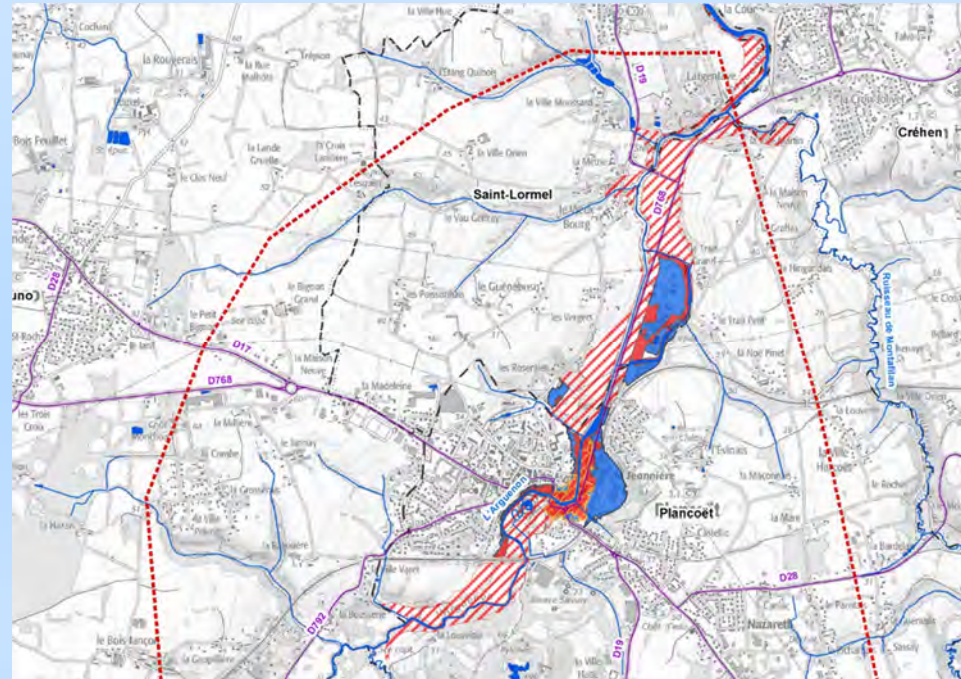


Déviation de Plancoët

Bilan de la concertation – Phase 1



Déroulement de la concertation – Phase 1 : du 15 décembre 2021 au 17 février 2022
puis du 20 septembre 2022 au 21 octobre 2022 pour le complément

Date de mise à disposition du public du bilan de la concertation – Phase 1 : 25 janvier 2023

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? A QUOI SERT-IL	4
2 LE PROJET ET SON CONTEXTE.....	6
3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION	8
3.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	9
3.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	9
3.2.1 Contexte réglementaire	9
3.2.2 Durée de la concertation.....	9
3.2.3 Organisation de la concertation publique.....	9
4 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION.....	10
4.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE.....	11
4.2 MOYENS D'EXPRESSION.....	11
4.2.1 Réunion publique	11
4.2.2 Ateliers thématiques	11
4.2.3 Permanences	11
4.2.4 Recueils des observations et propositions en mairies.....	12
4.2.5 Voie électronique.....	12
4.2.6 Adresse postale.....	12
4.2.7 Articles de presse.....	12
4.2.8 Les avis institutionnels.....	12
5 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE LA PHASE 1	13
5.1 LE BILAN QUANTITATIF.....	14
5.1.1 La participation	14
5.1.2 Les observations et propositions exprimées	14
5.1.2.1 Opinion générale sur le projet	14
5.1.2.2 Observations et propositions sur les variantes	14
5.1.2.3 Les thématiques abordées	16
5.2 LE BILAN QUALITATIF	17
5.2.1 Réunion publique	17
5.2.1.1 Projet historique et nouvelles variantes	17
5.2.1.2 Centre équestre	17
5.2.1.3 Consommation des terres agricoles – emprise de la déviation	17
5.2.1.4 Impact environnemental	17
5.2.1.5 Coût financier du projet	17
5.2.1.6 Choix des variantes	17
5.2.1.7 Nuisances sonores	18
5.2.1.8 Caractéristiques de l'aménagement	18
5.2.1.9 Impacts économiques du projet	18
5.2.1.10 Avis des élus et du public dans le cadre de la concertation	18
5.2.1.11 Déclaration d'utilité publique	18
5.2.1.12 Opportunité du projet	18
5.2.1.13 Inondabilité de la déviation	18
5.2.1.14 Atelier thématiques.....	18
5.2.1.15 Atelier à destination des associations	18
5.2.1.16 Atelier à destination du monde agricole	19

5.2.1.3 Atelier à destination des acteurs économiques	19
5.2.2 Permanences	19
5.2.2.1 Le tracé des variantes	19
5.2.2.2 Les sujets abordés	20
5.2.3 Recueils des observations et propositions en mairies	20
5.2.4 Adresse postale	20
5.2.5 Pétitions.....	20
5.2.6 Articles de presse	20
5.3 LES AVIS INSTITUTIONNELS	20
5.4 SYNTHÈSE.....	21
6 LE COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 ET SON BILAN.....	22
6.1 POURQUOI UN COMPLÉMENT DE CONCERTATION PHASE 1 SUR LE PROJET DE DÉVIATION DE PLANCOËT ?	23
6.2 PRÉSENTATION DES NOUVELLES VARIANTES.....	24
6.2.1 La variante mixte inondable :	24
6.2.2 La variante 1 inondable.....	24
6.2.3 La variante 4 inondable.....	25
6.2.4 La variante 1bis adaptée.....	25
6.3 LE DÉROULEMENT DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1	26
6.3.1 Annonce, outils et supports de la concertation publique.....	26
6.3.2 Moyens d'expression	26
6.3.2.1 Permanences	26
6.3.2.2 Recueil des observations et propositions en mairies	26
6.3.2.3 Voie électronique	26
6.3.2.4 Adresse postale	26
6.3.2.5 Articles de presse	26
6.4 LE BILAN DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1	26
6.4.1 Le bilan quantitatif.....	26
6.4.1.1 La participation	26
6.4.1.2 Les observations et propositions exprimées	26
6.4.1.3 Opinion générale sur les nouvelles variantes présentées	27
6.4.2 Le bilan qualitatif.....	28
6.4.2.1 Permanences	28
6.4.2.2 Recueils des observations et propositions en mairies	28
6.4.2.3 Adresse postale	28
6.4.2.4 Articles de presse	28
7 ENSEIGNEMENTS.....	29
8 APRÈS LA PHASE 1 DE CONCERTATION	31
8.1 PROCESSUS DU CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ.....	32
8.2 SUITE DES ÉTUDES ET DU PARCOURS ADMINISTRATIF.....	33

9	ANNEXES	34
9.1	ANNEXE 1 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE	35
9.2	ANNEXE 2 : PANNEAUX D'INFORMATION EXPOSÉS DANS LA SALLE DES FÊTES DE PLANCOËT	37
9.3	ANNEXE 3 : DIAPORAMA ET COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 13 JANVIER 2022	38
9.4	ANNEXE 4 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 15 DÉCEMBRE 2021 AU 17 FÉVRIER 2022)	39
9.5	ANNEXE 5 : COURRIERS POSTAUX	40
9.6	ANNEXE 6 : ARTICLES DE PRESSE	41
9.7	ANNEXE 7 : AVIS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS	42
9.8	ANNEXE 8 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ	43
9.9	ANNEXE 9 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION –PHASE 1	44
9.10	ANNEXE 10 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 20 SEPTEMBRE 2022 AU 21 OCTOBRE 2022)	45
9.11	ANNEXE 11 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1	46
9.12	ANNEXE 12 : ARTICLES DE PRESSE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1	47

**1 PRÉAMBULE : QU'EST-CE
QU'UN BILAN DE
CONCERTATION ? A QUOI SERT-
IL**

Le bilan de la concertation phase 1 intégrant le bilan du complément de concertation phase 1 rend compte du déroulement de la première phase de concertation publique sur le projet de déviation de Plancoët, concertation qui s'est déroulée du mercredi 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022, puis du mardi 20 septembre 2022 au vendredi 21 octobre 2022 pour le complément.

Ce bilan comporte une synthèse des observations et propositions présentées par le public et les mesures que le maître d'ouvrage juge nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation.

Le bilan comprend les éléments suivants :

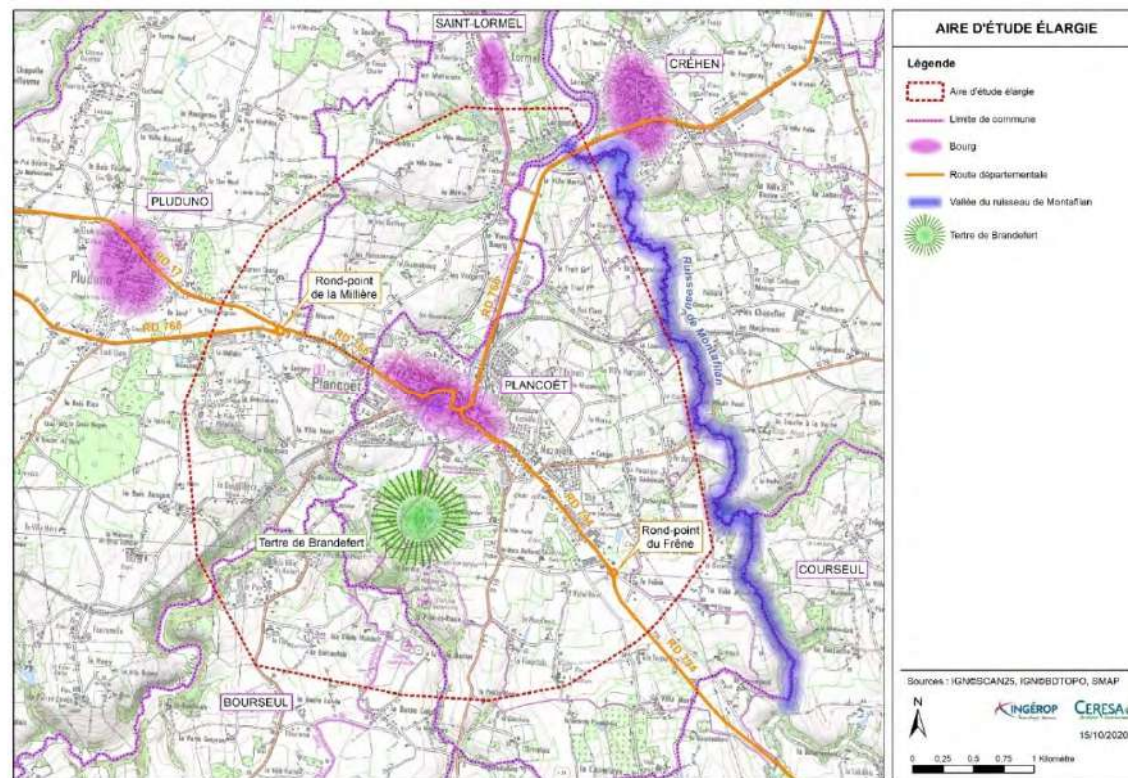
- une présentation générale du projet d'aménagement ;
- le contexte réglementaire, les objectifs et les modalités de la concertation publique ;
- le déroulement de la première phase de concertation ;
- une analyse des avis, observations et propositions formulés par le public ;
- les mesures que le Département juge nécessaires pour tenir compte des enseignements de la concertation ;
- les annexes reprenant notamment l'ensemble des documents d'information et de participation, les supports des rencontres, le compte-rendu de la réunion publique ainsi que les contributions des participants.

Le bilan s'adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, habitants, usagers, associations locales, collectivités. Il est arrêté par le Conseil départemental et mis à disposition du public sur le site internet du Département : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>, ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Le bilan de concertation sera également joint ultérieurement au dossier d'enquête publique.

2 LE PROJET ET SON CONTEXTE

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la déviation de Plancoët entre le carrefour giratoire de la Millière sur la Route Départementale 768 à l'ouest et le carrefour giratoire du Frêne sur la Route Départementale 794 à l'est. Le projet d'aménagement concerne les communes de Plancoët, Saint-Lormel et Pluduno.

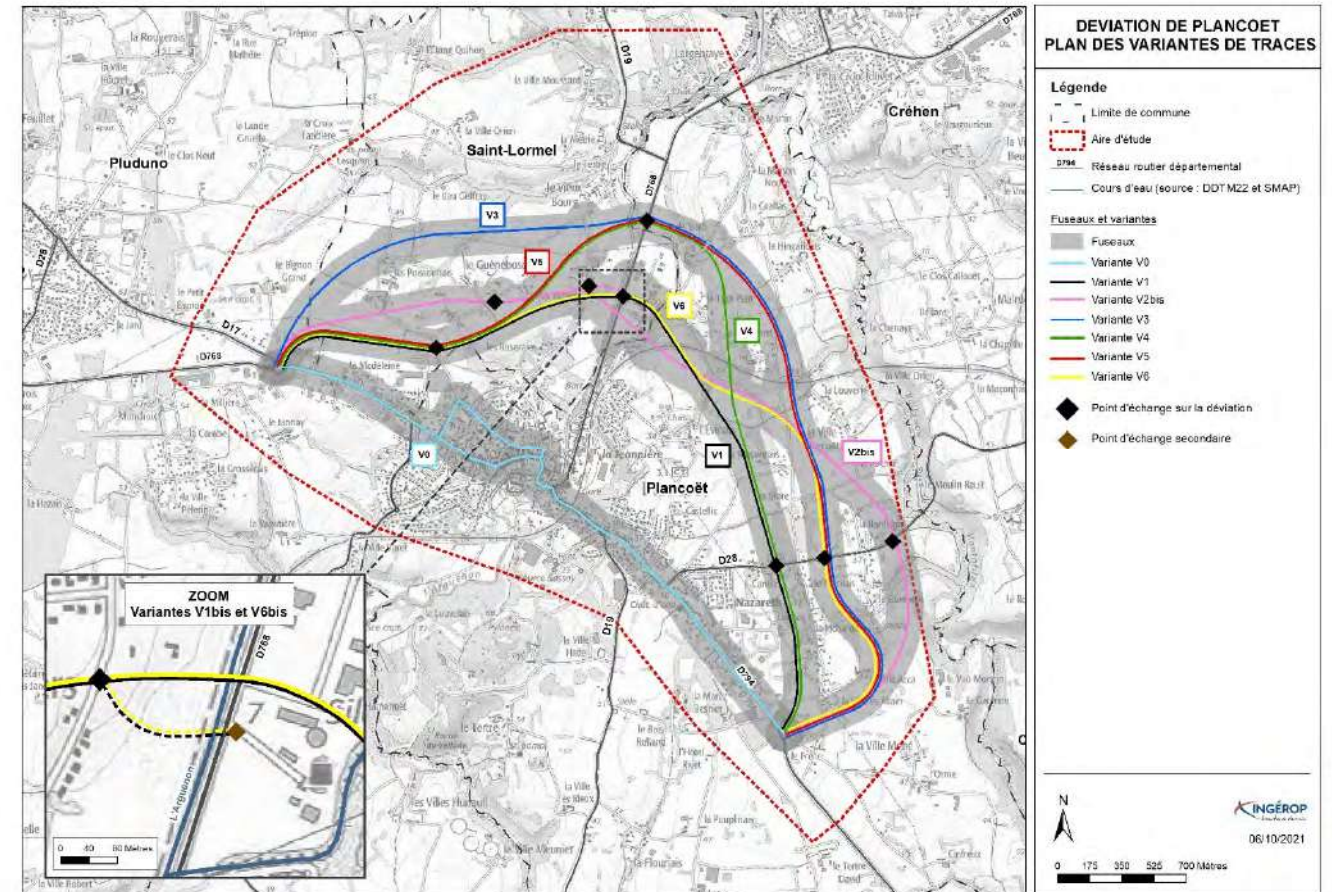


Le projet de déviation de Plancoët est inscrit au Schéma Départemental d'Aménagement Routier (SDAR) des Côtes d'Armor, validé par délibération du Conseil Départemental en date du 15 mars 2016. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Dinan Agglomération approuvé le 27 janvier 2020 réaffirme l'intérêt d'intégrer les projets routiers engagés dans le Schéma Départemental d'Aménagement Routier, en particulier la déviation de Plancoët.

L'aménagement de la déviation de Plancoët a pour objectifs :

- d'améliorer et de sécuriser les itinéraires RD 768 et RD 794, axes structurants pour le quart Nord-Est du Département ;
- de supprimer du trafic de transit dans le centre-ville de Plancoët et ainsi améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants de l'agglomération ;
- de faciliter des liaisons vers et depuis les pôles économiques que constituent Dinan d'une part et Lamballe d'autre part, notamment pour le secteur agroalimentaire ;
- de permettre une desserte efficace du littoral depuis les terres, les RD 768 et RD 794 se présentant comme un itinéraire parallèle à la route côtière RD 786.

À cet fin, le Département des Côtes d'Armor, Maître d'Ouvrage du projet a présenté à la concertation, du 15 décembre 2021 au 17 février 2022, six variantes de tracé de la déviation (V1, V2bis, V3, V4, V5, V6), 2 sous-variantes de tracé (V1bis et V6bis), plus la variante 0 qui consiste à ne pas réaliser de déviation (voir " Plan des variantes de tracé présentées à la phase 1 de concertation (du 15 décembre 2021 au 17 février 2022)" ci-dessous).



Plan des variantes de tracé présentées à la phase 1 de concertation (du 15 décembre 2021 au 17 février 2022)

3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

3.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les objectifs de la concertation publique sont les suivants :

- informer le public et lui permettre d'accéder aux informations relatives au projet ;
- recueillir les avis de chacun sur :
 - o l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, ses enjeux et ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ;
 - o les partis d'aménagement envisagés, les variantes de tracé de la déviation et l'analyse comparative multicritères de ces variantes ;
- permettre au public de formuler des observations ainsi que des propositions et de participer à la conception du projet au travers d'un dialogue, afin d'enrichir le projet d'aménagement.

3.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.2.1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La concertation publique s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 puis du 20 septembre 2022 au 21 octobre 2022 pour le complément en application des articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1 à R.103-3 du Code de l'urbanisme.

La réglementation précise en effet que « la réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1 900 000 euros et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants » est soumise à concertation.

Le projet de déviation de Plancoët comprend la création d'une route d'environ 5 km constituée de plusieurs ouvrages pour un montant excédant 1 900 000 euros ; la concertation exigée au titre de l'article L.103-2 est donc requise.

Les modalités d'organisation de la concertation publique sont laissées à la discrétion du Maître d'Ouvrage du projet, à savoir le Département des Côtes d'Armor. La réglementation impose uniquement que la concertation publique réponde aux principes et objectifs suivants :

- assurer une information juste et transparente sur le contenu du projet, ses caractéristiques et ses conditions de réalisation ;
- permettre au public de donner son avis sur le projet en lui laissant la possibilité de formuler ses observations et/ou propositions.

3.2.2 DURÉE DE LA CONCERTATION

La concertation du public organisée pour le projet de déviation de Plancoët se déroule tout au long de la phase de conception du projet et s'articule en deux phases à minima :

- une première phase relative au choix de la variante de tracé sur la base des études préliminaires ;
- une deuxième phase relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue.

La démarche de concertation menée dans le cadre du projet de Plancoët est présentée par la figure suivante.



Figure 1 : Démarche et étapes de la concertation menée pour le projet de Plancoët

La première partie ci-après du présent bilan porte sur la première phase 1 de concertation qui s'est déroulée sur deux mois, du 15 décembre 2021 au 17 février 2022. Le complément de concertation phase 1 et son bilan font l'objet du chapitre 6 du présent dossier.

3.2.3 ORGANISATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 s'est organisée autour de plusieurs moyens de communication afin de présenter le projet au plus grand nombre, à savoir :

- l'organisation d'une réunion publique d'échange et d'information qui s'est tenue le jeudi 13 janvier 2022 ;
- un espace sur le site internet du Département dédié spécifiquement à la concertation sur le projet, créé pour permettre la participation du public pendant la concertation (<https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>). Il centralisait les informations sur le projet et la concertation ;
- un lien vers la page internet du Département mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët ;
- la mise à disposition du dossier de concertation : en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et sur support papier dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët ;
- la mise en place d'une exposition publique de panneaux d'information pendant la durée de la première phase de concertation dans le hall de la salle des fêtes de Plancoët ;
- l'organisation de 4 permanences :
 - o lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 18h00 à la salle des Fêtes de Plancoët ;
 - o samedi 22 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Saint-Lormel ;
 - o samedi 29 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Pluduno ;
 - o samedi 5 février 2022 de 9h00 à 12h00 à la salle des fêtes de Plancoët ;
- l'organisation de 3 ateliers thématiques dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la salle des fêtes de Plancoët) :
 - o atelier n°1 à destination des associations le mardi 18 janvier 2022 à 19h00 ;
 - o atelier n°2 à destination du monde agricole le lundi 24 janvier 2022 à 14h00 ;
 - o atelier n°3 à destination des acteurs économiques le lundi 24 janvier 2022 à 19h00.

Plusieurs moyens d'expression étaient proposés au public afin de recueillir ses observations et propositions :

- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques> ;
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët aux jours et heures d'ouverture des mairies ;
- par courrier postal à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer - A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

4 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

4.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation s'est déroulée sur une période de 2 mois, du 15 décembre 2021 au 17 février 2022.

L'annonce de l'ouverture de la concertation s'est faite par publication d'un avis de concertation publique, au moins 15 jours avant le début de la première phase de concertation (cf. annexe 1) :

- sur le site internet du Département ;
- dans 2 journaux locaux (Ouest France et Le Télégramme) ;
- par voies d'affichage dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët et au siège du Département.

Plusieurs outils d'information à destination du public ont été déployés :

- un dossier de concertation, présentant les enjeux du projet et les différentes variantes étudiées ;
- un dossier de présentation et d'analyse comparative des variantes étudiées ;
- un espace internet dédié sur le site du Département mettant à disposition le dossier de concertation et le dossier de présentation et d'analyse comparative des variantes ;
- la consultation du dossier de concertation sur support papier dans les mairies de Plancoët, Saint-Lormel et Pluduno ;
- une exposition publique de panneaux d'information dans la salle des fêtes de Plancoët (cf. annexe 2).

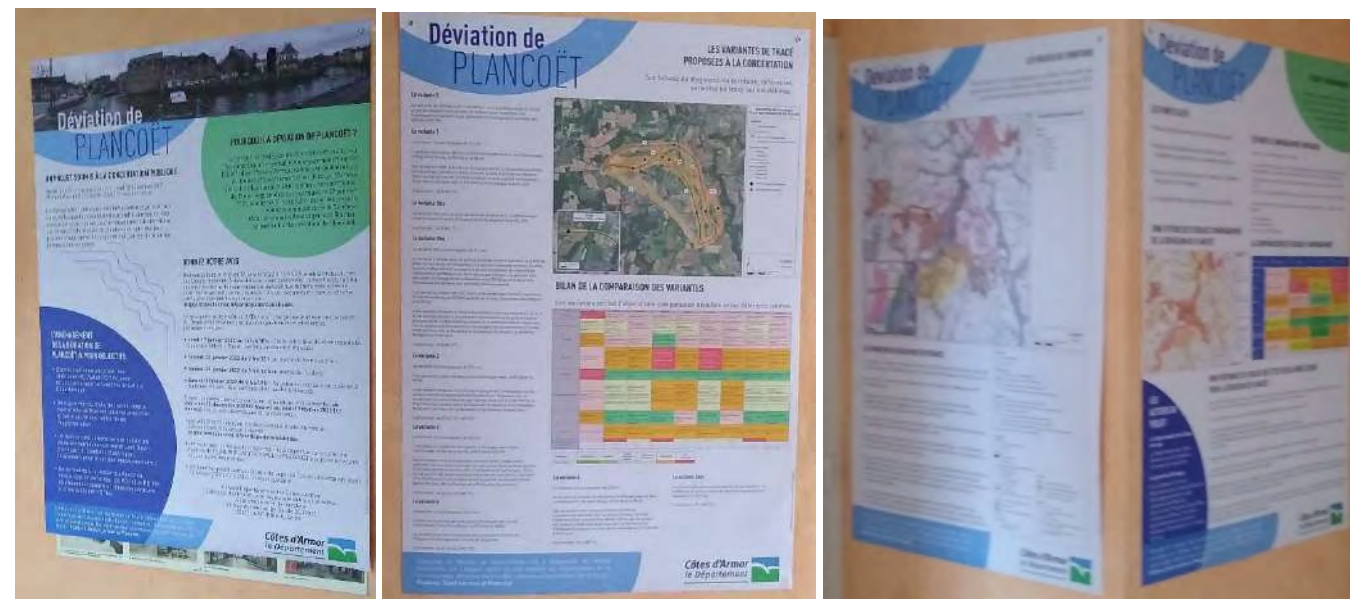


Figure 2 : Exposition publique de panneaux d'information

Des moments d'échanges avec le public ont également été organisés :

- une réunion publique ;
- 4 permanences ;
- 3 ateliers thématiques.

4.2 MOYENS D'EXPRESSION

4.2.1 RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique s'est tenue le jeudi 13 janvier 2022 à 19h00 dans la salle Kreuzau de la ville de Plancoët. Compte-tenu des restrictions sanitaires en vigueur et afin de permettre au plus grand nombre de participer, un lien pour suivre la réunion en distanciel avait été transmis au préalable.

Après un mot d'accueil du maire de Plancoët, le Maître d'Ouvrage, accompagné du bureau d'études en charge des études, a présenté le projet :

- rappel du principe de la concertation ;
- présentation du contexte du projet ;
- présentation des objectifs du projet ;
- présentation des variantes de tracé et de l'analyse multicritère permettant de les comparer.

Un temps de dialogue avec le public a ensuite eu lieu. Ce temps a permis au public de saisir le porteur de projet (le Département représenté par le Vice-Président chargé des infrastructures et des mobilités douces) ainsi que les élus locaux.

Cette réunion a rassemblé 392 participants (120 participants en présentiel et 272 participants en ligne).

Le diaporama diffusé et le compte-rendu de la réunion sont joints au présent dossier en annexe 3.

4.2.2 ATELIERS THÉMATIQUES

Des ateliers thématiques ont eu lieu afin de recueillir les observations et propositions des différents acteurs du territoire sur le projet :

- atelier n°1 à destination des associations le mardi 18 janvier 2022 à 19h00 – salles Émeraude et Corail à Plancoët (5 participants) ;
- atelier n°2 à destination du monde agricole le lundi 24 janvier 2022 à 14h00 - salles Émeraude et Corail à Plancoët (13 participants) ;
- atelier n°3 à destination des acteurs économiques le lundi 24 janvier 2022 à 19h00 (8 participants).

26 personnes ont participé à ces ateliers thématiques.

4.2.3 PERMANENCES

Quatre permanences ont été organisées durant la phase de concertation :

- lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 18h00 en salle Rubis – rue du Général de Gaulle – à Plancoët ;
- samedi 22 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Saint-Lormel ;
- samedi 29 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Pluduno ;
- samedi 5 février 2022 de 9h00 à 12h00 en salle Rubis – rue du Général de Gaulle – à Plancoët.

Environ 56 personnes se sont présentées aux permanences, ce qui a permis de répondre aux différentes questions qui ont été posées. Les personnes souhaitant formuler des observations ou propositions ont été invitées à les déposer sur les supports mis à disposition (site internet, registres) ou à les transmettre par courrier postal.

4.2.4 RECUEILS DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EN MAIRIES

Des registres de recueil des observations et propositions ont été mis à la disposition du public dans chacune des 3 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Les registres des mairies de Plancoët, Saint-Lormel et Pluduno ont respectivement recueilli 11, 8 et 1 observations et propositions.

Les recueils sont présentés en annexe 4.

4.2.5 VOIE ÉLECTRONIQUE

Le public pouvait présenter ses observations et propositions sur la page internet dédiée au projet sur le site du Département : <https://cotesdarmor.fr/participations-publicques>.

Le registre dématérialisé comptabilise 143 observations et propositions. Parmi ces remarques, 8 n'ont pas été comptabilisées :

- 5 observations identiques déposées à la même heure par la même personne. 1 seule a donc été comptabilisée ;
- 1 observation déposée par le Département pour un test informatique ;
- 3 observations mutualisées avec une remarque initiale formulée par la même personne quelques minutes avant.

Ainsi, 135 remarques issues du registre dématérialisé ont été prises en compte.



Figure 3 : extrait page internet dédiée au projet

L'ensemble des observations et propositions recueillies dans le registre dématérialisé est présenté en annexe 8.

4.2.6 ADRESSE POSTALE

Le public pouvait transmettre ses remarques sur le projet par courrier postal, à l'adresse suivante :

Conseil départemental des Côtes d'Armor
Direction des infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général de Gaulle
CS 42 371
22 023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

7 courriers ont été envoyés au Département. Ils sont annexés au présent dossier (cf. annexe 5).

4.2.7 ARTICLES DE PRESSE

Des articles concernant le projet sont parus dans la presse pendant la concertation. Ils sont présentés en annexe 6.

4.2.8 LES AVIS INSTITUTIONNELS

La mairie de Plancoët a transmis un avis sur le projet de déviation de Plancoët au Département. Il prend la forme d'une délibération du conseil municipal, votée lors de la séance du 8 février 2022.

La mairie de Saint-Lormel a transmis un avis sur le projet de déviation de Plancoët au Département. Il prend la forme d'une délibération du conseil municipal, votée lors de la séance du 28 février 2022.

Ces avis sont présentés en annexe 7.

5 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE LA PHASE 1

5.1 LE BILAN QUANTITATIF

5.1.1 LA PARTICIPATION

La concertation publique a suscité l'intérêt du public. De nombreux habitants ont assisté à la réunion publique organisée sur le projet. La participation a aussi été importante sur le site internet dédié au projet.

La figure ci-dessous présente le nombre de participants par moyen d'expression.

	Nombre de participants
Réunion publique	392
Permanences	56
Ateliers thématiques	26
Nombre de visiteurs site internet	1 248
TOTAL	1 722

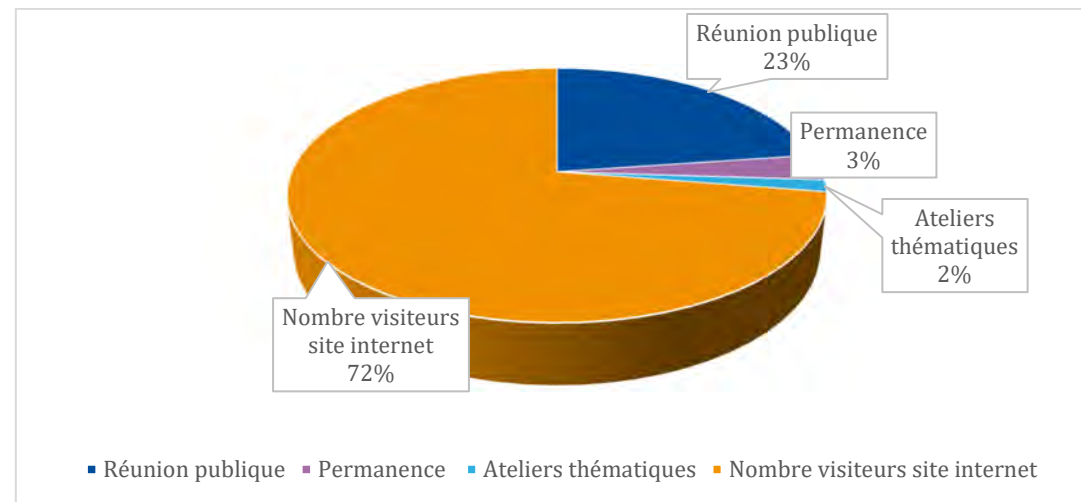


Figure 4 : Répartition des participations par support

5.1.2 LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EXPRIMÉES

231 observations et propositions ont été exprimées au total, tous supports confondus et tout au long de la concertation :

- 20 observations formulées dans les registres mis à disposition dans les mairies ;
- 69 observations formulées lors de la réunion publique ;
- 135 observations formulées dans le registre dématérialisé ;
- 7 courriers envoyés au Département.

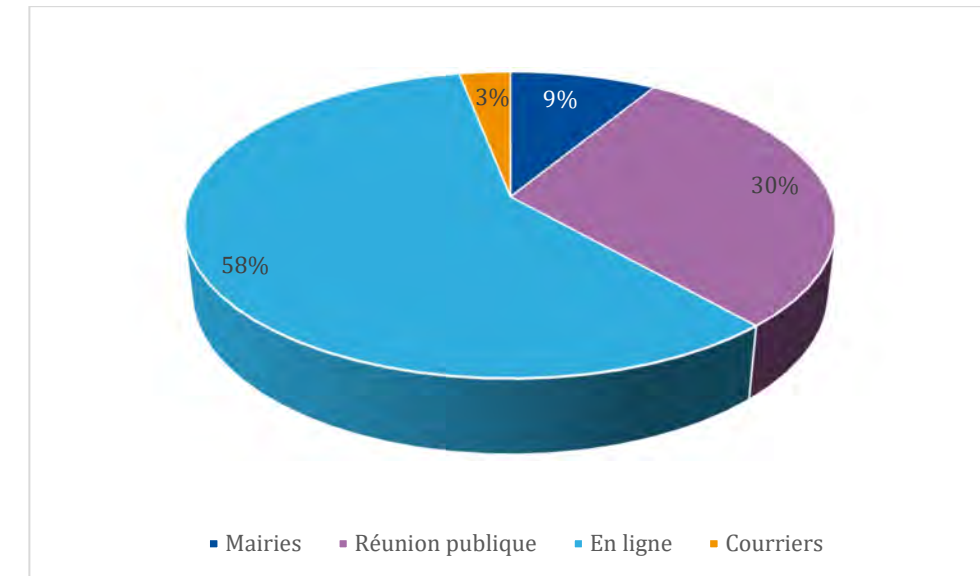


Figure 5 : Répartition des observations et propositions exprimées par moyen d'expression

Ce total comprend cependant 11 remarques redondantes. Ces dernières sont des observations semblables (thématiques abordées et opinion similaires) formulées plusieurs fois par les mêmes personnes, soit via le registre dématérialisé (plusieurs remarques à différents moments) soit via plusieurs moyens de participation (une remarque par courrier, une remarque dans le registre dématérialisé etc.). Ainsi, 220 remarques ont été prises en compte pour l'analyse quantitative.

La majorité des observations et propositions ont été formulées sur le site internet dédié au projet (58%). Elles ont été complétées par les remarques émises lors de la réunion publique (30%). Les registres et courriers sont les moyens de concertation qui ont été le moins utilisés, représentant respectivement 9% et 3% des observations transmises. Ainsi, dans cette concertation, les observations et propositions ont été le plus souvent formalisées par voie électronique.

5.1.2.1 Opinion générale sur le projet

Les remarques formulées étant libres et non guidées à l'aide de questionnaire, peu de participants ont exprimé explicitement leur approbation ou opposition au projet. Sur les quelques participants ayant exprimés clairement leur opinion générale sur le projet (34 citoyens), on note que la majorité y est favorable (73%).

AVIS SUR LE PROJET	NOMBRE DE PARTICIPANTS	POURCENTAGE
Favorable	25	11%
Défavorable	9	4%
Sans avis clairement exprimé	186	85%

5.1.2.2 Observations et propositions sur les variantes

Pour rappel, 6 variantes étaient présentées au public (V1, V2bis, V3, V4, V5, V6) ainsi que deux sous-variantes (V1bis et V6bis).

La majorité des participants, soit 123 personnes, ont exprimé un ou des choix de variantes à privilégier ou, au contraire, à abandonner.

Il est à noter que dans un même avis, une personne peut se prononcer pour une ou plusieurs variantes et contre une ou plusieurs variantes. Ainsi, 248 choix de variantes ont été exprimés, répartis en 119 avis en faveur de certaines variantes et 129 contre certaines variantes.

5.1.2.2.1 Variantes privilégiées par le public

Parmi les contributions collectées, 119 avis en faveur de certaines variantes ont été exprimés.

Au cours de la réunion publique, une suggestion de nouveau tracé a été faite, consistant en une combinaison des variantes 1 et 4, ce qui explique la présence de la variante mixte V1-V4 dans l'analyse ci-dessous. Toutefois, ce tracé n'avait fait l'objet d'aucune étude technique et ne faisait pas partie des variantes présentées dans le dossier de concertation.

	V1	V1BIS	V2BIS	V3	V4	V5	V6	V6BIS	MIXTE V1-V4
Nombre d'avis	85	6	1	7	15	1	2	0	2
% (sur total expression en faveur des variantes)	71%	5%	1%	6%	13%	1%	2%	0%	2%

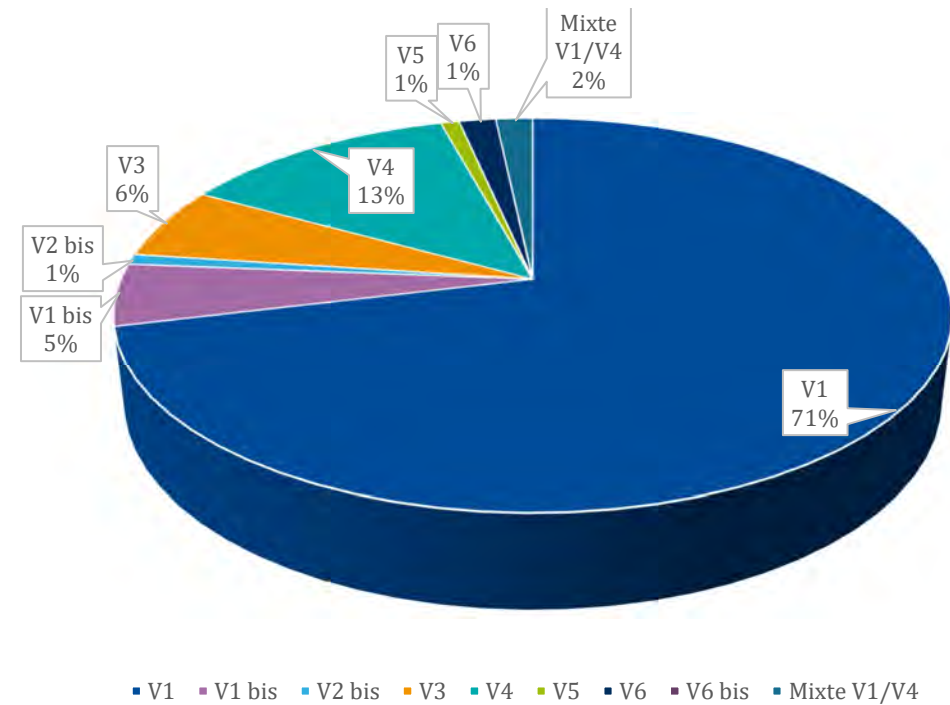


Figure 6 : Répartition des 119 avis en faveur des variantes

Le public se prononce en grande majorité en faveur de la variante 1 (71%). La variante 4 est la deuxième à recenser le plus d'opinions en sa faveur avec 13% des observations exprimées.

Le tracé mixte V1-V4 ne recueille que 2 remarques favorables mais cela n'est pas représentatif compte-tenu du fait qu'il n'était pas présenté parmi les variantes étudiées lors de la concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022.

5.1.2.2.2 Variantes rejetées par le public

Parmi les contributions collectées, 129 avis défavorables à certaines variantes ont été exprimés.

	V1	V1BIS	V2BIS	V3	V4	V5	V6	V6BIS
Nombre d'avis	2	4	12	32	11	31	27	10
% (sur total expression en faveur des variantes)	2%	3%	9%	25%	9%	24%	21%	8%

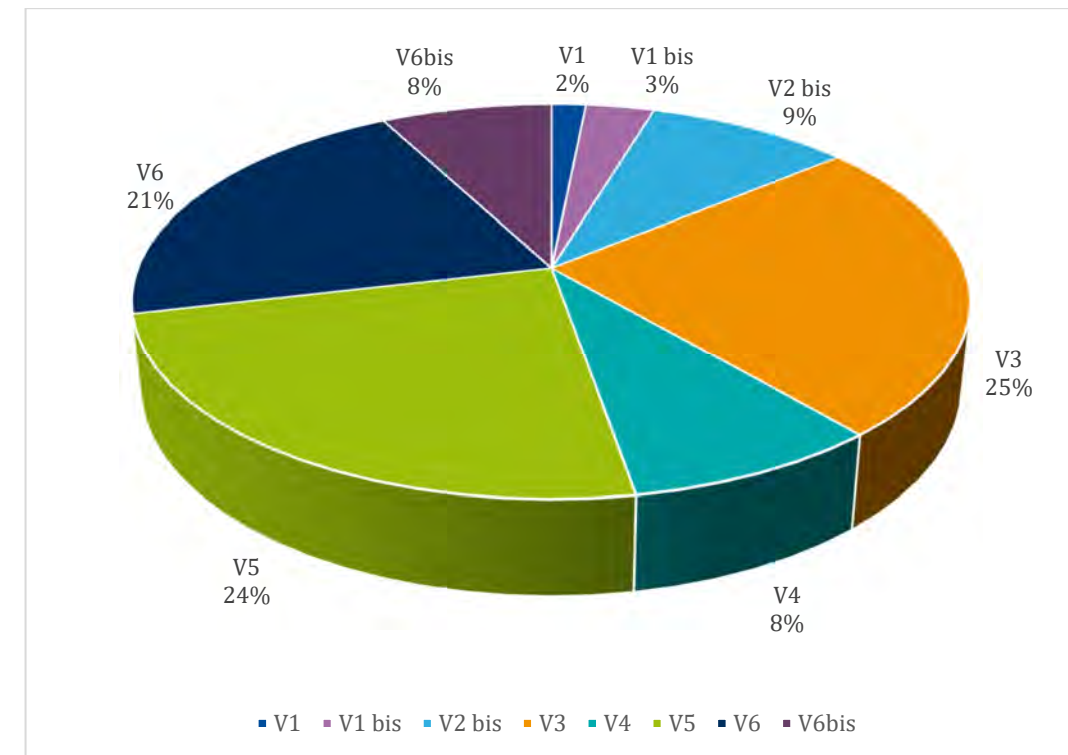


Figure 7 : Répartition des 129 avis contre des variantes

Les variantes 3, 5 et 6 sont celles qui rencontrent la plus forte opposition de la part du public, avec respectivement 25%, 24% et 21% d'opinions défavorables. Cette analyse rejoint les résultats observés dans les choix de variantes privilégiées ; en effet ces trois variantes sont celles qui ont recueilli le moins d'avis favorables.

La variante 4, rencontrant pourtant 13% d'avis favorables dans l'analyse précédente, obtient 9% d'opinions défavorables.

La variante 1 est celle qui rencontre le moins d'opposition avec seulement 2% d'avis défavorables, ce qui rejoint là encore l'analyse du paragraphe précédent.

Il ressort des données recueillies et analysées que la variante 1 est privilégiée par le public, contrairement aux variantes 3, 5 et 6 qui suscitent la plus forte opposition.

5.1.2.3 Les thématiques abordées

Le tableau et le graphique ci-dessous synthétisent les thématiques qui ont été abordées tout au long de la concertation par le public. Dans un même avis, plusieurs thèmes peuvent être abordés.

THÉMATIQUE ABORDÉE	NOMBRE D'AVIS	POURCENTAGE
Projet historique (tracé pour lequel des emplacements réservés avaient été définis dans les PLU antérieurs)	73	24%
Centre équestre	31	10%
Consommation foncière des terres agricoles	31	10%
Cadre de vie (quiétude des lieux, paysage, proximité avec la nature, activités en lien avec le cadre naturel, préservation des hameaux)	27	9%
Impact environnemental (espèces animales à protéger, milieu naturel, impact climatique, cours d'eau, vallée à préserver)	25	8%
Coût financier de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure	17	6%
Choix variantes	13	4%
Urbanisation : constructions ou aménagements récents ou à venir impactés par les variantes (demande de certificat d'urbanisme ou autorisation d'urbanisme)	11	4%
Nuisances sonores	10	3%
Trafic	10	3%
Caractéristiques de l'aménagement	9	3%
Impacts économiques du projet sur le centre-ville	9	3%
Pollution (émissions gaz à effet de serre)	9	3%
Risque inondation (lié notamment au passage de l'Arguenon)	7	2%
Autres (concertation publique, études techniques, patrimoine, gouvernance, projet alternatif, sécurité, opportunité du projet)	19	6%

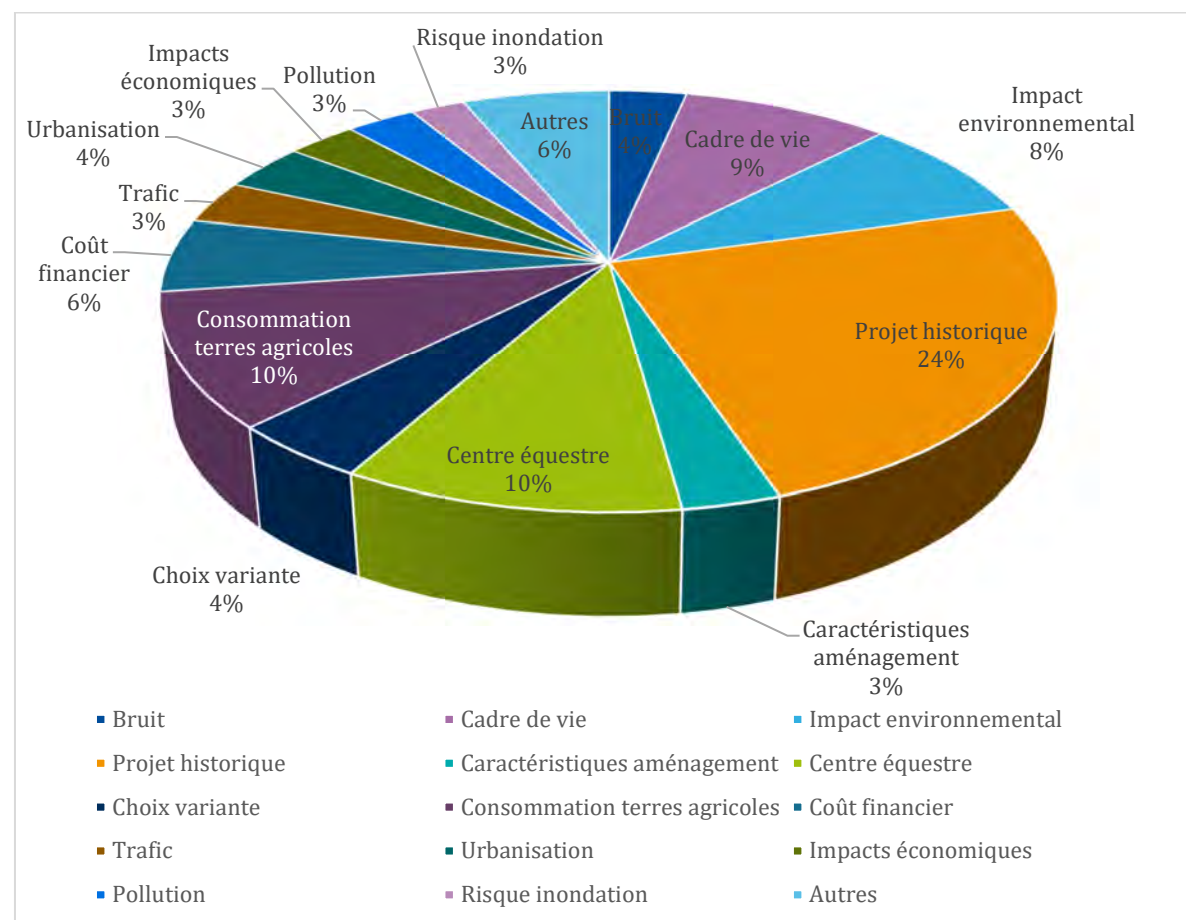


Figure 8 : Répartition des avis par thématique

Les participations du public abordent un champ relativement divers de thématiques. Toutefois, l'une d'elle est prépondérante, à savoir l'existence d'un projet historique de déviation de Plancoët correspondant à la variante 1 du dossier de concertation publique. Les participants s'interrogent sur l'origine et le motif justifiant l'étude de nouvelles variantes alors que le tracé initial historique est connu de la population et a dicté l'urbanisation de Plancoët depuis plusieurs années.

La question du centre équestre a fait l'objet de nombreuses remarques de la part des participants qui souhaitent préserver ce complexe sur la commune en choisissant les variantes qui l'évitent. Ce dernier est traversé par les variantes 3, 5 et 6 et 6bis.

L'agriculture, et plus particulièrement les surfaces de terres agricoles consommées par le projet, fait également parti des thèmes les plus abordés durant la concertation.

Le cadre de vie (paysage, patrimoine etc.) ainsi que l'impact environnemental du projet et son coût financier sont des thématiques régulièrement citées par les participants.

Enfin, la question des nuisances acoustiques, des impacts économiques, de l'urbanisation, du trafic, de la pollution et du risque inondation sont des thématiques abordées mais dans une moindre mesure.

5.2 LE BILAN QUALITATIF

5.2.1 RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique a constitué un temps d'échange entre les citoyens et le Département, au cours duquel des sujets divers ont été abordés.

Le compte-rendu de la réunion, présenté en annexe 3, retrace en détail l'ensemble des interventions des différents participants.

La présentation ci-dessous reprend les thèmes principaux abordés et les éléments de réponses apportés par le Maître d'Ouvrage.

5.2.1.1 Projet historique et nouvelles variantes

Le projet historique et les nouvelles variantes proposées étaient au cœur de la plupart des interventions.

Les riverains ont fait part de leur incompréhension et surprise de voir de nouvelles variantes proposées alors qu'un tracé historique existe et que le développement de la commune s'est basé dessus.

Le Département a expliqué la nécessité d'étudier des nouvelles variantes, compte-tenu des évolutions réglementaires survenues depuis l'élaboration du projet historique dans les années 70. Ainsi, les études réalisées doivent mettre en évidence que l'ensemble des possibilités ont été étudiées et que la variante retenue est la moins impactante. Ces analyses de variantes sont désormais indispensables pour sécuriser juridiquement le projet. Le Département a rappelé que la définition des nouvelles variantes ne constituait en aucun cas une remise en cause du projet historique, mais qu'elles devaient permettre d'étudier avec exhaustivité l'ensemble des possibilités existantes afin de faire un choix éclairé de la variante retenue.

De plus, le Département a précisé que le tracé historique n'a jamais été validé par une déclaration d'utilité publique et n'a donc jamais été opposable.

5.2.1.2 Centre équestre

Le cas du centre équestre de Plancoët a été évoqué au cours de la réunion ; 3 variantes et 1 sous variante traversent l'installation. Le centre équestre a été acheté il y a 6 mois, en connaissance de la variante historique qui n'impactait pas le complexe mais aucune information n'a été faite concernant les nouvelles variantes.

Le Département a rappelé que le projet de déviation est ancien mais n'a jamais fait l'objet d'un arrêté le rendant opposable d'un point de vue réglementaire. La concertation a justement pour but de présenter les nouvelles variantes et d'entendre les remarques du public pour construire le projet.

5.2.1.3 Consommation des terres agricoles – emprise de la déviation

Les emprises de la déviation, notamment les surfaces agricoles consommées pour la réalisation du projet ont fait l'objet de demande de précision. En effet, plusieurs participants ont rappelé l'importance de préserver le milieu agricole environnant en consommant le minimum possible de terres arables. De plus, l'objectif national de zéro artificialisation nette a été rappelé.

Le Département a rappelé les surfaces agricoles mises en jeu dans le cadre du projet : 28,7 ha pour la variante la plus courte (V1) et 40 ha pour les variantes les plus longues (V3 et V5). La consommation des terres agricoles fait partie des critères pris en compte dans l'analyse comparative des variantes. L'objectif de zéro artificialisation nette conduit à mener une réflexion poussée en matière de sobriété foncière mais n'est pas pour autant une interdiction à réaliser des projets.

La largeur de la voie sera de 7 m avec des accotements de 2,5 m et des fossés, soit une largeur totale d'environ 15 m. Selon la configuration du terrain, il faudra potentiellement ajouter de 7 à 10 m d'emprises supplémentaires de part et d'autre pour gérer les talus de remblais et de déblais.

5.2.1.4 Impact environnemental

Des participants se sont interrogés sur les différents impacts générés par l'infrastructure sur l'environnement.

Des riverains ont notamment demandé les mesures compensatoires envisagées en matière de zone humide et cours d'eau.

Le Département a précisé que les mesures compensatoires seront définies conformément à la réglementation, en particulier les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne en vigueur.

La problématique de la pollution est également revenue dans plusieurs échanges. Les citoyens estiment que le tracé le plus court sera de fait le moins polluant : moins de kilomètres parcourus donc moins d'émissions de gaz à effet de serre, moins de consommation d'espace etc. De plus, il est également rappelé l'objectif de lutte contre le changement climatique fixé au niveau national mais également à l'échelle départementale.

Le Département a rappelé que l'estimation de la pollution induite par le projet ne résultait pas uniquement de la longueur de la déviation en tant que telle mais surtout des origines et destinations des usagers. La déviation induira des augmentations de parcours pour certains trajets et des diminutions pour d'autres.

Concernant la question du changement climatique, cette thématique sera traitée et analysée dans l'étude d'impact du projet. En effet, conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit comporter une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur le climat ainsi qu'une analyse de sa vulnérabilité au changement climatique. Elle doit également donner une estimation des types et quantités d'émissions rejetées dans l'eau, l'air et le sol durant les phases de construction et de fonctionnement. Cela inclut les émissions de gaz à effet de serre notamment qui feront donc l'objet d'une quantification dans l'étude d'impact.

5.2.1.5 Coût financier du projet

Les coûts financiers liés à l'opération, que ce soit pour la construction de l'infrastructure ou bien son exploitation, ont été mis en avant par plusieurs habitants.

Concernant les coûts de construction, le Département a précisé ne pas avoir d'enveloppe budgétaire fixée et qu'elle dépendra d'un arbitrage politique, une fois la variante choisie. Le coût du projet fait partie des critères pris en compte dans l'analyse des variantes. Le financement du projet sera pris en charge à 70% par le Département et 30 % par le bloc local.

Concernant le coût d'exploitation, le Département a expliqué que celui-ci n'était pas pris en compte à ce stade des études. Quelle que soit la variante, le projet constitue une création de nouvelle infrastructure et par conséquent entraîne de fait une augmentation du budget de fonctionnement. La différence entre l'itinéraire le plus court et le plus long ne constitue pas une différence majeure au regard de la création de la voie nouvelle. La longueur des variantes et leur coût étant pris en compte dans l'analyse des variantes, le coût de fonctionnement est considéré de manière induite.

5.2.1.6 Choix des variantes

Des questions relatives à la méthode employée pour définir les variantes étudiées et pour établir l'analyse comparative des variantes ont été posées au cours de la réunion.

Le Département a précisé qu'aucun nombre de variantes à étudier n'est imposé par la réglementation et que c'est l'étude du milieu qui conduit à définir les différents tracés.

Le Département a également expliqué qu'une pondération des critères utilisés pour l'analyse comparative des variantes a été appliquée :

- Enjeu faible : coefficient = 1
- Enjeu moyen : coefficient = 1,5
- Enjeu fort : coefficient = 2
- Enjeu très fort : coefficient = 3

A titre d'exemple, la note attribuée aux différentes variantes concernant leur impact sur les zones humides a été pondérée par un coefficient 3, les zones humides étant considérée comme un enjeu très fort.

5.2.1.7 Nuisances sonores

Plusieurs riverains ont fait part de leur inquiétude concernant les nuisances sonores engendrées par le projet. Des demandes d'information concernant les études acoustiques réalisées ainsi que les protections phoniques prévues ont été formulées.

Le Département a expliqué qu'une étude acoustique comprenant des mesures de bruit sera réalisée afin d'évaluer les niveaux de bruit ambiant existants avant l'aménagement et de les comparer aux niveaux de bruit modélisés après aménagement. Les précisions en matière de protections acoustiques mises en œuvre ne peuvent être fournies à ce stade d'avancement des études. Elles seront déterminées précisément et conformément à la réglementation en vigueur suite à l'étude acoustique réalisée sur la variante retenue.

5.2.1.8 Caractéristiques de l'aménagement

Des questions diverses ont été posées sur les caractéristiques de l'aménagement.

Des riverains ont demandé des précisions concernant les rétablissements prévus pour les différentes voies traversées par le projet.

Le Département a précisé les principes généraux prévus en matière de rétablissement des communications routières. Les voies communales interceptées par la déviation seront soit rétablies directement par un ouvrage d'art, soit rabattues sur les points d'échanges de la déviation. Les grands principes de rétablissement sont définis pour chaque variante dans le dossier de concertation mais leur nature précise sera étudiée et détaillée dans le cadre des études de la variante retenue.

Concernant la jonction entre la future déviation et la RD 28 – route de Languéan, le Département a expliqué que la nature du carrefour (carrefour en croix ou giratoire) serait définie ultérieurement lors des études détaillées de la variante retenue.

Les hauteurs des ponts au niveau de la RD 768 et du franchissement de l'Arguenon font également parties des précisions techniques demandées au cours de la réunion.

Le stade actuel des études ne permet pas de donner des informations précises concernant les hauteurs des ouvrages. A titre indicatif, pour les variantes 1 et 6, l'ouvrage sur l'Arguenon sera situé à environ 3 m - 3,50 m de hauteur par rapport à la RD 768 actuelle.

5.2.1.9 Impacts économiques du projet

Plusieurs remarques ont porté sur l'impact économique du projet. En effet, la déviation de Plancoët fait craindre à certains habitants une forte baisse de fréquentation du centre-ville due à la diminution du trafic.

Le maire de Plancoët a assuré que la déviation permettra au contraire de renforcer l'attractivité du centre-ville en le rendant plus vivable et agréable pour les habitants et commerçants. Une étude prospective pour le commerce ainsi que le recrutement d'un manager de commerce sont en cours.

5.2.1.10 Avis des élus et du public dans le cadre de la concertation

Plusieurs participants se sont interrogés sur le poids des avis des citoyens et des élus locaux dans le choix de la solution retenue.

Le Département a rappelé le processus conduisant à la sélection de la variante définitive. A l'issue de la première phase de concertation, un bilan de la concertation est établi, prenant en compte les observations et propositions faites par le public. C'est au vu des études réalisées et de ce bilan que le Département, en lien avec les collectivités locales concernées, fait le choix de la variante à retenir pour la suite des études et la mise à l'enquête publique.

5.2.1.11 Déclaration d'utilité publique

Des participants se sont interrogés sur la qualification actuelle du projet d'un point de vue réglementaire.

Le Département a rappelé que le projet de déviation de Plancoët n'était pas, à ce jour, déclaré d'utilité publique. Un projet existait mais aucune procédure réglementaire n'avait jamais été menée pour lui conférer une portée réglementaire. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique sera lancée à l'issue de la phase 2 de la concertation publique sur le projet de déviation.

5.2.1.12 Opportunité du projet

Plusieurs participants se sont interrogés sur la pertinence de réaliser un projet routier compte-tenu des évolutions actuelles de la société en matière de mobilité et d'environnement.

L'obsolescence du projet de déviation de Plancoët est inhérente à tous les projets d'infrastructures routières. La réalisation de la déviation peut prendre 7 à 15 ans, période durant laquelle le parc de véhicules connaîtra une évolution avec une diminution progressive des véhicules particuliers à moteurs thermiques et une augmentation des véhicules hybrides ou électriques.

Dans le cas du projet de déviation de Plancoët, les études de trafics montrent que les variantes de déviation (à l'exception de la variante 3) supporteront un trafic moyen journalier supérieur à 5 100 véhicules par jour, sur la base des hypothèses de trafic retenues à ce stade de la comparaison des variantes.

Le trafic de transit, en particulier les poids-lourds, auront toujours intérêt à emprunter la future déviation.

Même si le renouvellement du parc automobile se fait avec une part de plus en plus importante de véhicules hybrides ou électriques, les déplacements nécessiteront des infrastructures routières.

Par ailleurs, la route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieu rural, ainsi que pour les trajets de courtes distances et les trajets terminaux chaque fois que le recours à un autre mode s'avère peu efficace ou économiquement dissuasif.

5.2.1.13 Inondabilité de la déviation

Considérant le coût financier important induit par la prise en compte du risque inondation dans le cadre du projet et le caractère exceptionnel des crues, certains riverains se sont interrogés sur la possibilité de laisser la déviation inondable. D'autres ont pour leur part souligné le risque d'augmentation de crues extrêmes avec le réchauffement climatique.

Le Département a rappelé que les études techniques se sont fondées sur les hypothèses retenues dans le cadre de la révision du Plan de Prévention des Risques d'Inondation et de submersion marine de l'Arguenon, approuvé par arrêté préfectoral le 19 mai 2017, qui prend en compte les effets du changement climatique. Le choix de concevoir des déviations inondables relève du maître d'ouvrage, le Département.

5.2.1 ATELIER THÉMATIQUES

5.2.1.1 Atelier à destination des associations

L'atelier s'est tenu le **mardi 18 janvier 2022 à 19h00**, à la salle des fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine. Au total, **5 représentants du monde associatif étaient présents** dont des représentants des associations suivantes : le Club Cycliste de Plancoët, le collectif « Tous unis pour le tracé historique » et le collectif « Vallée du Montafilan pour le tracé historique ».

Cet atelier a permis :

- d'annoter un plan permettant de localiser les chemins de randonnée dans le secteur de la vallée du Montafilan dont sont originaires la plupart des participants à l'atelier ;
- d'annoter un plan localisant certains éléments du patrimoine (croix, vieux pressoir à cidre mis en valeur,

fontaine, lavoirs...);

- de recenser des événements sportifs potentiellement concernés par le projet de déviation : courses cyclistes, randonnées VTT, trail de Plancoët ;
- de recenser les lieux de pêche sur les rives de l'Arguenon :
 - o pêche à la civelle sur l'aval de l'Arguenon jusqu'au barrage antimarée ;
 - o pêche au carrelet au droit du pont de Saint-Lormel ;
 - o pêche le long des quais ;
 - o pêche à la truite dans vallée du Montafilan et sur l'affluent de l'Arguenon au sud du tertre de Brandefert.

Les participants témoignent par ailleurs de la dangerosité du centre-ville pour la circulation des modes doux, ce qui ne favorise pas leur développement notamment à destination des enfants se rendant à l'école.

L'ensemble de ces éléments seront intégrés dans le cadre des études de détail de la variante de tracé retenue qui permettront de fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement.

5.2.1.2 Atelier à destination du monde agricole

L'atelier s'est tenu le **lundi 24 janvier 2022 à 14h00** à la salle des fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine. Au total **13 représentants du monde agricole étaient présents**.

Les participants ont fait part de leurs inquiétudes par rapport :

- au prélèvement de terres agricoles et à leur artificialisation, considérant une absence de prise en compte dans le projet de la loi du 22 août 2021 relative notamment à la lutte contre l'artificialisation des sols ;
- au morcellement des terres et du parcellaire : le projet routier laisserait des îlots qui ne seraient pas valorisables ;
- à l'accès aux parcelles enclavées par la route dans la mesure où une telle desserte depuis le nouvel axe ne sera pas autorisée. Cela impliquerait la création de voirie de desserte du parcellaire avec des prélèvements fonciers supplémentaires et des allongements de parcours ;
- aux dégâts aux cultures accrus par le gibier : la nouvelle infrastructure créera de vastes zones non chassables que le gibier et notamment les sangliers mettront à profit sans possibilité de régulations ;
- à la problématique de la prise en compte du risque « inondation » et du surcoût généré notamment pour la variante dite « historique » ;
- aux atteintes du projet sur le cadre de vie et la qualité de vie de très nombreux habitants qui sont venus s'installer dans le calme et la campagne ;
- à la prise en compte insuffisante à ce stade des incidences climatiques et sur la qualité de l'air ;
- aux incidences du projet par rapport au réseau de voirie communale existant et sur lequel il y aurait déjà eu des travaux conséquents ;
- à l'absence d'analyse des impacts du projet sur les émissions de gaz à effet de serre.

Concernant les réserves foncières réalisées par le Département, elles ne paraissent pas « utiles » et « valorisables » dans le cadre du projet puisqu'elles sont en grande partie déjà exploitées par des agriculteurs.

En fin d'atelier, le nouveau propriétaire du centre équestre précise :

- avoir repris toutes les activités des anciens propriétaires avec un investissement important en juillet 2021 ;
- que les variantes V3, V5 et V6 (V6bis) ne sont pas compatibles avec l'exploitation du centre équestre :
 - o effet de prélèvement ;
 - o effet de coupure très important par rapport au fonctionnement du site et aux pâturages ;
 - o effet de la perte de calme du site avec un passage de la route à proximité immédiate du centre équestre (bruit, pollution).

Les services du Département et le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études ont apporté des précisions concernant les interrogations et les inquiétudes. Hormis la variante 0, toutes les variantes impacteront des exploitations agricoles et des terres exploitées (entre 28,7 ha et 40 ha suivant les variantes). Le fort impact des variantes 3,5,6 et 6bis sur le centre équestre déjà pris en compte dans l'analyse comparative des variantes est confirmé. Suivant les impacts qui seront générés par le projet sur la structure des exploitations agricoles (prélèvement de surfaces, morcellement parcellaire, rallongements de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de surface d'épandage, etc.), une procédure d'aménagement foncier pourra, le cas échéant, être mise en œuvre.

Pour les participants à l'atelier, il ressort que la variante 0 ou l'aménagement des routes existantes éviteraient l'impact sur l'activité agricole. Si une déviation devait se faire, les variantes 1 ou 1bis moins consommatrices d'espace agricole et limitant le morcellement parcellaire seraient à privilégier.

5.2.1.3 Atelier à destination des acteurs économiques

L'atelier s'est tenu **lundi 24 janvier 2022 à 19h00**, à la salle des fêtes de Plancoët, rue de Madeleine. Au total **8 représentants du monde économique étaient présents**.

Les principaux éléments partagés ont porté sur :

- l'opportunité d'un soulagement des circulations dans le centre-ville de Plancoët pour l'attractivité des commerces du centre-ville (centre-ville apaisé, possibilités de stationnement améliorées, etc.) le rendant plus vivable et agréable pour les habitants et commerçants, avec un exemple donné des effets positifs de l'aménagement de la déviation de Pleurtuit sur le développement commercial de son centre-ville ;
- l'intérêt de réaliser une déviation la plus courte possible afin qu'elle capte un maximum de trafic de transit ;
- l'opportunité de la déviation pour l'activité économique de l'un des participants dont la flotte de véhicule transite actuellement quotidiennement par le centre-ville de Plancoët ;

Les participants ont par ailleurs interrogé le Département sur l'opportunité d'étudier une variante mixte entre les variantes 1 et 4, sur l'enchaînement des procédures administratives, sur le coût de l'opération...

Les services du Département et le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études ont apporté des précisions concernant les interrogations. La demande faite par les élus de Plancoët et Saint-Lormel d'étudier une variante mixte, combinaison de la variante 4 à l'ouest et de la variante 1 à l'est, est prise en compte. La première phase de concertation publique sera suivie d'une seconde phase de concertation sur la variante retenue avant le lancement de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de déviation de Plancoët. Le coût de l'opération varie de 20,3 à 29,6 millions d'euros TTC suivant les variantes, dont 5,5 à 13,4 millions d'euros TTC pour les ouvrages de transparence hydraulique.

5.2.2 PERMANENCES

Quatre permanences ont été organisées durant la phase de concertation :

- lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 18h00 en salle Rubis – rue du Général de Gaulle – à Plancoët ;
- samedi 22 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Saint-Lormel ;
- samedi 29 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Pluduno ;
- samedi 5 février 2022 de 9h00 à 12h00 en salle Rubis – rue du Général de Gaulle – à Plancoët.

56 personnes se sont présentées aux permanences, ce qui a permis de répondre aux différentes questions qui ont été posées. Les personnes souhaitant formuler des observations ou propositions ont été invitées à les déposer sur les supports mis à disposition (site internet, registres) ou à les transmettre par courrier postal.

Les permanences organisées ont permis de mettre en avant les thématiques qui préoccupent, inquiètent ou simplement soulèvent des interrogations de la part des riverains. Ces permanences ont été l'occasion d'évoquer « les cas particuliers » et ainsi mesurer l'impact des différentes variantes sur les personnes directement concernées.

5.2.2.1 Le tracé des variantes

De nombreuses personnes qui se sont présentées aux permanences ont demandé à disposer d'une vision plus précise du tracé de certaines variantes.

Ainsi, pour chaque personne s'interrogeant, une présentation succincte des différents tracés a été faite par les services du Département et le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études, notamment sur la base des éléments à disposition lors des permanences : plan des variantes de tracé et vidéo d'illustration des variantes de tracé.

Il a également été rappelé qu'à l'issue de la concertation phase 1, la variante de tracé retenue sera étudiée en détail afin de fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts, etc...

5.2.2.2 Les sujets abordés

Les sujets les plus abordés pendant les permanences ont été :

- les nuisances sonores engendrées par le projet. Des demandes d'information concernant les protections phoniques prévues ont été formulées ;
- l'expression d'une incompréhension et surprise de voir de nouvelles variantes proposées alors qu'un tracé historique existe et que le développement de la commune s'est basé dessus ;
- les emprises de la déviation, notamment les surfaces agricoles consommées pour la réalisation du projet ;
- les différents impacts générés par l'infrastructure sur l'environnement ;
- ...

Les services du Département et le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études ont apporté des précisions concernant ces interrogations sur la base des éléments du chapitre 5.2.1 du présent bilan.

5.2.3 RECUEILS DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EN MAIRIES

Les registres des communes de Plancoët, Saint-Lormel et Pluduno ont recueilli des avis concernant principalement :

- l'existence d'un tracé historique et l'incompréhension de voir de nouvelles variantes présentées à la consultation ;
- l'impact en termes de surfaces agricoles consommées par les différentes variantes.

La question de la préservation du centre équestre est également abordée dans deux avis ainsi que la préservation du cadre de vie des riverains (territoire rural, caractère naturel préservé).

Deux avis exprimés concernent des suggestions d'adaptation du tracé :

- évitement d'une parcelle agricole située sur la commune de Pluduno et traversée par les variantes 1, 2, 4, 5 et 6 ;
- route à une seule voie, limitée à 60 km/h, à sens unique sur le tracé d'origine de la déviation.

5.2.4 ADRESSE POSTALE

La majorité des courriers adressés au Département des Côtes d'Armor ont pour objet de soutenir le projet de déviation historique et de manifester une incompréhension face aux nouvelles variantes présentées lors de la concertation.

Les riverains s'inquiètent également de la consommation de terres agricoles engendrée par les variantes autres que le tracé 1 ainsi que de l'atteinte à leur qualité et cadre de vie.

Deux courriers mentionnent la politique d'urbanisme menée sur la commune de Plancoët depuis plusieurs années en tenant compte du tracé historique de la déviation (délimitation de parcelles constructibles, délivrance d'autorisation d'urbanisme).

Les propriétaires du centre équestre expriment également leur vive inquiétude concernant la pérennité de leur exploitation, menacée selon eux par les variantes 3,5 et 6 qui traversent leur installation.

5.2.5 PÉTITIONS

Deux pétitions ont été reçues par courrier.

L'une des pétitions, adressée à M. le Maire de Plancoët et aux membres du conseil municipal de Plancoët, émanant des habitants des villages de La Noë-Pinet, du Petit Trait et du Grand Trait, est signée par 41 personnes. L'objet de cette pétition est de faire part de leur opposition aux différentes variantes proposées récemment à la déviation de Plancoët et d'indiquer que les tracés 2bis, 3, 4, 5, 6 et 6bis ne correspondent absolument plus au tracé initial (tracé 1 voire 1bis) prévu depuis des décennies et présenté comme déviation future.

Une autre pétition, adressée à M. le Maire de Plancoët et transmise au Département des Côtes d'Armor, portée par différents collectifs, a recueilli 700 signatures.

Les différents collectifs, issus de la commune de Plancoët, sont le collectif « Vallée du Montafilan », le collectif « tous unis pour la déviation historique », le collectif de la Louverie, le collectif de la Noë-Pinet, Petit Trait et Grand Trait.

L'objet de cette pétition est :

- de faire part de leur étonnement et inquiétude de voir de nouvelles variantes étudiées, la ville de Plancoët s'étant structurée depuis de nombreuses années en fonction du tracé historique connu de tous ;
- de demander au Président du Conseil Départemental et à l'ensemble des conseillers départementaux du Département des Côtes d'Armor de retenir le tracé initial dit V1 ou V1bis sur la commune de Plancoët.

5.2.6 ARTICLES DE PRESSE

L'analyse de la diffusion de l'information par la presse locale et régionale montre qu'il y a eu environ une quinzaine de publications sur le projet de déviation de Plancoët. Les articles de presse sont joints en annexe 6.

Plusieurs articles font référence au lancement de la concertation publique et présente une synthèse de la réunion publique organisée sur le projet.

Deux sujets récurrents sont principalement traités par les articles de presse, à savoir la position en faveur du projet historique des élus locaux et l'incompréhension et surprise générées par les autres variantes présentées auprès de la population.

Le centre équestre de Plancoët est mentionné dans plusieurs des articles de presse publiés et un article dédié, comprenant une interview des propriétaires, a été publié.

Deux articles donnent également la parole aux collectifs constitués autour du projet, notamment le collectif « La Vallée du Montafilan » et le collectif de la Louverie. Ces collectifs défendent la réalisation de la déviation historique et dénoncent l'atteinte à leur cadre de vie par les autres variantes. Des pétitions ont été organisées par les différents collectifs en lien avec le projet.

Deux articles font part de l'opposition d'un habitant de Pluduno au projet, qu'il juge « d'un autre temps » et ne respectant pas les objectifs nationaux de lutte contre le changement climatique et contre l'artificialisation des terres.

Un article relaie l'interrogation d'une habitante de Créhen quant à l'opportunité du projet. Elle met en lumière des incohérences selon elle entre les politiques menées et le projet présenté, plus particulièrement la compatibilité de l'opération avec la charte du Parc Naturel Région Rance Émeraude à laquelle sont rattachées deux communes concernées par la déviation.

5.3 LES AVIS INSTITUTIONNELS

Le Conseil Municipal de la commune de Saint-Lormel, dans sa séance du 28 janvier 2022, a échangé sur le projet de déviation de Plancoët et les variantes de tracé. Lors de cette séance est évoquée une rencontre avec les élus de Plancoët ayant permis d'aboutir à une proposition de nouvelle variante, dite variante mixte, qui consiste en une combinaison des variantes 1 à l'est et 4 à l'ouest.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal a décidé, à l'unanimité :

- d'écarter dès à présent définitivement les variantes 1 bis, 6 bis, 2 bis et 3 ;
- de confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte (1 à l'est, 4 à l'ouest) ;
- de différer le choix entre les variantes 4, 1 et mixte à l'issue de la concertation.

Le Conseil Municipal de la commune de Plancoët, dans sa séance du 8 février 2022, a également échangé sur le projet de déviation de Plancoët et les variantes de tracé.

Après en avoir délibéré, par 22 voix « pour » et 1 abstention, le Conseil Municipal a décidé de formuler le vœu :

- que la déviation routière de l'agglomération de Plancoët soit réalisée dans les meilleurs délais et selon le tracé initial pour ce qui est du territoire Plancoëtin, c'est-à-dire selon la variante n°1 présentée en réunion publique du 13 janvier 2022, du rond-point de la ZA Nazareth au rond-point prévu à la Z.A. de Saint-Lormel ;
- qu'une nouvelle variante mixte (n°1 sur le territoire de Plancoët, n°4 sur le territoire de Saint-Lormel avec une liaison par la RD768) soit mise à l'étude par le Conseil départemental.

5.4 SYNTHÈSE

La majorité des participants à la concertation publique s'est exprimée en faveur de la variante 1, dite variante historique du projet.

Les thématiques les plus abordées concernent le projet historique, la consommation de terres agricoles et la préservation du centre équestre de Plancoët.

Viennent ensuite les thèmes relatifs au cadre de vie des plancoëtiens, à l'impact environnemental du projet ainsi que son coût financier.

6 LE COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 ET SON BILAN

6.1 POURQUOI UN COMPLÉMENT DE CONCERTATION PHASE 1 SUR LE PROJET DE DÉVIATION DE PLANCOËT ?

La phase 1 de la concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët s'est tenue du 15 décembre 2021 au 17 février 2022. Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte qui serait une combinaison :

- de la variante V4 à l'ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'à un point d'échange avec la RD 768 situé au nord de la zone d'activités des Vergers ;
- et de la variante V1 à l'est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les 2 parties de variantes se ferait en réutilisant une section de la RD 768 actuelle inondable à terme par rapport aux hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon.

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation. En effet, les 6 variantes de tracé de la déviation (V1, V2bis, V3, V4, V5, V6) et les 2 sous-variantes de tracé (V1bis et V6bis) présentées à la concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 sont conçues de sorte à ne pas être inondables sur la base des hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon approuvé par arrêté préfectoral du 19 mai 2017.

Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante V1bis présentée lors de la phase 1 de la concertation afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers, risque de shunt exprimé par les élus de Saint-Lormel lors de la réunion publique.

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département a organisé du 20 septembre 2022 au 21 octobre 2022 un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Les nouvelles variantes (variante mixte inondable, variante 1 inondable, variante 4 inondable) et la variante 1bis adaptée sont présentées ci-après.

6.2 PRÉSENTATION DES NOUVELLES VARIANTES

6.2.1 LA VARIANTE MIXTE INONDABLE :

La variante mixte inondable est une combinaison :

- de la variante 4 sur le territoire de Pluduno et Saint-Lormel
- et de la variante 1 sur le territoire de Plancoët

la liaison entre les 2 parties s'effectuant en réutilisant une section de la RD 768 actuelle inondable à terme par rapport aux hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon, considérant notamment un rehaussement du niveau marin de + 60 cm à l'horizon 2100.

En effet, le niveau actuel de la RD 768 est à environ 7,80 m NGF-IGN69 au droit de la zone d'activités des Vergers, la côte calculée de la crue centennale au PPRI-sm dans ce même secteur variant entre 8 m et 8,18 m NGF-IGN69.

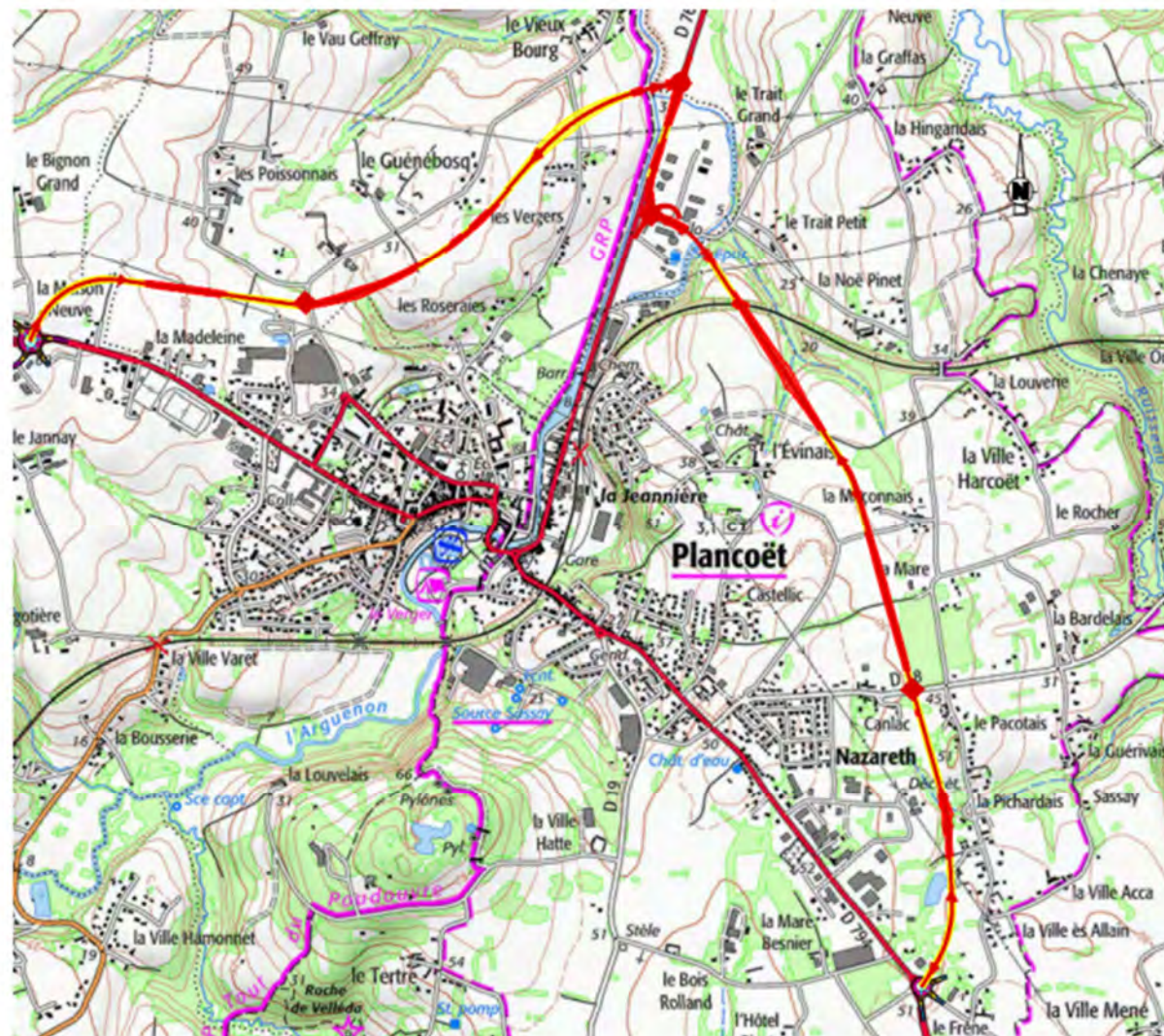


Figure 9 : Tracé en plan de la variante mixte présentée au complément de concertation phase 1

6.2.2 LA VARIANTE 1 INONDABLE

La variante 1 inondable a le même tracé en plan que la variante 1 initiale présentée à la concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 mais avec des hypothèses de conception modifiées au niveau de franchissement de la vallée de l'Arguenon en considérant un niveau de franchissement de la vallée de l'Arguenon au même niveau que pour la variante mixte présentée précédemment, c'est à dire de l'ordre de 7,80 m NGF-IGN69.

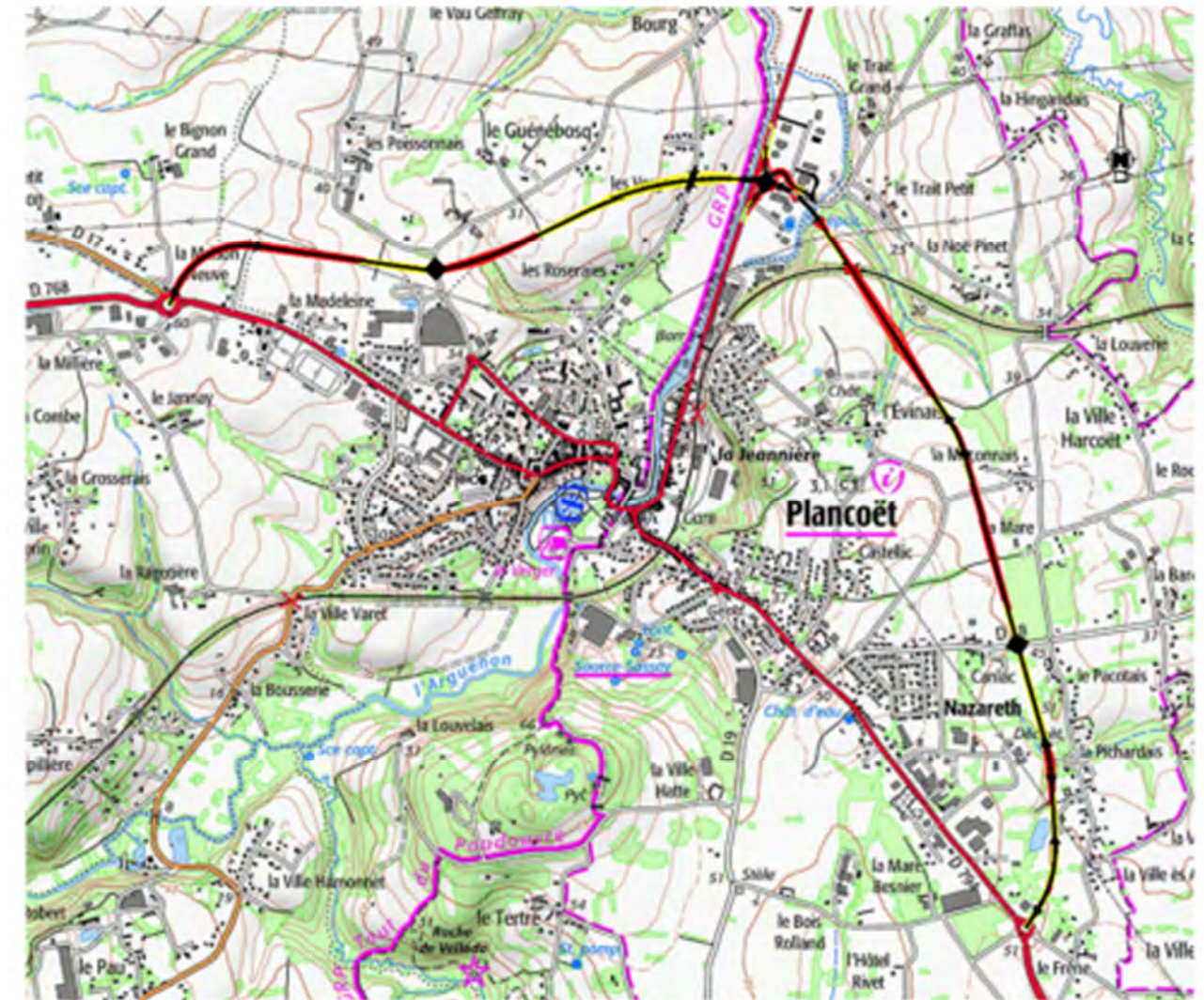


Figure 10 : Tracé en plan de la variante 1 inondable présentée au complément de concertation phase 1

6.2.3 LA VARIANTE 4 INONDABLE

La variante 4 inondable a le même tracé en plan que la variante 4 initiale présentée à la concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 mais avec des hypothèses de conception modifiées au niveau de franchissement de la vallée de l'Arguenon en considérant un niveau de franchissement de la vallée de l'Arguenon au même niveau que pour la variante mixte présentée précédemment, c'est à dire de l'ordre de 7,80 m NGF-IGN69.

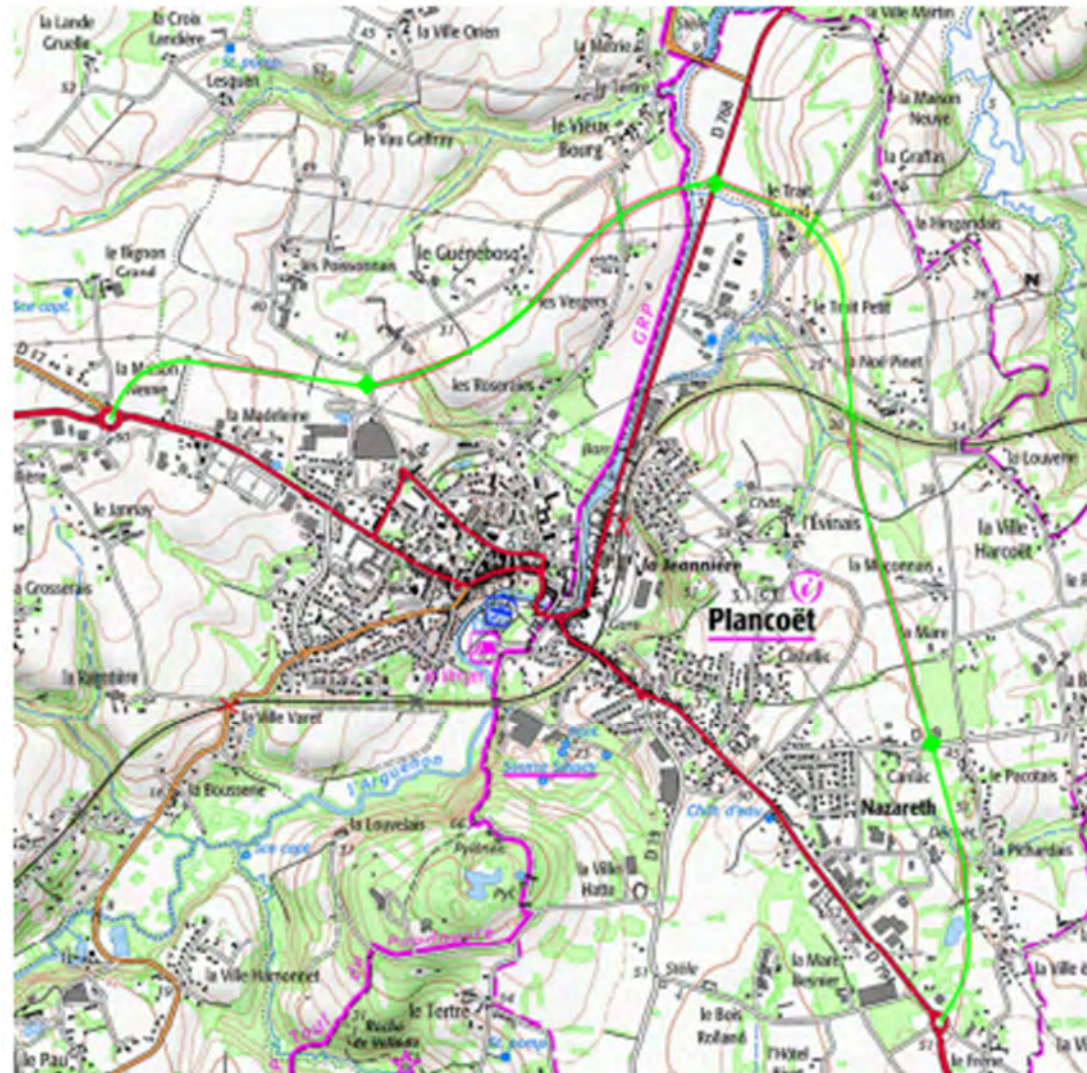


Figure 11 : Tracé en plan de la variante 4 inondable présentée au complément de concertation phase 1

6.2.4 LA VARIANTE 1BIS ADAPTÉE

Lors de la première phase de concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022, des participants ont fait part de leur préoccupation quant au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers dans le cas de la variante 1bis.

Une solution permettrait de répondre à cette préoccupation en dissociant la voie communale des Vergers du point d'échange (carrefour giratoire) entre la déviation et la RD 768 actuelle :

- déport du point d'échange entre la déviation et la RD 768 actuelle,
- réalisation d'un passage supérieur pour le rétablissement de la voie communale des Vergers.

Cette solution est dénommée « Variante 1bis adaptée ».

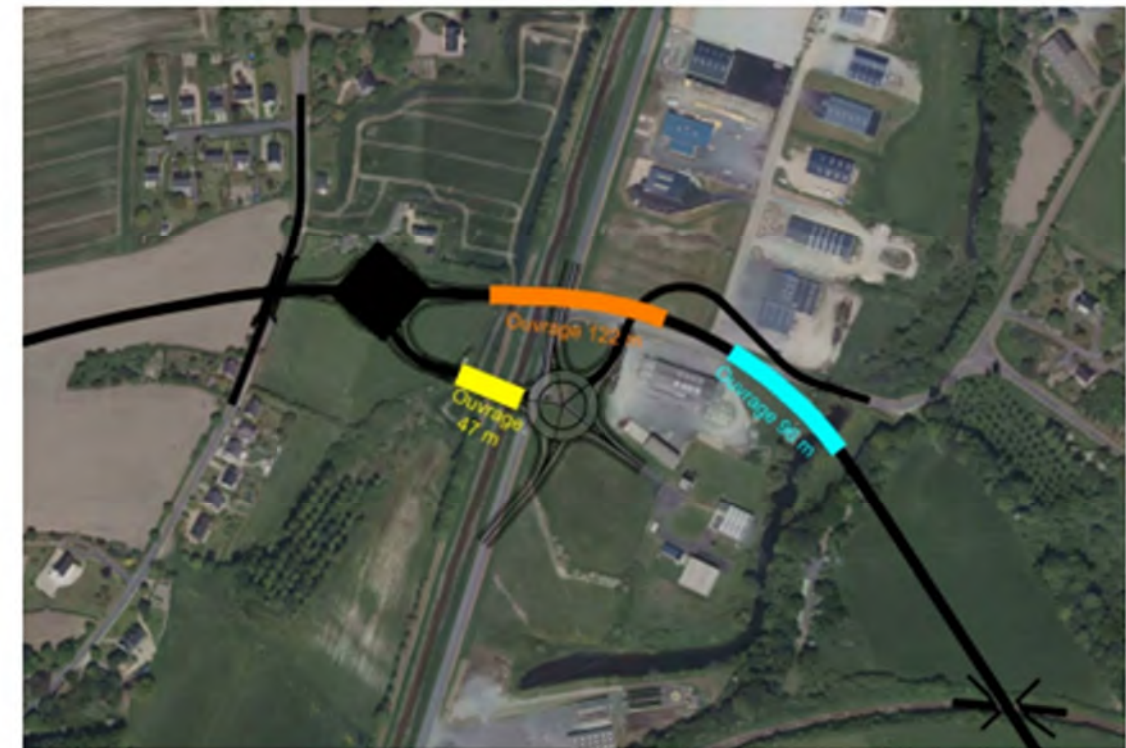


Figure 12 : Tracé en plan de la variante 1 bis adaptée présentée au complément de concertation phase 1

6.3 LE DÉROULEMENT DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

6.3.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Le complément de concertation – phase 1 s'est déroulé sur une période d'un mois, du mardi 20 septembre 2022 au vendredi 21 octobre 2022.

L'annonce de l'ouverture du complément de concertation – Phase 1 s'est faite par publication d'un avis de concertation publique, au moins 15 jours avant le début de la première phase de concertation (cf. annexe 9) :

- sur le site internet du Département ;
- dans 2 journaux locaux (Ouest France et Le Télégramme) ;
- par voies d'affichage dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët et au siège du Département.

Plusieurs outils d'information à destination du public ont été déployés :

- Un dossier de complément de concertation – Phase 1 présentant les enjeux du projet, les nouvelles variantes (variante mixte inondable, variante 1 inondable, variante 4 inondable) et la variante 1bis adaptée, ainsi qu'une analyse comparative de ces variantes ;
- un espace internet dédié sur le site du Département mettant à disposition le dossier de complément de concertation – Phase 1 ;
- la consultation du dossier de complément de concertation – Phase 1 sur support papier dans les mairies de Plancoët, Saint-Lormel et Pluduno.

Deux permanences en présence du groupement de maître d'œuvre et des Services du Département ont également été organisées.

6.3.2 MOYENS D'EXPRESSION

6.3.2.1 Permanences

Deux permanences ont été organisées durant le complément de concertation – Phase 1 :

- le jeudi 6 octobre 2022 de 16h00 à 20h00 en mairie de Saint-Lormel ;
- le samedi 15 octobre 2022 de 9h00 à 12h00 en salle Émeraude (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes), rue de la Madeleine à Plancoët.

18 personnes se sont présentées aux permanences, ce qui a permis de répondre aux différentes questions qui ont été posées. Les personnes souhaitant formuler des observations ou propositions ont été invitées à les déposer sur les supports mis à disposition (site internet, registres) ou à les transmettre par courrier postal.

6.3.2.2 Recueil des observations et propositions en mairies

Des registres de recueil des observations et propositions ont été mis à la disposition du public dans chacune des 3 mairies concernées pendant toute la durée de la concertation.

Les registres des mairies Saint-Lormel et Pluduno n'ont recueilli aucune observation et proposition. Le registre de la mairie de Plancoët a recueilli 1 observation. Cette dernière est un courrier envoyé à la mairie de Plancoët avant l'ouverture de la concertation publique et qui a été joint au registre.

Les recueils du complément de la concertation – Phase 1 sont présentés en annexe 10.

6.3.2.3 Voie électronique

Le public pouvait présenter ses observations et propositions sur la page internet dédiée au projet sur le site du Département : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>.

Le registre dématérialisé du complément de la concertation – Phase 1 comptabilise 12 observations. Parmi ces remarques, une n'a pas été comptabilisée car elle est identique à la remarque précédente déposée quelques secondes auparavant.

Les 11 remarques prises en compte issues du registre dématérialisé sont présentées en annexe 11.

6.3.2.4 Adresse postale

Le public pouvait transmettre ses remarques sur le projet par courrier postal, à l'adresse suivante :

Conseil départemental des Côtes d'Armor
Direction des infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général de Gaulle
CS 42 371
22 023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Aucun courrier n'a été envoyé au Département.

6.3.2.5 Articles de presse

Des articles concernant le projet sont parus dans la presse pendant le complément de concertation – Phase 1. Ils sont présentés en annexe 12.

6.4 LE BILAN DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

6.4.1 LE BILAN QUANTITATIF

6.4.1.1 La participation

Pour ce complément de concertation – phase 1, le public s'est majoritairement manifesté via le site internet dédié au projet.

Le tableau ci-dessous présente le nombre de participants par moyen d'expression.

	Nombre de participants
Permanences	18
Nombre de visiteurs site internet	153
TOTAL	171

6.4.1.2 Les observations et propositions exprimées

12 observations et propositions ont été exprimées au total, tous supports confondus et tout au long de ce complément de concertation – Phase 1 :

- 11 observations formulées dans le registre dématérialisé ;
- 1 observation formulée dans le registre de la mairie de Plancoët.

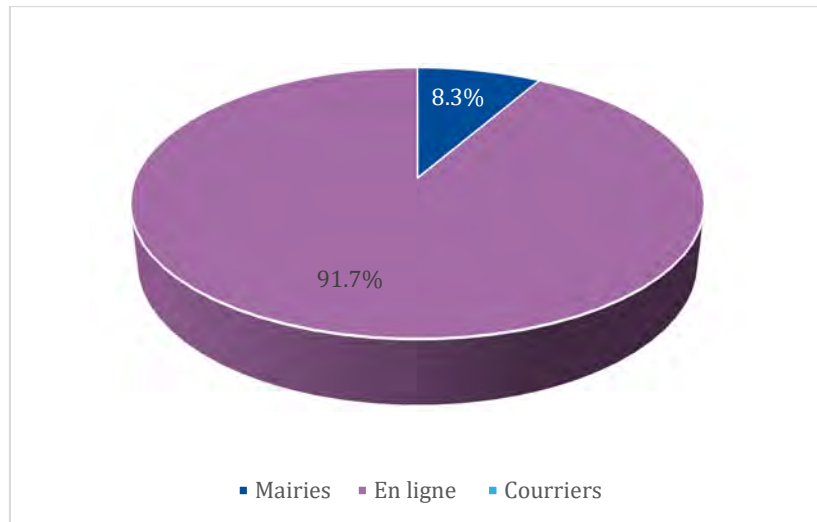


Figure 13 : Répartition des observations et propositions exprimées par moyen d'expression lors du complément de concertation – phase 1

La quasi-totalité des observations et propositions ont été formulées sur le site internet dédié au projet (91,7%). Un courrier envoyé à la mairie de Plancoët et joint au registre de la mairie de Plancoët complète les observations et propositions recueillies durant le complément de concertation – Phase 1.

6.4.1.3 Opinion générale sur les nouvelles variantes présentées

Pour rappel, 3 nouvelles variantes (variante mixte inondable, variante 1 inondable, variante 4 inondable) et la variante 1bis adaptée étaient présentées au public lors de ce complément de concertation - Phase 1.

6.4.1.3.1 Variantes privilégiées par le public

Sur les 12 observations ou propositions recueillies, 4 avis en faveur d'une variante ont été exprimés. Il sont tous en faveur de la variante 1 présentée lors de la concertation initiale.

6.4.1.3.2 Variantes rejetées par le public

Sur les 12 observations ou propositions recueillies :

- 2 avis sont défavorables à la réalisation d'une déviation inondable (variante mixte inondable, variante 1 inondable et variante 4 inondable),
- 1 avis est défavorable à la variante mixte.

6.4.1.3.3 Nouvelle variante proposée par le public

Le registre de la commune de Plancoët comporte un courrier adressé à la mairie proposant une nouvelle variante (cf annexe 10 et chapitre 6.4.2.2).

6.4.1.3.4 Les thématiques abordées

Le tableau et le graphique ci-dessous synthétisent les thématiques qui ont été abordées au cours du complément de concertation – Phase 1. Dans un même avis, plusieurs thèmes peuvent être abordés.

THÉMATIQUE ABORDÉE	NOMBRE D'AVIS	POURCENTAGE
Choix variantes	4	22%
Artificialisation des sols	4	22%
Tracé de la déviation (proposition de nouvelle variante ou suggestions d'adaptation)	3	17%
Coût financier du projet	2	11%
Risque inondation	2	11%
Document de planification territoriale (SRADDET, SCoT, PLU)	1	6%
Paysage	1	6%
Pollution : émissions de gaz à effet de serre	1	6%

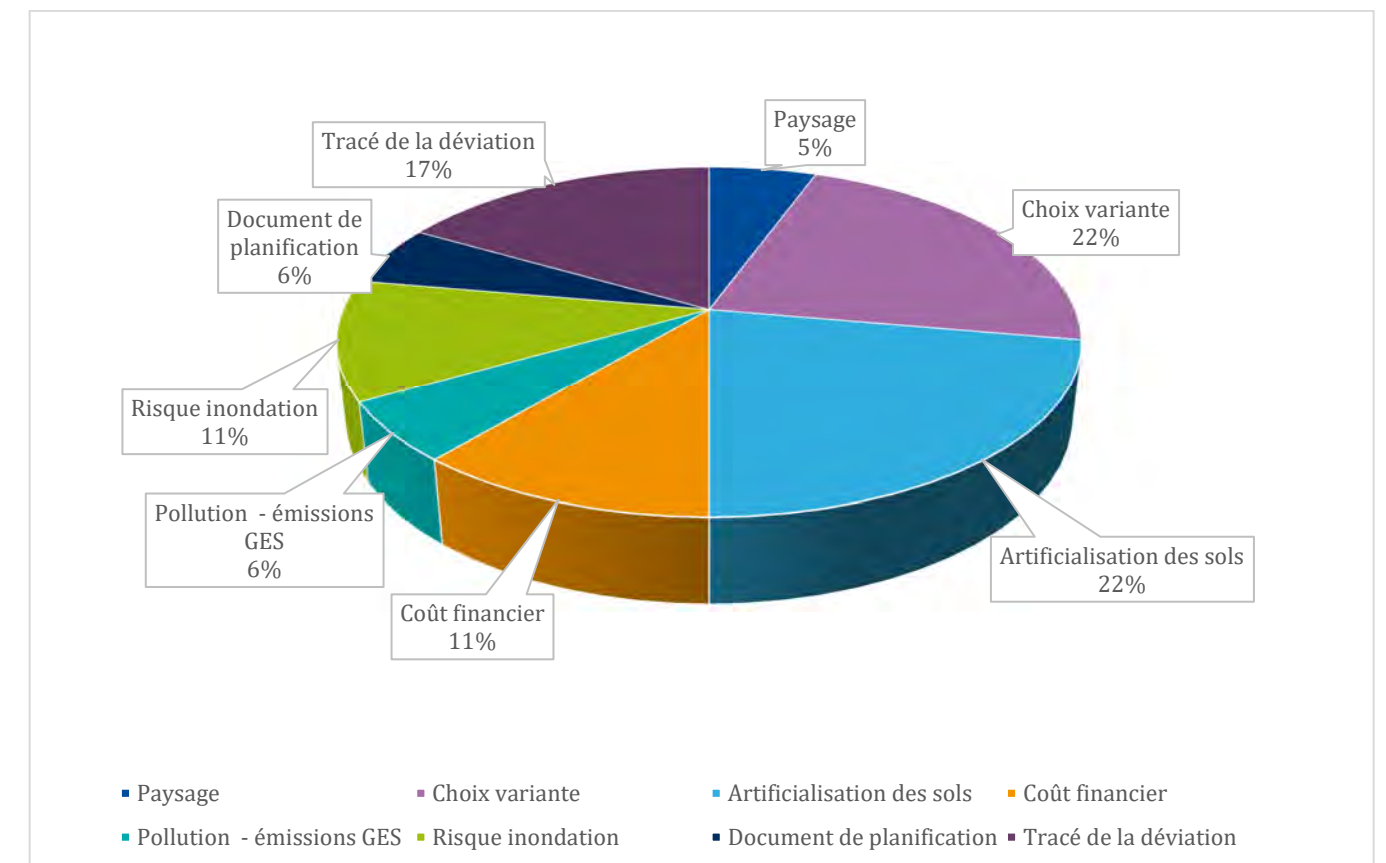


Figure 14 : Répartition des avis exprimés lors du complément de concertation par thématique

Les participations du public abordent 8 thématiques différentes.

Les deux thématiques les plus abordées sont celles du choix de variantes et de l'artificialisation des sols. Les participants s'interrogent notamment sur la cohérence du projet avec la loi Climat Résilience du 24 août 2021 qui impose le « Zéro Artificialisation Nette » d'ici 2050. Les participants expriment également la crainte que le développement des communes du secteur (construction de logements, bâtiments publics etc.) soit fortement limité en cas de réalisation du projet du fait de la consommation de sols qu'il génère en lien avec l'objectif de zéro artificialisation nette fixé par cette loi.

Une nouvelle variante et deux suggestions d'adaptation du tracé sont proposées par le public.

Le coût financier du projet est questionné dans deux avis. Ils s'interrogent notamment sur la fiabilité de l'estimation financière des variantes compte tenu de la conjoncture économique actuelle.

La problématique du risque inondation est abordée dans deux avis qui ne jugent pas pertinent la réalisation d'une déviation inondable (route inutilisable, dégradation etc.).

La question de l'évolution des documents de planification territoriale est une thématique développée dans un avis. Le participant s'interroge sur l'analyse comparative présentée dans le dossier de concertation compte-tenu de la révision en cours du SRADDET et à venir pour le SCoT du Pays de Dinan et la PLUi de Dinan Agglomération.

Enfin, le paysage et la pollution liée aux émissions de gaz à effet de serre sont des thèmes abordés par respectivement un avis chacun.

6.4.2 LE BILAN QUALITATIF

6.4.2.1 Permanences

Deux permanences ont été organisées durant le complément de concertation – Phase 1 :

- le jeudi 6 octobre 2022 de 16h00 à 20h00 en mairie de Saint-Lormel ;
- le samedi 15 octobre 2022 de 9h00 à 12h00 à la Salle des Fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine.

18 personnes se sont présentées aux permanences, ce qui a permis de répondre aux différentes questions qui ont été posées. Les personnes souhaitant formuler des observations ou propositions ont été invitées à les déposer sur les supports mis à disposition (site internet, registres) ou à les transmettre par courrier postal.

Les sujets les plus abordés pendant les permanences ont été :

- la réalisation d'une déviation inondable sur les bases des hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine alors qu'il s'agit d'un projet neuf. Cela interroge certaines personnes alors que d'autres précisent qu'elles prendront les itinéraires de déviation qui seront mis en place comme elles le font actuellement en cas d'inondation des quais de Plancoët ;
- les différents impacts générés par l'infrastructure sur l'environnement dont l'artificialisation des sols en lien avec la loi climat et résilience ;
- les nuisances sonores engendrées par le projet ;
-

6.4.2.2 Recueils des observations et propositions en mairies

Les registres des communes de Saint-Lormel et Pluduno n'ont recueilli aucune observation ou proposition au cours de ce complément de concertation – Phase 1.

Le registre de la commune de Plancoët comporte un courrier adressé à la mairie avant le lancement du complément de concertation – Phase 1. Ce courrier propose un nouveau tracé de variante (cf annexe 10). Cette variante a été envisagée lors des études préalables mais n'a pas été retenue pour l'analyse comparative des variantes présentée dans le cadre de la concertation phase 1. En effet, ce tracé ne permet pas de respecter le principe de réduction de l'impact du projet sur les zones humides puisqu'il empiète largement sur le bras secondaire de l'Arguenon et ses zones humides associées.

6.4.2.3 Adresse postale

Aucun courrier n'a été adressé au Département au cours de ce complément de concertation – Phase 1.

6.4.2.4 Articles de presse

5 articles concernant le projet sont parus dans la presse au cours du complément de concertation - Phase 1. Ils sont présentés en annexe 12.

Trois articles font référence au lancement du complément de concertation – Phase 1. L'un des articles présente plus en détail la raison de ce complément de concertation en détaillant l'enjeu lié à la question de l'inondabilité de la déviation.

Les deux autres articles recensés font part de la position des 4 collectifs (collectif de la vallée de Montafilan, collectif Petit Trait, Grand Trait et La Noé Pinet, collectif La Louverie et collectif Tous unis pour le tracé historique) sur le projet de déviation. Ces collectifs maintiennent leur soutien au tracé historique, à savoir la variante 1.

7 ENSEIGNEMENTS

Le projet de la déviation de Plancoët est un projet globalement attendu afin d'améliorer le cadre et la qualité de vie des riverains du centre-ville de Plancoët aujourd'hui fortement impactés par le trafic routier, notamment par celui des poids-lourds.

Parmi les participants qui se sont exprimés sur le projet, la majorité privilégie la variante 1, dite variante historique du projet, sur la base de laquelle l'urbanisation de Plancoët s'est organisée depuis de nombreuses années.

Toutefois, quelques personnes sont contre le projet ou restent très sceptiques sur son opportunité, au regard des enjeux climatiques, environnementaux ou financiers qu'il soulève (artificialisation des sols, émissions de gaz à effet de serre, coût de l'opération,...).

Il faut également noter des inquiétudes fortes des riverains concernés par le projet sur la question de l'impact sur leur cadre de vie. Des mesures de réduction et de compensation sont attendues. Les points de vigilance qui ressortent sont notamment :

- L'agriculture, et plus particulièrement les surfaces de terres agricoles consommées et artificialisées par le projet.
- Les enjeux sur le cadre de vie et la santé et les questions d'acoustique : Les futurs riverains de la déviation montrent une préoccupation quant aux nuisances sonores, et aux mesures de réduction qui seront proposées. La solution retenue prévoira des protections acoustiques au niveau de toutes les habitations dont les niveaux de bruit prévisionnels dépasseront les seuils fixés par la réglementation.

Enfin, lors du complément de concertation – Phase 1 induit par la proposition de 3 nouvelles variantes inondables, quelques participants ont émis un avis défavorable à réaliser une déviation inondable lors de certains événements pluvieux ou maritimes.

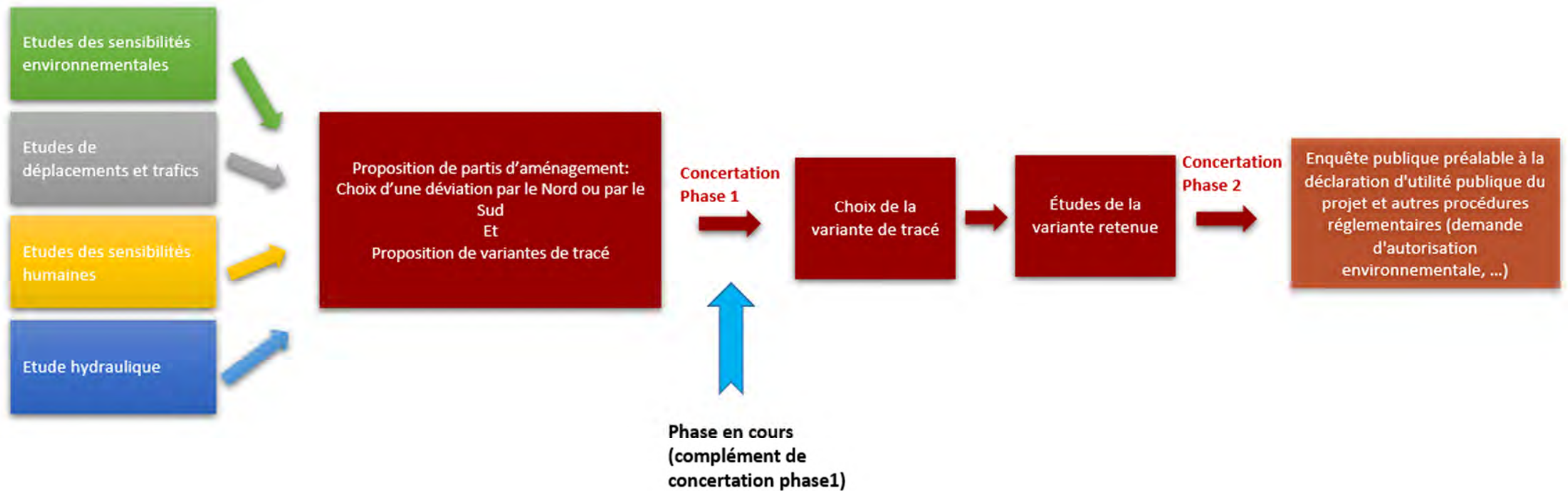
8 APRÈS LA PHASE 1 DE CONCERTATION

8.1 PROCESSUS DU CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ

Afin de retenir une variante de tracé suite au bilan de la concertation phase 1, le Département échangera avec les collectivités locales (Communes et Intercommunalité) pour consolider son choix. A cet effet, les conseils municipaux des communes concernées et le conseil communautaire de Dinan Agglomération seront sollicités par le Département. À la suite de cet échange, une variante de tracé sera proposée et soumise à la délibération des instances locales.

A la réception de l'ensemble des délibérations, la Commission Permanente du Département sera invitée à se prononcer sur le choix de la variante de tracé retenue pour la poursuite des études.

La démarche de concertation dans le cadre du projet de déviation de Plancoët est résumée par le schéma ci-dessous.



8.2 SUITE DES ÉTUDES ET DU PARCOURS ADMINISTRATIF

Le chantier lié à l'aménagement de la déviation de Plancoët sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années, passant notamment par la deuxième phase de la concertation publique et la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

- Les études d'avant-projet

C'est la prochaine étape d'études. A l'issue de la concertation phase 1, la variante de tracé retenue sera étudiée en détail afin de fixer plus précisément les caractéristiques de l'aménagement : géométrie du tracé, mesures pour le traitement des impacts, etc.

- La concertation publique phase 2 :

La concertation phase 2 a pour principal objet d'assurer l'information et la participation du public à la conception des études d'avant-projet de la variante retenue.

A l'issue de cette seconde phase de concertation, le maître d'ouvrage établira un bilan phase 2 et global de la concertation, qui dressera une synthèse des avis et observations. Celui-ci sera rendu public.

- L'étude d'impact

Ce dossier prend en compte les impacts environnementaux, paysagers ou sur le milieu humain liés au projet, tout en précisant les mesures et solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts. L'étude d'impact est soumise à l'appréciation de l'Autorité environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

Dans le cadre d'impacts significatifs sur le milieu humain ou naturel, des mesures compensatoires seront mises en œuvre pour atténuer ou équilibrer les effets négatifs du projet, quand il n'a pas été possible de les éviter ou de les réduire (réalisation de murs ou de merlons acoustiques, restauration de zones humides dégradées, réalisation de boisements compensateurs...)

- L'enquête publique

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique est menée par un commissaire enquêteur, indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier est exposé au public qui peut alors s'exprimer sur l'utilité publique du projet.

- Déclaration de projet

Conformément aux dispositions de l'article L. 126-1 du Code de l'environnement, lorsqu'un projet public de travaux, d'aménagements ou d'ouvrages a fait l'objet d'une enquête publique, l'autorité de l'État ou l'organe délibérant de la collectivité territoriale ou de l'établissement public responsable du projet se prononce, par une déclaration de projet, sur l'intérêt général de l'opération projetée. Aucune autorisation de travaux ne peut être délivrée en l'absence de cet acte.

En l'occurrence, le Département devra se prononcer sur l'intérêt général de l'opération dans les six mois suivant l'enquête publique, par une déclaration de projet.

- La Déclaration d'utilité publique (DUP)

Au terme du processus, le Préfet peut alors, si l'ensemble des éléments est favorable, déclarer le projet d'utilité publique. Il s'agit d'un acte officiel qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

La DUP permet à la personne publique qui en bénéficie de poursuivre l'acquisition des biens situés dans le périmètre de l'opération routière par voie d'expropriation à défaut d'accords amiables. Les études de détail peuvent aussi démarrer dans la perspective de la réalisation des travaux.

- Les études de projet

Dès que le projet sera déclaré d'utilité publique, les études de projet pourront être lancées. Le tracé sera alors défini précisément, ainsi que l'ensemble des détails de construction.

- Autorisation environnementale

En prolongement des dispositions prévues dans l'étude d'impact, le maître d'ouvrage déposera une demande d'autorisation environnementale. Le dossier, qui fera l'objet d'une enquête publique, présentera notamment dans le détail les mesures prises pour la préservation de la ressource en eau (modalités de recueil et de traitement des eaux de chaussée) et des milieux aquatiques (prise en compte des zones humides en particulier).

- Les autres procédures

- Les acquisitions foncières

Les terrains concernés par le projet déclaré d'utilité publique feront ensuite l'objet d'une enquête parcellaire, qui permettra de déterminer avec précision les parcelles à acquérir et leurs propriétaires. Par la suite, le maître d'ouvrage entamera les discussions avec ces propriétaires pour rechercher un accord à l'amiable sur le prix et les conditions d'acquisition de leurs biens. Il sera appuyé par les services de France Domaine, qui proposeront des prix en fonction des transactions observées dans le secteur concerné et de l'état du marché immobilier. Le maître d'ouvrage disposera également, le cas échéant, de la possibilité d'engager une procédure de fixation judiciaire des indemnités d'expropriation auprès du juge de l'expropriation : cette procédure est jalonnée de différentes étapes qui visent à garantir aux propriétaires de biens expropriés une juste et préalable indemnité.

- L'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental

Des impacts sur le fonctionnement des exploitations agricoles seront générés par le projet d'aménagement : prélèvement de surfaces, morcellement parcellaire, rallongement de temps de parcours, pertes de fonctionnalités, pertes de surfaces d'épandage, etc.

Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d'apporter des réponses. Au vu de ces impacts, une procédure d'aménagement foncier pourra, le cas échéant, être mise en œuvre.

- CNPN

Par ailleurs, compte tenu des enjeux écologiques du projet, une demande de dérogation au titre des espèces protégées pourra être présentée si nécessaire au Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) ou au Conseil national de protection de la nature (CNPN).

9 ANNEXES

DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

PROJET DE DÉVIATION DE PLANCOËT SUR LES COMMUNES DE PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT CONCERTATION PHASE 1 RELATIVE AU CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'Urbanisme et de la délibération du Conseil Départemental du 8 novembre 2021, le Département des Côtes d'Armor organise une concertation sur le projet de déviation de Plancoët par les Routes Départementales 768 et 794.

La concertation se déroulera tout au long de la conception du projet et s'articulera en 2 phases. La première phase 1 de concertation du public, relative au choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires, se tiendra du **mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus** en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Cette première phase 1 de la concertation a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Une réunion publique d'échange et d'information se tiendra en présentiel le **jeudi 13 janvier 2022 à 19 h 00** à la salle Kreuzau, accès depuis la Rue des Buis à Plancoët. A défaut d'une tenue possible en présentiel du fait du contexte sanitaire, la réunion sera organisée aux mêmes date et heure sous forme numérique en distanciel. Un lien sera mis en ligne à cette fin sur le site internet du Département : <https://cotesdamor.fr/participations-publiques>

Le public pourra consulter le dossier de concertation à partir du **mercredi 15 décembre 2021 (9 heures)** :
- sur support papier en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies ;
- sur le site internet du Département : <https://cotesdamor.fr/participations-publiques>

Le site internet centralisera les informations sur le projet et la concertation. Un lien vers le site internet sera mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.

Une exposition publique de panneaux d'information se tiendra du **mercredi 15 décembre 2021 (9 h) au jeudi 17 février 2022 (17 h)** dans le hall de la Salle des Fêtes de Plancoët - Rue de la Madeleine à PLANCOËT. Elle sera accessible aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Plancoët. Les panneaux d'information exposés seront également consultables sur le site internet du Département.

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :

- Lundi 17 janvier 2022 de 14 h à 18 h - Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) - Rue du Général de Gaulle à Plancoët
- Samedi 22 janvier 2022 de 9 h à 12 h en mairie de Saint-Lormel
- Samedi 29 janvier 2022 de 9 h à 12 h en mairie de Pluduno
- Samedi 5 février 2022 de 9 h à 12 h - Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) - Rue du Général de Gaulle à Plancoët

Des ateliers thématiques se tiendront dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) - Rue de la Madeleine à Plancoët :

- Atelier n° 1 à destination des associations le mardi 18 janvier 2022 à 19 h 00
- Atelier n° 2 à destination du monde agricole le lundi 24 janvier 2022 à 14 h 00
- Atelier n° 3 à destination des acteurs économiques le lundi 24 janvier 2022 à 19 h 00

Les personnes souhaitant participer à ces ateliers sont invités à s'inscrire au préalable par mail à l'adresse suivante : ContactDIMM@cotesdamor.fr ou par téléphone au 02 98 77 89 05 en précisant l'atelier choisi.

Durant la phase 1 de la consultation, le public pourra présenter ses observations et propositions, du **mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus** :

- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdamor.fr/participations-publiques>
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouverture des mairies
- par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante : Conseil Départemental des Côtes d'Armor - Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer - A l'attention de M. le Directeur - 9 Place du Général de Gaulle - CS 42371 - 22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Entre la phase 1 et la phase 2 de la concertation, le public pourra continuer à faire part de ses observations et propositions par courrier postal à l'adresse visée ci-dessus ou par voie électronique à l'adresse mail : ContactDIMM@cotesdamor.fr

Les événements de la concertation (réunions, permanences ou ateliers) et l'exposition publique se tiendront dans le strict respect des mesures sanitaires prescrites par la réglementation en vigueur.

Les événements complémentaires éventuels (permanences, ateliers ou réunions supplémentaires) seront annoncés par différents modes de publicité (publication dans la presse locale, affichage, bulletins municipaux, espace internet dédié, ...).

A l'issue de la première phase 1 de concertation, un bilan sera établi et mis à disposition du public sur le site internet du Département : <https://cotesdamor.fr/participations-publiques>, ainsi que dans les mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.

Les observations et propositions formulées entre les deux phases de concertation seront intégrées dans le bilan de la phase 2.

Monopace/familial

Voiture Renault Scenic 2011, diesel, 81 500km, couleur gris, 120CV, 02 98 77 20 90

ACHAT AUTOMOBILE

Adhère toute voiture sans permis. Déjà achetée et dématérialisée par le service de l'Etat. 02 98 77 20 90

Vehicules

Berline

Voiture Audi A1 sportline, diesel, 2015, 66000km, 02 98 77 20 90

Immobilier

Voiture Renault 5 2000, diesel, 2011, 66000km, 02 98 77 20 90

A VENDRE à St-Brieuc

T2 - 53m² - 62 000 €

A VENDRE à St-Brieuc

T1 - 32m² - 42 000 €

A VENDRE à St-Brieuc

T3 - 66m² - 72 000 €

A VENDRE à St-Brieuc

T2 - 53m² - 62 000 €

Annonces officielles

Subvention pour la construction de logements sociaux. Le Département des Côtes d'Armor organise une concertation sur le projet de déviation de Plancoët par les Routes Départementales 768 et 794.

Mémo des marchés publics et privés

22 - CÔTES-D'ARMOR

- Commune de Saint-Lormel** : Mise en place d'un système de gestion des déchets.
- Commune de Pluduno** : Travaux de rénovation de la salle des fêtes.
- Commune de Plancoët** : Travaux de rénovation de la salle des fêtes.

21 - ANISTÈRE

- Commune de Saint-Lormel** : Travaux de rénovation de la salle des fêtes.
- Commune de Pluduno** : Travaux de rénovation de la salle des fêtes.
- Commune de Plancoët** : Travaux de rénovation de la salle des fêtes.

Entreprises, simplifiez vos recherches

Le Mémo des marchés sur la semaine précédente. Contact : 02 98 33 74 44

Vous créez votre entreprise ?

Saisissez votre annonce légale sur regions-annonceslegales.com

LEGALES ET JUDICIAIRES

Requêtes publiques

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

Projet de déviation de Plancoët

sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Concertation phase 1 relative au choix de la variante de tracé

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'Urbanisme et de la délibération du Conseil Départemental du 8 novembre 2021, le Département des Côtes d'Armor organise une concertation sur le projet de déviation de Plancoët par les Routes Départementales 768 et 794. Cette concertation se déroulera tout au long de la conception du projet et s'articulera en 2 phases. La première phase 1 de concertation du public, relative au choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires, se tiendra du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Vie des sociétés - Avis de constitution

Formalisation d'une société. Contact : 02 98 33 74 44

Tous vos journaux habités en France

David & attestation de parution immédiate

Marchés publics

Procédure adaptée
GHT Rance Emeraude
CH de Saint-Malo
Prétalons de p-réinfectants
et d'analyses microbiologiques
APPEL D'OFFRES OUVERT

Banque 1: Acheteur public:
Banque 2: Adresse : CH de Rance Emeraude, CH de Saint-Malo, 1, rue de la
Munition, 90100 Saint-Malo (France) contact : marion.levac@orange.fr

Le document de marché est disponible en consultation sur le site internet
de l'acheteur public à l'adresse suivante : http://marches.mercuriales.fr/
Adresse email acheteur : http://marches.mercuriales.fr/

- E.2.1) Description des prestations : prestations de préinfectants et d'analyses microbiologiques.
E.2.2) Informations sur les modalités de fourniture.
E.2.3) Conditions particulières de fourniture.
E.2.4) Informations sur les modalités de paiement.
E.2.5) Informations sur les modalités de livraison.
E.2.6) Informations sur les modalités de paiement.
E.2.7) Informations sur les modalités de livraison.
E.2.8) Informations sur les modalités de paiement.
E.2.9) Informations sur les modalités de livraison.

Guingamp Habitat OPH
Création de 5 logements collectifs
1, rue du Capitaine-Guillaume-Le-Guere à Plouzeuc

PROCÉDURE ADAPTÉE

- 1. Nom de l'organisme : Guingamp Habitat OPH, SA, rue des Galles, BP 60205,
29201 Guingamp, tel. 02 98 40 25 33, fax 02 98 40 26 86.
- 2. Date de mise en vente des offres : vendredi 17 décembre 2021 à 10h 00.
3. Date de clôture de la procédure : vendredi 19 novembre 2021 à 10h 00.
- 4. Adresse de destination : 1, rue du Capitaine-Guillaume-Le-Guere, 29470 Plouzeuc.

Si vous avez des questions, contactez le porteur de l'opération.
6. Procédure : procédure adaptée en application de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 10 août 2015 relative à la simplification administrative.

En application de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 10 août 2015 relative à la simplification administrative, le porteur de l'opération a décidé de procéder à la réalisation de ces logements collectifs à l'aide de la procédure adaptée en application de l'article 48 de la loi n° 2015-992 du 10 août 2015 relative à la simplification administrative.

- 8.1) Type de prestations : prestations de construction de logements collectifs.
8.2) Informations sur les modalités de fourniture.
8.3) Informations sur les modalités de paiement.
8.4) Informations sur les modalités de livraison.

Avis administratifs

AVIS RECTIFICATIF
Mise en œuvre de la loi n° 2015-992 du 10 août 2015 relative à la simplification administrative.
AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE
Le conseil municipal de la commune de Plouzeuc, Saint-Léon et Plazocq a décidé de lancer une procédure de concertation publique relative au projet de création de logements collectifs dans le quartier de Plouzeuc, Saint-Léon et Plazocq.

Vie des sociétés

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été décidé une société par actions simplifiée en date du 16 novembre 2021, à Plouzeuc.
Déclaration : CC Étincel.
Prise de possession : 16 novembre 2021.
Siège social : s. r. l., rue Desprez, 27181 Ormeau, 29200 Plouzeuc.

Facilité

Dans l'immobilier défiscalisé, mieux vaut ne rien interrompre

Dans un cadre d'investissement local défiscalisé, il est recommandé d'interrompre le processus et de mettre fin aux fonctions du gérant.
En agissant ainsi, observe le Cour de cassation, un investisseur ne peut avoir des garanties de liquidité, des assurances d'effectuer par l'organisateur de l'opération et du bénéfice fiscal qui'il aurait pu en espérer.

Bon à savoir

Les signes de l'urbanisme

- ABF : Architectes des bâtiments de France
AFR : Association française de reconnaissance
AFU : Association française urbaine
APL : Aide personnalisée au logement
BOAMP : Bureau officiel des aménageurs des marchés publics
CAUE : Centre d'architecture d'urbanisme et de l'environnement
CC : Centre communal
CLH : Commission locale de l'habitat
COG : Coefficient d'occupation des sols
COU : Certificat d'urbanisme
COTM : Coefficient d'occupation des Terres et de la Mer
DCE : Déclaration globale d'équipement
DIA : Déclaration d'information d'alignement
DPM : Droit de préemption urbain
DRU : Droit de préemption urbaine
DUP : Déclaration d'utilité publique
HLM : Habitat à loyer modéré
LOP : Loi d'orientation foncière
PALLUAD : Prima à l'amélioration des logements à usage social et regroupements de locataires
PLU : Plan local d'urbanisme
PLUH : Programme local de l'habitat
PLU : Plan local d'urbanisme
POS : Plan d'occupation des sols
PNU : Régime d'occupation d'urbanisme
SCOT : Schéma de cohérence territoriale
EBOD : Surface hors-œuvre brute
SND : Surface hors-œuvre nette
SRU : Solidarité et renouvellement urbains
TPE : Taxe sur le territoire bâti
TFAB : Taxe sur la valeur ajoutée
TLE : Taxe locale d'équipement
ZA : Zone d'activités
ZAD : Zone d'aménagement concerté
ZAN : Zone d'aménagement différencié
ZPMUAP : Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager
ZUS : Zone urbaine sensitive

Décisions du tribunal de commerce de Saint-Brieuc

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC

Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...
Par jugement du 17 novembre 2021 l'administrateur a prononcé la liquidation de l'association loi 1901...

A NOS ANNONCEURS
Nous recherchons vos annonces de biens immobiliers, même par le numérique, et si elles ne sont pas publiées sur nos sites, nous les publions sur nos sites partenaires.

UN SEUL SITE
POUR COLLECTER LES ANNONCES ET LES GÉRER LES MEILLEURES

Abonnez-vous au Pack famille
29€ par mois
avec accès à nos contenus numériques

Déjà abonné ?
Ouvrez votre abonnement en visitant un conseiller du lundi au vendredi de 8h à 18h en prélevant le numéro 02 98 26 45 45

**9.2 ANNEXE 2 : PANNEAUX D'INFORMATION EXPOSÉS DANS LA SALLE DES FÊTES DE
PLANCOËT**



Déviation de PLANCOËT

UN PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Phase 1 de la concertation du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus.

La concertation offre aux habitants, aux usagers et aux acteurs locaux la possibilité de prendre la mesure des enjeux de cette opération d'aménagement du territoire. Ce temps d'information et d'échanges est utile pour pouvoir s'approprier le projet et évaluer les différentes propositions étudiées.

L'AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT A POUR OBJECTIFS

- D'améliorer et de sécuriser les itinéraires RD 768 et RD 794, axes structurants pour le quart Nord-Est du Département ;
- De supprimer du trafic de transit dans le centre-ville de Plancoët et ainsi améliorer le cadre de vie des habitants de l'agglomération ;
- De faciliter des liaisons vers et depuis les pôles économiques que constituent Dinan d'une part et Lamballe d'autre part, notamment pour le secteur agroalimentaire ;
- De permettre une desserte efficace du littoral depuis les terres, les RD 768 et RD 794 se présentant comme un itinéraire parallèle à la route côtière RD 786.

Consultez le dossier de concertation mis à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et en version papier dans les mairies des communes concernées par le projet : **Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët**

POURQUOI LA DÉVIATION DE PLANCOËT ?

Le projet de déviation de Plancoët est inscrit au Schéma Départemental d'Aménagement Routier (SDAR) des Côtes-d'Armor, validé par délibération du Conseil Départemental en date du 15 mars 2016. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Dinan Agglomération approuvé le 27 janvier 2020 réaffirme l'intérêt d'intégrer les projets routiers engagés dans le Schéma Départemental d'Aménagement Routier, en particulier la déviation de Plancoët.

DONNEZ VOTRE AVIS

Réunion publique le jeudi 13 janvier 2022 à 19 h 00 à la salle Kreuzau, rue des Buis à Plancoët. À défaut d'une tenue possible en présentiel du fait du contexte sanitaire, la réunion sera organisée aux mêmes date et heure sous forme numérique en distanciel. Un lien sera mis en ligne à cette fin sur le site internet du Département :

<https://cotesdarmor.fr/participationspubliques>.

Le groupement de maîtrise d'Œuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :

- **Lundi 17 janvier 2022 de 14 h à 18 h** – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët
- **Samedi 22 janvier 2022 de 9 h à 12 h** en mairie de Saint-Lormel
- **Samedi 29 janvier 2022 de 9 h à 12 h** en mairie de Pluduno
- **Samedi 5 février 2022 de 9 h à 12 h** – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët

Durant la phase 1 de la consultation, le public pourra présenter, du **mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures)** inclus, ses observations et propositions :

- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participationspubliques>
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouvertures des mairies ;
- par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

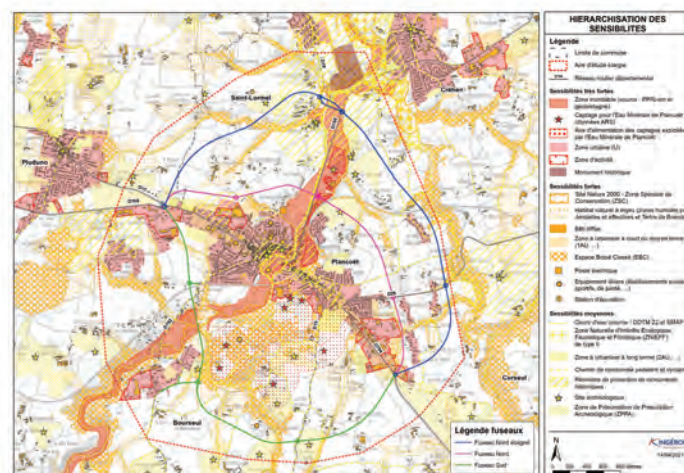
Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Déviation de PLANCOËT

LES POINTS CLEFS

- Route bidirectionnelle (une voie par sens)
- Points d'échanges avec la voirie locale (carrefours giratoires ou carrefours plans)
- Aucun accès direct pour le riverain en dehors des points d'échanges
- Circulation des engins agricoles autorisée

ZONE D'ÉTUDE DES FUSEAUX D'AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT



LES ACTEURS DU PROJET

Le Département des Côtes d'Armor

Le Département des Côtes d'Armor assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération.

Le Comité de Pilotage

Il est composé d'élus du Département des Côtes d'Armor, de Dinan Agglomération et des communes de Plancoët, Saint-Lormel, Pluduno, Saint-Pôtan, Landébia et Créhen. Il se réunit régulièrement pour rendre les arbitrages nécessaires à la conduite du projet.

Consultez le dossier de concertation mis à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et en version papier dans les mairies des communes concernées par le projet : **Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët**

LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

Le projet consiste en la création d'une portion de voirie neuve se connectant au réseau routier existant, permettant de contourner Plancoët.

LES PARTIS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS

Les partis d'aménagement envisagés

Les réflexions amont ont eu pour objet d'examiner tous les partis d'aménagement envisageables pour réaliser une déviation du centre-ville de Plancoët reliant :

- à l'ouest, le giratoire de la Millière correspondant au carrefour des RD 768 et RD17 ;
- et à l'est le giratoire du Frêne marquant la sortie de la ville le long de la RD794.

Afin de différencier les grands fuseaux de passage possibles, 3 fuseaux ont été étudiés :

- un fuseau sud,
- un fuseau nord,
- un fuseau nord éloigné.

LA COMPARAISON DES FUSEAUX D'AMÉNAGEMENT

Critère de comparaison	Absence d'aménagement	Fuseau Sud	Fuseau Nord	Fuseau Nord Éloigné
Milieu Physique	Pas d'imperméabilisation complémentaire	Franchissement de l'Argonne, de la Petite Rivière et de deux de ses affluents au droit de la Ville Haromet ; Imperméabilisation (linéaire d'environ 5 km) Passage à proximité d'aires d'alimentation de captages d'eau potable	Franchissement de l'Argonne et de plusieurs affluents Imperméabilisation (linéaire d'environ 5,5 km)	Franchissement de l'Argonne Traverse de la voirie existante du Lesquen Passage à proximité de plusieurs affluents Imperméabilisation (linéaire d'environ 6,5 km)
Biodiversité	Pas d'aggravation de l'état actuel	Sensibilité forte liée à la proximité du Tertre de Brandefert, de ses habitats et espèces d'intérêt patrimonial Sensibilité forte liée à la partie amont de la vallée de l'Argonne et à ses affluents (bassin de versant, corridors écologiques)	Fuseau à l'écart du Tertre de Brandefert, nouveau de biodiversité Sensibilités liées à l'écoulement de la vallée de l'Argonne et à ses affluents	Sensibilité forte liée à la proximité de la vallée de Montafilan sur une grande longueur et au recoupement de plusieurs de ses affluents Sensibilité moyenne à forte liée à la proximité du site Natura 2000
Milieu Humain	Pas d'incidence sur les zones d'habitat existantes dans la traversée de Plancoët	Empreintes pouvant concerner du bâti existant, notamment au droit du lieu-dit « la Ville Haromet » Pas d'amélioration de la desserte du territoire	Passage à proximité de nombreux hameaux Amélioration de la desserte du territoire	Légers aménagements de la desserte du territoire (desserte pas très attractive) Passage à proximité de nombreux hameaux (La Ville Haromet, la Guernette) Aucun accès d'usage de la déviation par la population de Plancoët
Agriculture	- Sites d'activité : idem actuellement - Terres agricoles : pas d'incidence	Sensibilité forte liée à la proximité de 2 sites d'habitat agricole Sensibilité moyenne liée à l'emprise sur les terres agricoles	Sensibilité forte liée à la proximité de 2 à 3 sites d'habitat agricole Sensibilité moyenne liée à l'emprise sur les terres agricoles	Sensibilité moyenne à forte liée à la proximité d'un site d'habitat agricole Sensibilité forte liée à l'emprise sur les terres agricoles
Qualité de vie et Santé	Maintien du trafic dans Plancoët selon dimensions actuelles et de bruit	Dégradation importante du trafic dans le centre-ville de Plancoët avec une augmentation plus limitée de la qualité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération par rapport aux fuseaux Sud et Nord	Dégradation importante du trafic dans le centre-ville de Plancoët avec une augmentation plus limitée de la qualité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération par rapport aux fuseaux Sud et Nord	Dégradation importante du trafic dans le centre-ville de Plancoët avec une augmentation plus limitée de la qualité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération par rapport aux fuseaux Sud et Nord
Mobilité (niveau de trafic en 2022 sur la base d'une répartition annuelle de 5%)	Trafic important en centre-ville (10 600 v/j sur RD768 et RD794) Pas d'opportunité pour le développement des mobilités actives au centre-ville	Trafic sur déviation variant de 2 500 à 3 700 v/j Trafic sur Saint-Gauvain 6 100 v/j Opportunités plus faibles pour le développement des mobilités actives au centre-ville	Trafic sur déviation variant de 4 300 v/j à 6 400 v/j Trafic sur Saint-Gauvain 5 700 v/j Opportunités plus faibles pour le développement des mobilités actives au centre-ville	Trafic sur déviation variant de 2 600 v/j à 4 800 v/j Trafic sur Saint-Gauvain 5 700 v/j Opportunités plus faibles pour le développement des mobilités actives au centre-ville
Patrimoine culturel et Paysage	Pas de nouvelle infrastructure	Pas de sensibilité liée aux monuments historiques Sensibilité moyenne liée à la traversée de zones de présomption de prescriptions archéologiques	Sensibilité moyenne à forte liée à la traversée de 1 à 2 galeries de protection de monuments historiques Sensibilité moyenne liée à la traversée de zones de présomption de prescriptions archéologiques	Sensibilité forte liée à la traversée de 2 galeries de protection de monuments historiques Sensibilité moyenne liée à la traversée de zones de présomption de prescriptions archéologiques
Synthèse	-5	-9	-2	-12

NON PERTINENCE DU FUSEAU SUD ET DU FUSEAU NORD ÉLOIGNÉ POUR LA DÉVIATION DE PLANCOËT

Au vu des résultats des études, le fuseau Sud et le fuseau Nord éloigné ne sont pas pertinents, notamment d'un point de vue environnemental et sur le plan de l'attractivité vis-à-vis du trafic.

Pour le fuseau Sud, les sensibilités environnementales sont liées notamment :

- au franchissement de plusieurs cours d'eau,
- au passage à proximité d'aires d'alimentation de captages d'eau potable,
- aux sensibilités potentielles sur le Tertre de Brandefert et les habitats/espèces d'intérêt patrimonial et protégées qu'il abrite.

Pour le fuseau Nord éloigné, les sensibilités environnementales sont liées notamment à :

- la proximité de la vallée de Montafilan (sur une grande longueur) et au recoupement de plusieurs de ses affluents,
- la traversée de la vallée préservée du Lesquen.

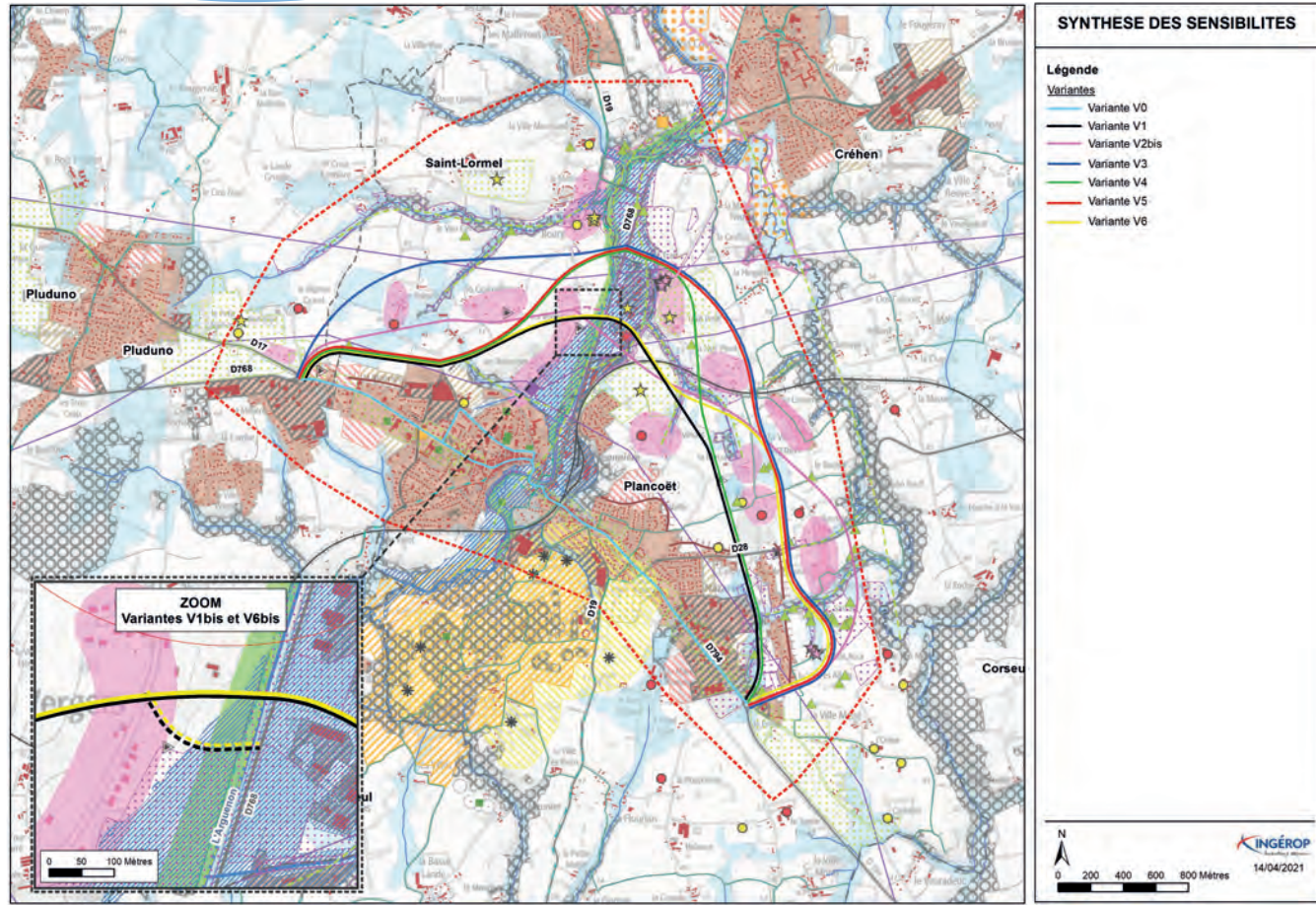
S'agissant du trafic, pour ces 2 fuseaux, le trafic prévisionnel capté reste inférieur à 5100 véhicules par jour, ce qui est limite, voir insuffisant pour justifier la réalisation d'une déviation au vu du faible bénéfice que pourrait apporter la déviation sur l'amélioration de la desserte du territoire.

Les fuseaux Sud et Nord Éloigné ne sont donc pas pertinents. C'est pourquoi il n'est pas intégré de variantes issues de ces 2 fuseaux. La recherche de variantes de tracé se concentre par la suite sur une aire d'étude restreinte issue du fuseau nord et située au Nord de Plancoët.

Déviation de PLANCOËT

LES ENJEUX DU TERRITOIRE

Afin d'aboutir à un tracé prenant en compte l'ensemble des enjeux du territoire, différentes études menées depuis 2019 ont permis d'approfondir la connaissance du territoire.



LES PRINCIPAUX ENJEUX MIS EN ÉVIDENCE

- Le niveau de circulation traversant le centre-ville de Plancoët, en particulier celui des poids-lourds, qui constitue une source d'insécurité et de dégradation du cadre de vie ;
- Le niveau de circulation dans Plancoët n'est pas favorable au développement des mobilités actives ;
- Plancoët est un pôle de centralité secondaire au sein du territoire de Dinan Agglomération qui doit disposer d'une bonne accessibilité depuis l'ensemble du territoire et depuis le pôle principal constitué par Dinan ;
- Plancoët et les communes alentours disposent d'un tissu économique diversifié pour lequel disposer d'une desserte de qualité est un atout ;
- La préservation de la ressource en eau souterraine exploitée par « Eau Minérale de Plancoët Source Sassay », afin de maintenir sa composition physico-chimique est un enjeu important sur le territoire communal ;
- Le centre-ville de Plancoët a connu plusieurs épisodes de débordement important de l'Arguenon, en particulier lors de l'hiver de 2014. La préservation des champs de débordement de l'Arguenon et des conditions d'écoulement en crue et/ou submersion marine sont un enjeu très fort, eu égard aux conséquences potentielles sur la population et les biens ;
- Les vallées que dessine le réseau hydrographique associé à l'Arguenon et ses affluents sont une composante majeure de la trame verte et bleue et participe, par les habitats naturels qu'elles accueillent, aux continuités écologiques sur le territoire.



Consultez le dossier de concertation mis à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et en version papier dans les mairies des communes concernées par le projet : Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Déviation de PLANCOËT

LES VARIANTES DE TRACÉ PROPOSÉES À LA CONCERTATION

Sur la base du diagnostic du territoire, différentes variantes de tracé ont été définies.

La variante 0

Le scénario de référence, dit « variante 0 » est la configuration où aucun projet de déviation n'est réalisé, en prenant pour hypothèse que l'aménagement existant reste identique à la configuration actuelle des RD768 et RD 794.

La variante 1

La variante 1 a une longueur de 4,7 km.

Il est prévu la création de trois points d'échanges avec la voie Communale n°4 du Vieux Bourg, la RD768 et la RD28.

Sur sa section nord, le tracé est le plus proche de l'urbanisation existante. Sur sa section centrale, le tracé traverse la zone d'activité des Vergers. Enfin, sur sa section est, le tracé s'insère entre le quartier de Nazareth d'une part et les lieux-dits le Pacotais et la Pichardais d'autre part.

Coût estimé : 28,3 M€ TTC

La variante 1bis

La variante 1bis est une sous variante de la variante 1. La différence se situe au niveau du point d'échange entre la déviation et la RD 768.

Coût estimé : 24,2 M€ TTC

La variante 2bis

La variante 2bis a une longueur de 5,4 km.

La variante 2 initiale, avec un point d'échange entre la déviation et la RD768 prévu en rive droite de l'Arguenon, n'a pas été conservée en l'état. En effet, aucune configuration d'ouvrage n'a permis d'atteindre les objectifs de transparence hydraulique au droit des zones à enjeux. La variante 2bis, avec point d'échange entre la déviation et la RD768 au droit de la Voie Communale des Vergers, est justifiée hydrauliquement.

Il est prévu la création de trois points d'échanges avec la Voie Communale n°4 du Vieux Bourg, la RD768 (au droit de la Voie Communale des Vergers) et la RD28.

Cette variante propose un tracé intermédiaire entre les variantes 1, 4, 5, 6 d'une part, la variante 3 d'autre part sur sa section nord puis le tracé le plus proche de l'urbanisation au niveau du franchissement de l'Arguenon. Sur sa section est, le tracé est le plus éloigné de l'urbanisation, il s'insère entre les lieux-dits la Bardelais et la Guérvais d'une part, la vallée du Montfaihan d'autre part.

Coût estimé : 28,6 M€ TTC

La variante 3

La variante 3 a une longueur de 5,9 km.

Il est prévu la création de deux points d'échanges avec la RD768 et la RD28.

Cette variante propose le tracé le plus éloigné de l'urbanisation sur sa section nord et au niveau du franchissement de l'Arguenon. Sur sa section est, le tracé contourne par l'est les lieux-dits le Trait Petit et la Noë Pinet puis s'insère entre les lieux-dits le Pacotais et la Pichardais d'une part, les lieux-dits la Bardelais et la Guérvais d'autre part.

Coût estimé : de 22,5 à 25,1 M€ TTC

La variante 4

La variante 4 a une longueur de 5,4 km.

Il est prévu la création de trois points d'échanges avec la Voie Communale n°4 du Vieux Bourg, la RD768 et la RD28.

Sur sa section nord, le tracé est le plus proche de l'urbanisation existante. Sur sa section centrale, le tracé rejoint le tracé de la variante 3 en transitant entre les lieux dits le Guénéboq et Les Vergers. Enfin, sur sa section est, après avoir transité entre les lieux-dits le Trait Petit et la Noë Pinet, le tracé s'insère entre le quartier de Nazareth d'une part et les lieux-dits le Pacotais et la Pichardais d'autre part.

Coût estimé : de 20,3 à 22,9 M€ TTC

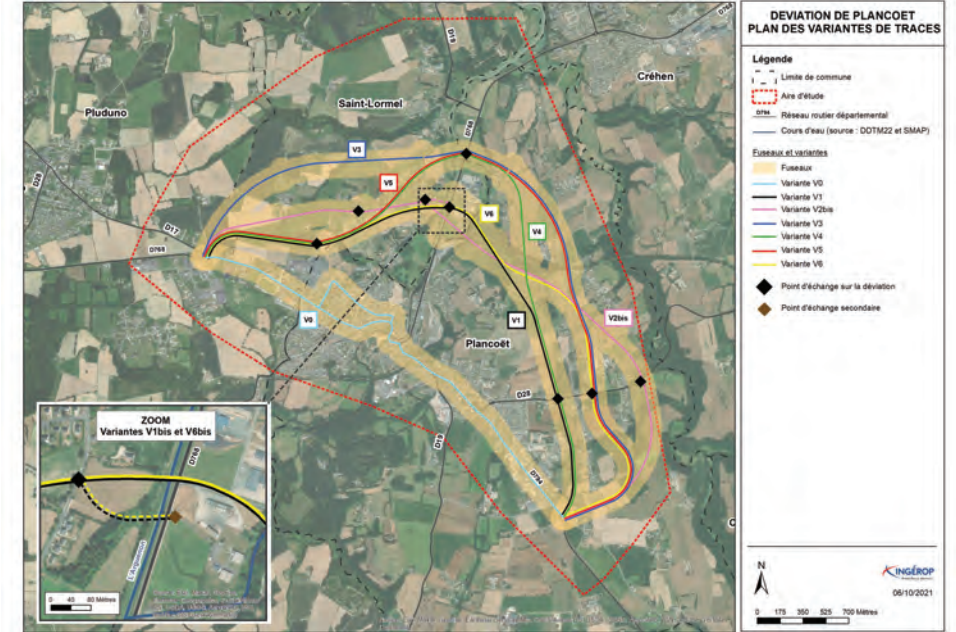
La variante 5

La variante 5 a une longueur de 5,9 km.

Il est prévu la création de trois points d'échanges avec la Voie Communale n°4 du Vieux Bourg, la RD768 et la RD28.

La variante 5 est une combinaison de la variante 4 à l'ouest de l'Arguenon et de la variante 3 à l'est de l'Arguenon.

Coût estimé : de 21,1 à 23,7 M€ TTC



BILAN DE LA COMPARAISON DES VARIANTES

Les variantes ont fait l'objet d'une comparaison détaillée selon différents critères

Critère	Variante 0	Variante 1	Variante 1bis	Variante 2bis	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6	Variante 6bis
Impact climatique	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif	Impact climatique négatif
Milieu Physique (Densité, etc.)	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif
Milieu Naturel	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif
Milieu Humain	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif
Coût	28,3	24,2	28,6	22,5-25,1	22,5-25,1	22,5-25,1	20,3-22,9	22,5-25,1	25,7

Classement	Traffic favorable	Favorable	Faible	Impact négatif	Impact négatif	Impact négatif
Coût	Vert	Vert	Orange	Rouge	Rouge	Rouge

La variante 6

La variante 6 a une longueur de 5,3 km.

Il est prévu la création de trois points d'échanges avec la Voie Communale n°4 du Vieux Bourg, la RD768 et la RD28.

Sur sa section nord, le tracé est le plus proche de l'urbanisation existante. Sur sa section centrale, le tracé traverse la zone d'activité des Vergers. Enfin, sur sa section est, le tracé s'insère entre les lieux-dits le Pacotais et la Pichardais d'une part, les lieux-dits la Bardelais et la Guérvais d'autre part.

Coût estimé : 29,6 M€ TTC

La variante 6bis

La variante 6bis est une sous variante de la variante 6. La différence se situe au niveau du point d'échange entre la déviation et la RD 768.

Coût estimé : 25,7 M€ TTC

Consultez le dossier de concertation mis à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et en version papier dans les mairies des communes concernées par le projet : Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

**9.3 ANNEXE 3 : DIAPORAMA ET COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 13
JANVIER 2022**

Projet de déviation de Plancoët

Parlons-en !

Réunion publique de concertation – Phase 1
Jeudi 13 janvier 2022

DINAN
AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor
le Département

Déroulé de la réunion

- ✓ 19h05 Propos introductifs
- ✓ 19h20 Présentation du projet et de la concertation
- ✓ 20h00 Echanges
- ✓ 20h55 Conclusion

Vous pouvez vous exprimer par SMS pendant la réunion :
06 62 14 29 63

DINAN
AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor
le Département

Des objectifs partagés

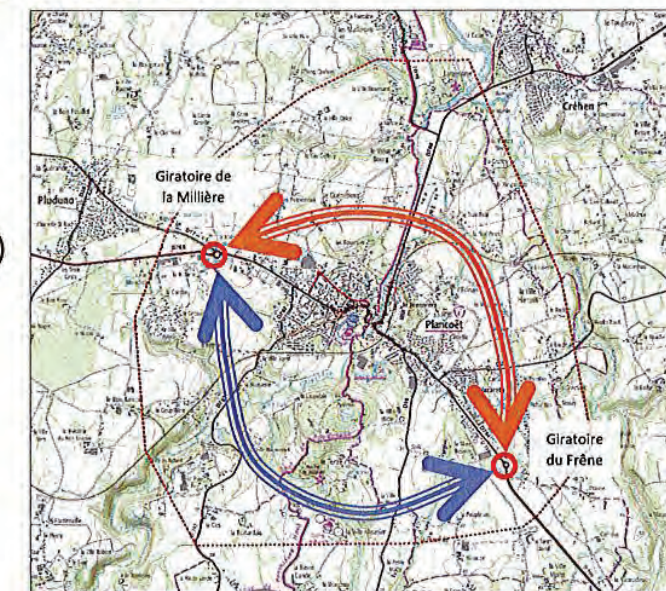
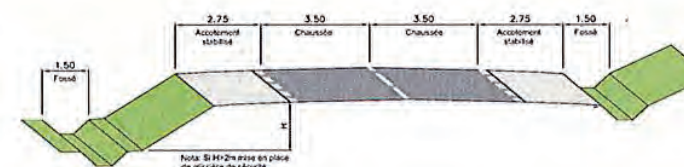
- ✓ **Améliorer et sécuriser** les itinéraires RD 768 et RD 794, deux axes structurants pour le quart Nord-Est du département
- ✓ **Supprimer du trafic de transit** dans le centre-ville de Plancoët et ainsi améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants de l'agglomération
- ✓ **Faciliter des liaisons** vers et depuis les pôles économiques que sont Dinan et Lamballe, notamment pour le secteur agroalimentaire
- ✓ **Permettre une desserte efficace** du littoral à partir des terres

DINAN
AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor
le Département

Principes de déviation

- ✓ **Contourner l'agglomération de Plancoët** en reliant la RD 768 à l'ouest (giratoire de La Millière) et la RD 794 à l'est (giratoire du Frêne)
- ✓ **Par une route à 2 x 1 voie**



DINAN
AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor
le Département

Un projet stratégique

Le projet de déviation de Plancoët est inscrit dans des documents officiels qui traduisent l'engagement public :

- ✓ Schéma Départemental d'Aménagement Routier des Côtes d'Armor validé par délibération du Conseil départemental en date du 15 mars 2016
- ✓ Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Dinan Agglomération approuvé le 27 janvier 2020

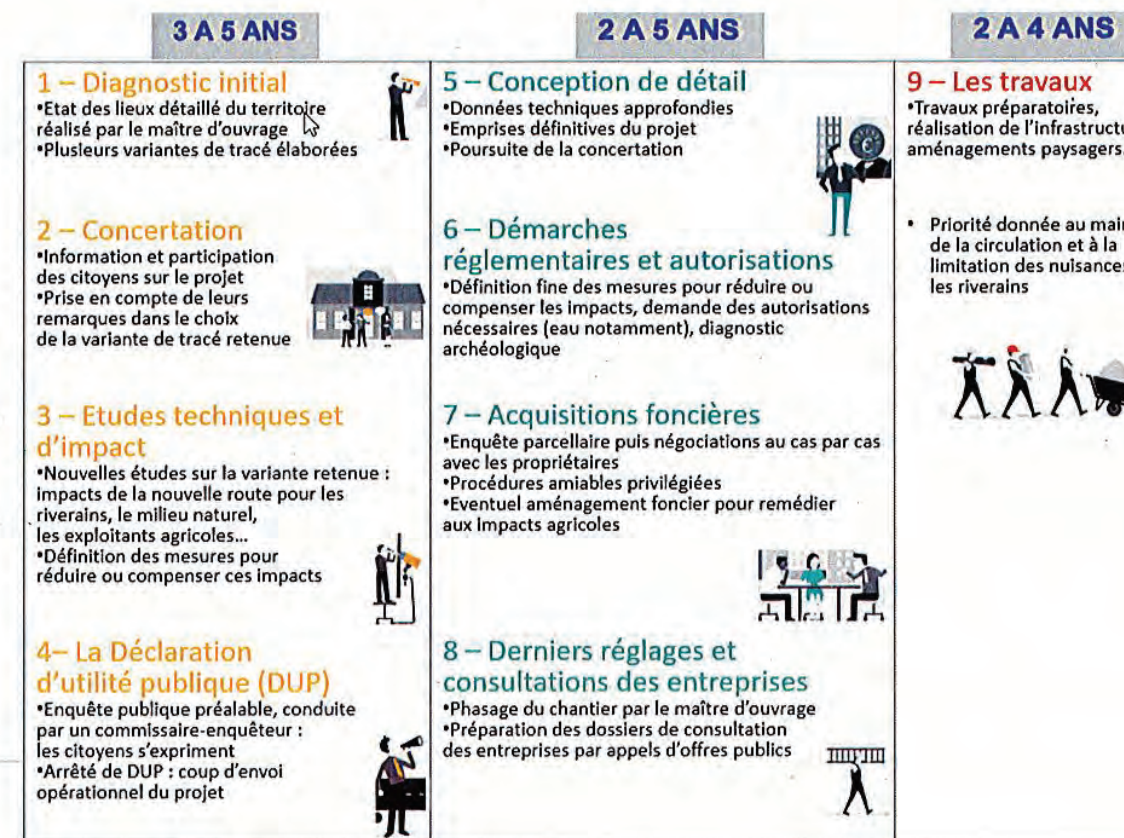


Les porteurs du projet

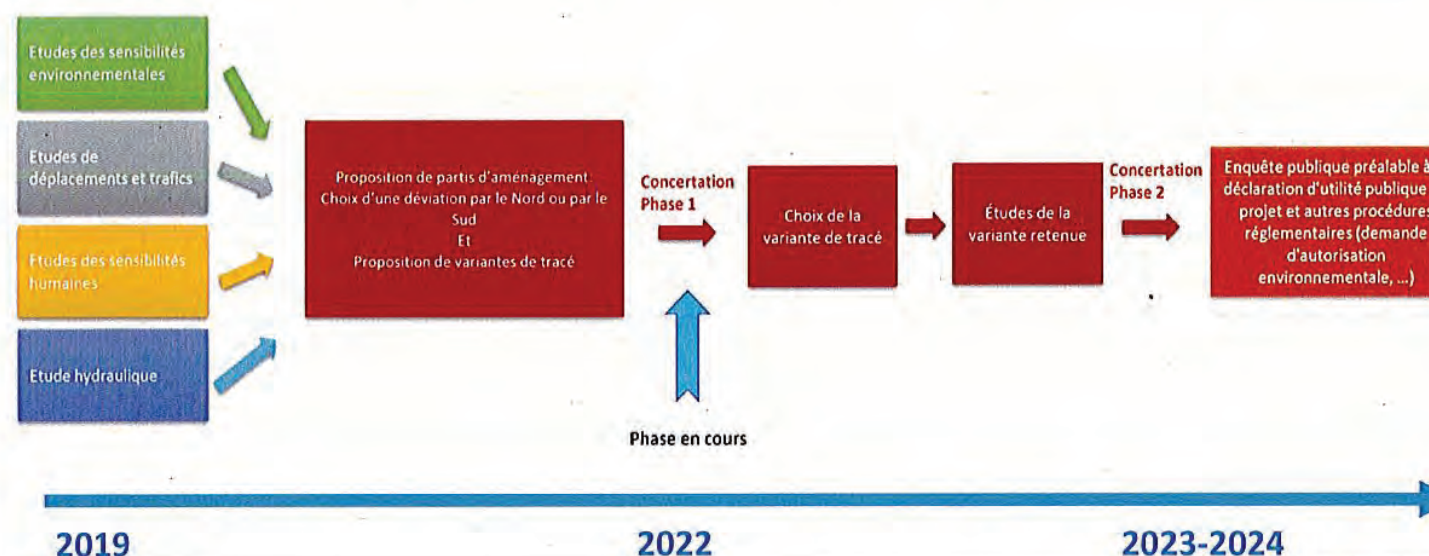
- ✓ Maître d'ouvrage : Département des Côtes d'Armor
- ✓ Comité de pilotage : composé d'élus (Département, Dinan Agglomération, Pluduno, Saint-Lormel, Plancoët, Saint-Pôtan, Landébia, Créhen)
- ✓ Groupement de maîtrise d'œuvre et AMO :
 - Ingerop Ingénierie
 - AEI Architectes
 - CERESA Environnement
 - Cabinet Coudray (juriste)



Les grandes étapes d'un projet routier



Une concertation en 2 temps



2019

2022

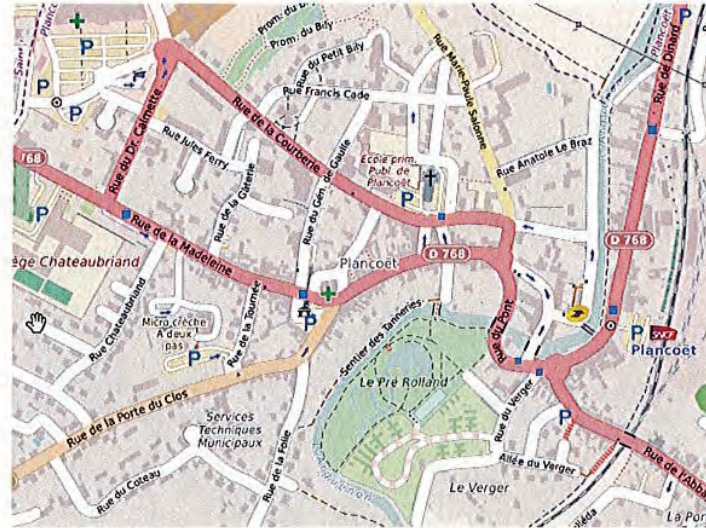
2023-2024



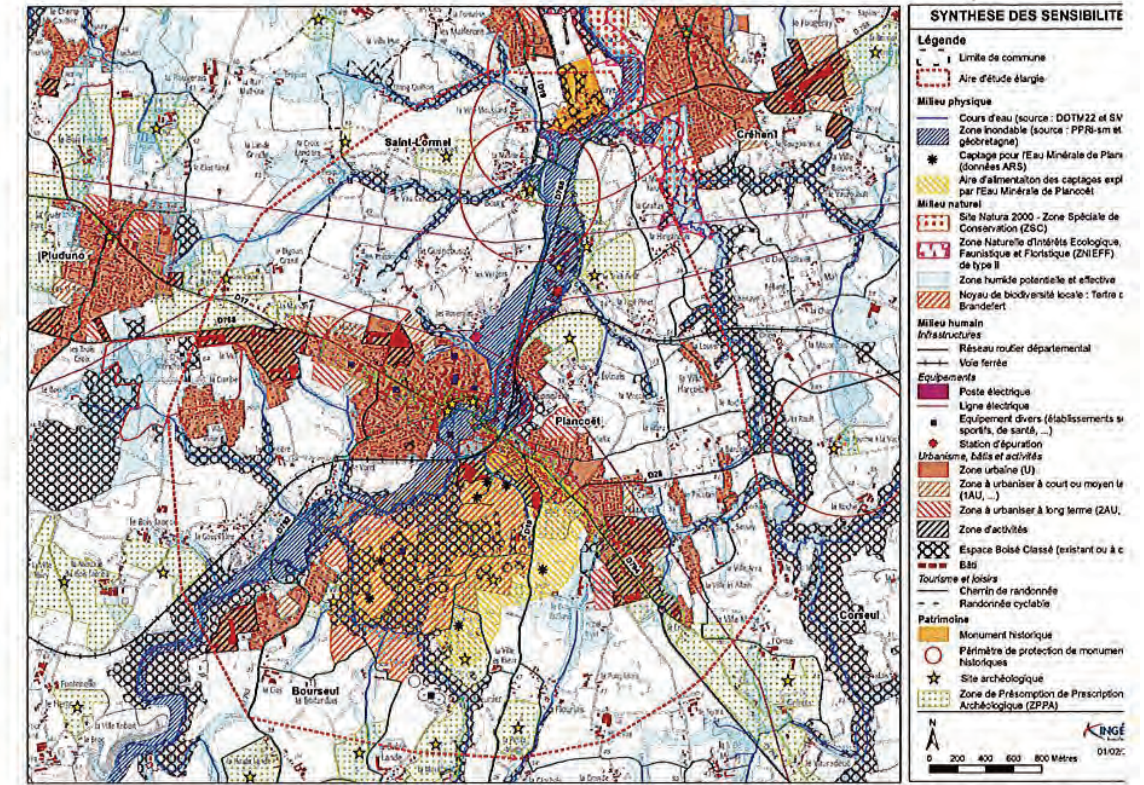
Étude de trafic : la situation actuelle

A ce jour, le centre-ville de Plancoët supporte un trafic important :

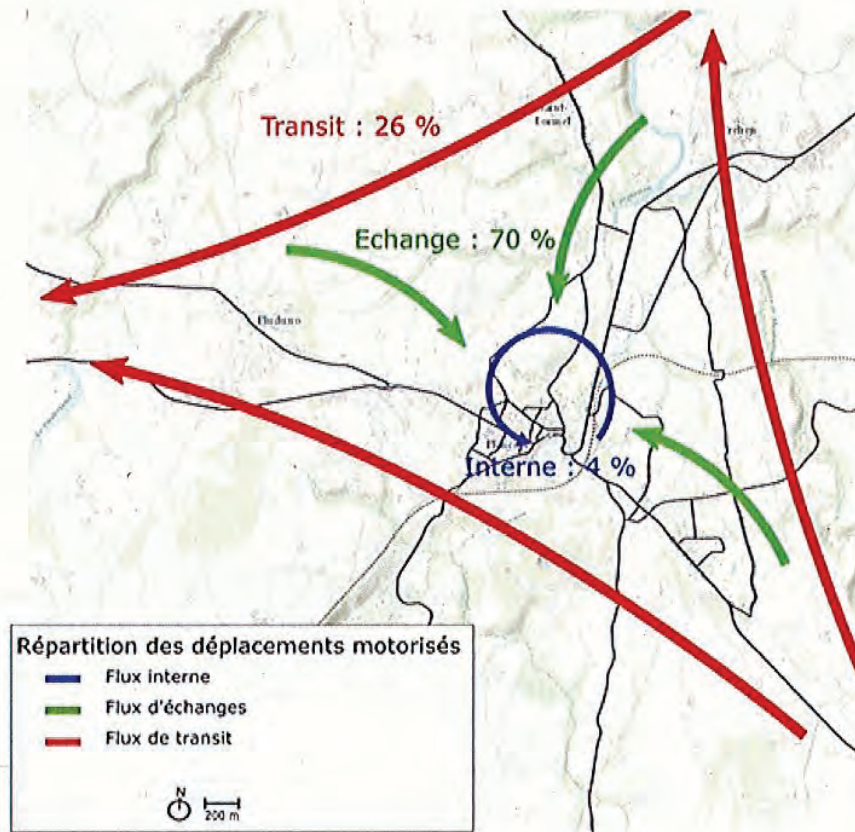
- ✓ 9 700 véhicules par jour sur la rue de l'Abbaye
- ✓ 6 300 véhicules par jour sur la rue des Quais
- ✓ 5 800 véhicules par jour rue de la Courberie
- ✓ 4 500 véhicules par jour rue de la Madeleine
- ✓ Taux moyen de trafic poids lourds : 5 à 6 %



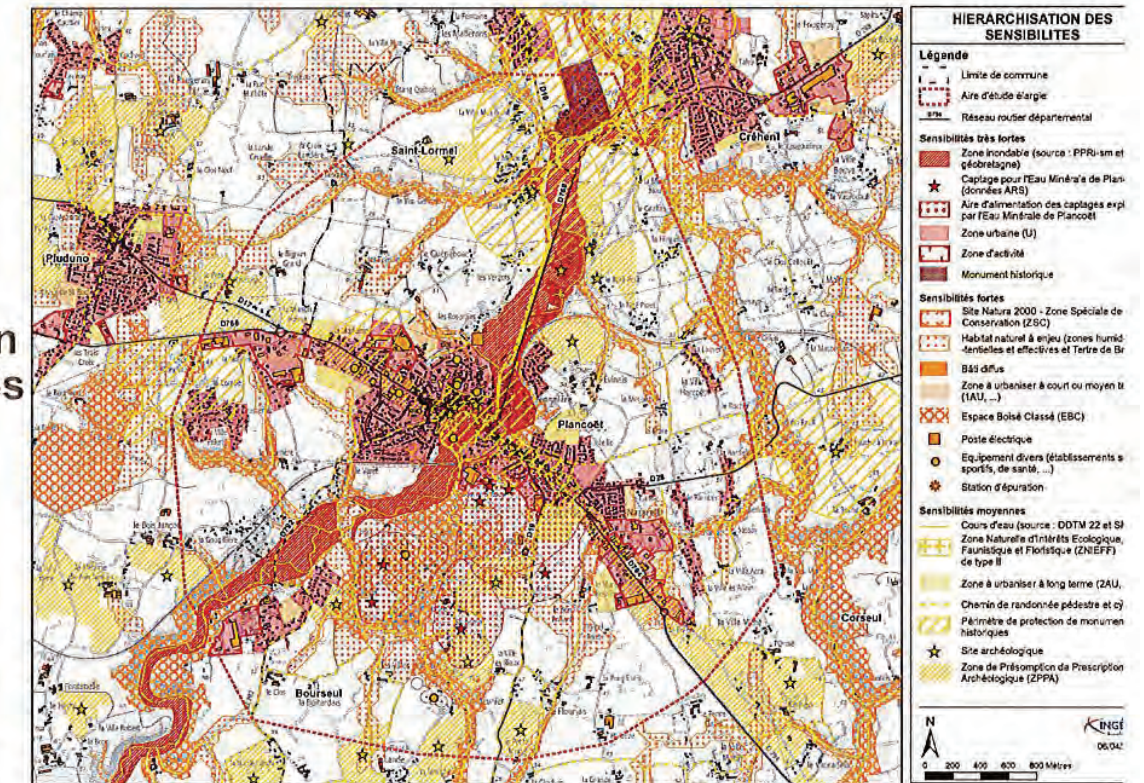
Synthèse des sensibilités



Etude de trafic : la situation actuelle



Hierarchisation des sensibilités



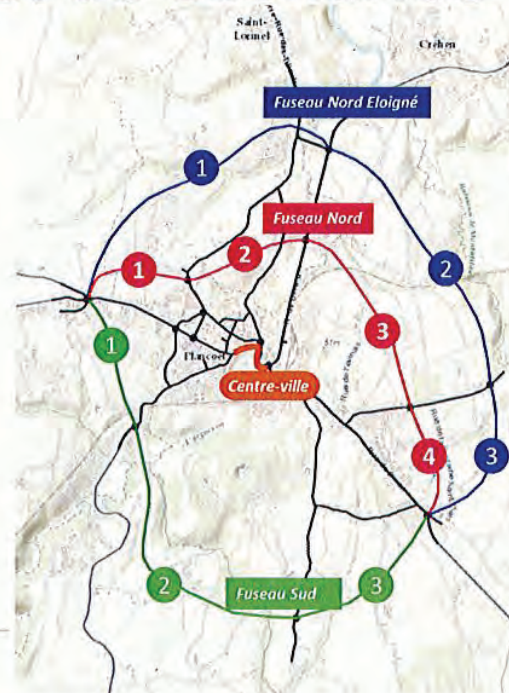
Études de trafic : test de scénarios

Trafic moyen journalier à l'horizon 2028 (intégrant les projets urbains) dans l'hypothèse d'une croissance du trafic nulle :

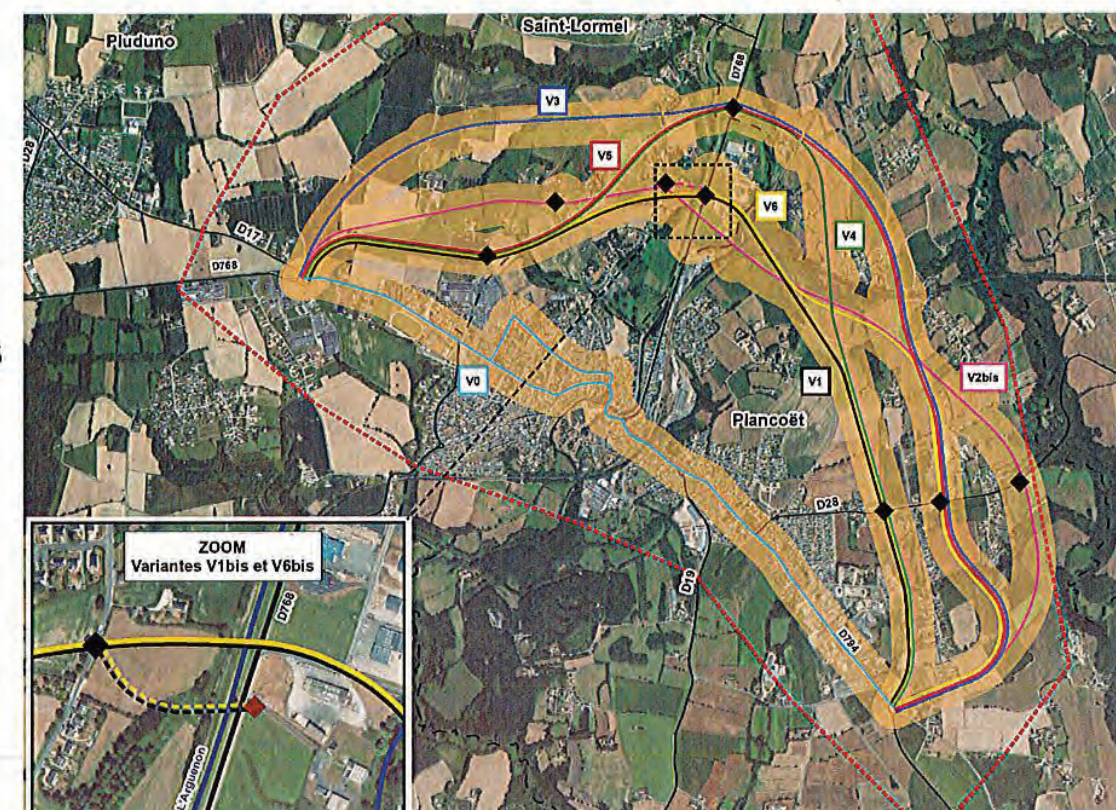
	Section 1	Section 2	Section 3	Section 4
Horizon	2028+0%	2028+0%	2028+0%	2028+0%
Fuseau Nord Eloigné	4800	3000	2600	
Fuseau Nord	7500	9400	4800	4300
Fuseau Sud	3700	2500	2500	

Trafic moyen journalier à l'horizon 2028 (intégrant les projets urbains) dans l'hypothèse d'une croissance du trafic de 1% par an :

	Section 1	Section 2	Section 3	Section 4
Horizon	2028+1%	2028+1%	2028+1%	2028+1%
Fuseau Nord Eloigné	5100	3200	2800	
Fuseau Nord	7800	9700	5000	4500
Fuseau Sud	3900	2600	2800	

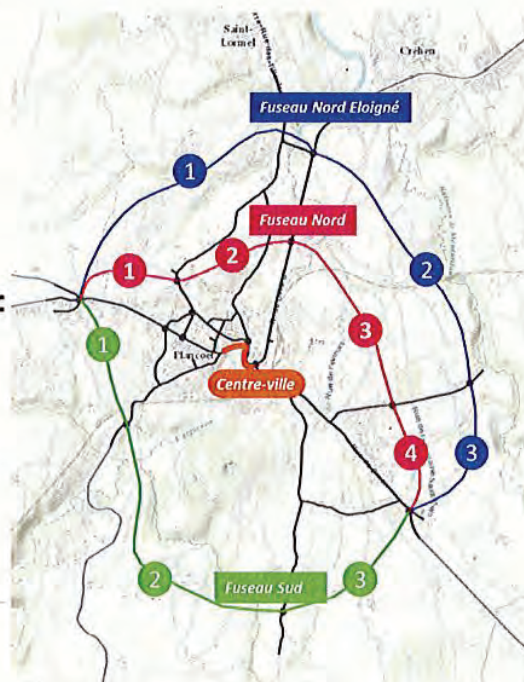


Présentation des variantes du fuseau Nord



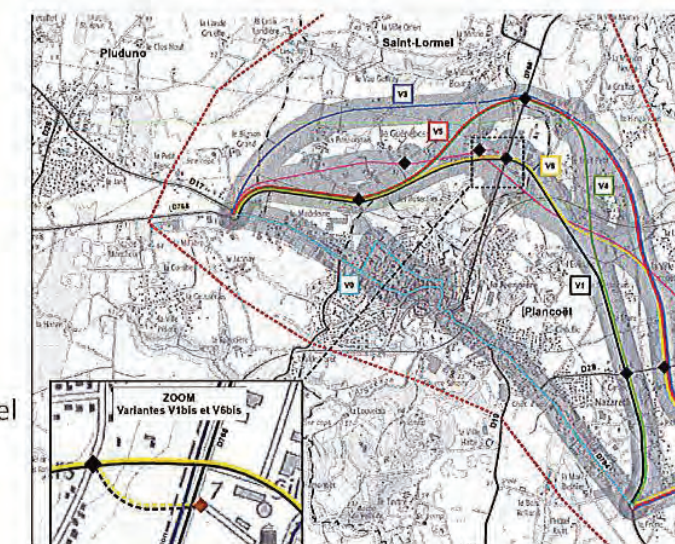
Pourquoi les fuseaux Sud et Nord éloigné ne sont pas pertinents

- ✓ **Forte sensibilité environnementale du fuseau Sud :**
 - ✓ Franchissement de plusieurs cours d'eau
 - ✓ Proximité d'aires d'alimentation de captages d'eau potable
 - ✓ Sensibilités potentielles sur le Tertre de Brandefert
- ✓ **Sensibilité environnementale du fuseau Nord éloigné :**
 - ✓ Proximité de la vallée de Montafilan
 - ✓ Traversée de la vallée préservée du Lesquen
- ✓ **Insuffisance du trafic prévisionnel sur les 2 fuseaux :**
inférieur à 5 100 véhicules/jour



Étude hydraulique des variantes

- ✓ **Rappel des objectifs :**
 - ✓ Impact sur la ligne d'eau ne dépassant pas +1 cm au droit des zones d'enjeu
 - ✓ Impact sur la ligne d'eau ne dépassant pas + 5 cm à + 6 cm en dehors des zones d'enjeu, notamment à proximité de l'ouvrage
- ✓ **3 secteurs de passage possibles :**
 - ✓ Variantes 3, 4 et 5 au nord de la ZA de Saint-Lormel
 - ✓ Variantes 1 et 6 au droit de la ZA de Saint-Lormel
 - ✓ Variante 2bis au sud de la ZA de Saint-Lormel



Étude hydraulique des variantes : variantes 1 bis et 6 bis



Variantes 1 et 6

Variantes 1bis et 6bis

Les objectifs de la concertation – Phase 1

- ✓ Informer le public sur le projet
- ✓ Recueillir ses avis sur :
 - L'opportunité, les objectifs et les grandes caractéristiques du projet, ses enjeux et ses impacts significatifs sur l'environnement et le territoire
 - Les partis pris d'aménagement envisagés, les variantes de tracé de la déviation et l'analyse comparative des variantes
- ✓ Lui permettre de formuler des observations et des propositions pour participer au projet et l'enrichir

Analyse comparative des variantes

ENJEUX	V0	V1	V1 bis	V2 bis	V3	V4	V5	V6	V6 bis		
Risques naturels	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	++
Milieu physique	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	+
Milieu humain	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Milieu naturel	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Cadre de vie et santé	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Activités économiques et agriculture	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-
Mobilité	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	--
Paysage et patrimoine	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
Coût de l'opération (M€ TTC)	0	28,3	24,2	28,6	22,5 à 25,1	20,3 à 22,9	21,1 à 23,7	29,6	25,7		
Dont coût ouvrages de transparence hydraulique (M€ TTC)		13,4	10,3	11,7	5,5 à 7,8	5,5 à 7,8	5,5 à 7,8	13,4	10,3		
Longueur du projet (km)		4,7	4,7	5,4	5,9	5,4	5,9	5,3	5,3		

Les modalités de la concertation – Phase 1

- ✓ Du mercredi 15 décembre 2021 (9h) au jeudi 17 février 2022 (17h)
- ✓ Dossier de concertation :
 - Sur support papier en mairie de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
 - Sur le site internet du département : cotesdarmor.fr/participations-publique
- ✓ Panneaux d'information :
 - Hall de la salle des fêtes de Plancoët – rue de la Madeleine

Les modalités de la concertation – Phase 1

- ✓ **4 permanences :**
 - ✓ Lundi 17 janvier 2022 (14h/18h), salle des Fêtes de Plancoët (salle Rubis au RDC)
 - ✓ Samedi 22 janvier 2022 (9h/12h), mairie de Saint-Lormel
 - ✓ Samedi 29 janvier 2022 (9h/12h), mairie de Pluduno
 - ✓ Samedi 5 février 2022 (9h/12h), salle des Fêtes de Plancoët (salle Rubis au RDC)
- ✓ **3 ateliers thématiques* :**
 - Associations : mardi 18 janvier 2022 à 19h
 - Monde agricole : lundi 24 janvier 2022 à 14h
 - Acteurs économiques : lundi 24 janvier 2022 à 19h

* Dans les salles Emeraude et Corail de la salle des Fêtes de Plancoët
Sur inscriptions : ContactDIMM@cotesdarmor.fr / 02 96 77 69 05

Les modalités de la concertation – Phase 1

Pour vous exprimer :

- ✓ **Site internet du Département :** cotesdarmor.fr/participations-publiques
(relayé sur les sites des communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët)
- ✓ **Registres** mis à disposition en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
(jours et heures d'ouverture habituels)
- ✓ **Courrier postal** adressé au Conseil Départemental des Côtes d'Armor :
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle – CS 42371 – 22023 Saint-Brieuc Cedex 1

Les suites de la phase 1 de la concertation

- ✓ **Bilan de la concertation à l'issue de la phase 1**
 - ✓ Site internet du Département : cotesdarmor.fr/participations-publiques
 - ✓ Mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
- ✓ **Choix de la variante de tracé par le Département à travers un échange avec les collectivités locales** (communes et intercommunalité)
- ✓ **Concertation publique - Phase 2**
 - ✓ Durée de 2 mois minimum
 - ✓ Au stade de l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue
 - ✓ Information et participation du public à la conception des études d'avant-projet de la variante retenue

Mi-2022

Fin 2022

Fin 2023
début 2024

Merci pour votre attention !

ECHANGES

Pour vous exprimer par SMS : 06 62 14 29 63

Projet de déviation de Plancoët
Concertation phase 1 relative au choix de la variante de tracé

13 janvier 2022

Compte rendu de la réunion publique d'échange et d'information

Salle Kreuzau - PLANCOËT

19h - 21h

392 participants : 120 participants en présentiel – 272 participants en ligne (*durée moyenne de connexion 1h 6mn*)

→ INTRODUCTION

Hélène HERZOG STASI, Directrice Conseil de l'agence État d'Esprit, explique son rôle, à savoir accompagner le Département des Côtes d'Armor dans la mise en œuvre de la concertation publique pour le projet de déviation de Plancoët. Elle rappelle les modalités de la concertation publique qui a pour but d'informer et de recueillir les observations du public sur le projet. Elle précise également le déroulé en deux temps de la concertation. Une première phase 1 qui présente le projet dans sa globalité et soumet les variantes de tracé étudiées à la concertation. Une phase 2, focalisée sur l'option de tracé retenue, sera organisée par la suite. Elle rappelle également que quatre permanences sont organisées lors de la phase 1 ainsi que des ateliers thématiques.

Hélène HERZOG STASI présente les différents intervenants :

- André COËNT : Vice-Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor délégué aux Infrastructures et aux Mobilités Douces ;
- Franck BOURDAIS : Directeur des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer au Conseil Départemental des Côtes d'Armor ;
- Philippe ROPERS : Chargé d'opérations au Service Grands Travaux du Conseil Départemental des Côtes d'Armor ;
- Gwenaël GEFFROY : Responsable du service Ville et Mobilité de l'agence de Rennes du bureau d'études Ingérop.

Hélène HERZOG STASI présente le déroulé de la réunion qui, après la présentation du projet et de la concertation, comprendra un temps d'échanges avec le public. Elle laisse ensuite la parole à M. Patrick BARRAUX, Maire de Plancoët, pour un mot d'accueil.

Patrick BARRAUX, Maire de Plancoët, affirme la position favorable du Conseil Municipal de Plancoët et des communes voisines concernant ce projet de déviation. Il fait part d'une situation catastrophique en centre-ville depuis plus de 40 ans, due à une circulation importante (10 000 véhicules par jour) notamment de poids-lourds.

Le Conseil Municipal de Plancoët ainsi que les deux Conseillers Départementaux locaux et les trois collectifs de riverains souhaitent la réalisation du tracé initial, c'est-à-dire la variante V1 qui va du rond-point de la zone d'activités de Nazareth au rond-point prévu à la zone d'activités de Saint-Lormel, aux motifs que c'est le tracé le plus court, le moins impactant et que les documents d'urbanisme ont été établis en fonction de ce tracé. Les autres variantes

proposées remettent en cause la politique d'aménagement de la ville. Le franchissement de l'Arguenon constitue un coût astronomique pour cette variante 1 mais une solution alternative, beaucoup plus économique et moins impactante pour le territoire de Saint-Lormel, est possible.

→ PRÉSENTATION

André COËNT confirme que le projet de déviation de Plancoët est inscrit en opération prioritaire en études dans le Schéma Départemental d'Aménagement Routier (SDAR) des Côtes d'Armor. L'agglomération de Plancoët est traversée par deux routes départementales stratégiques, la RD 768 et la RD 794, qui supportent un trafic important et traversent le centre-ville de Plancoët. Cette situation est source d'insécurité et dégrade également le cadre de vie des habitants. Le projet de déviation porté par le Département permettra d'améliorer et de sécuriser les itinéraires RD 768 et RD 794 ainsi que de supprimer le trafic de transit dans le centre-ville. Il précise que la réunion publique de ce jour s'inscrit dans le cadre de la première phase de concertation et que le projet, quel qu'il soit, aura des contraintes à respecter, en particulier en termes de coût.

Hélène HERZOG STASI précise qu'à ce stade, aucune solution n'est retenue et que l'objet de la réunion est précisément de présenter les différentes variantes et d'entendre l'avis du public.

Franck BOURDAIS présente les principaux objectifs du projet : gérer les flux de transit, supprimer le transit dans le centre-ville de Plancoët et limiter les conflits d'usage, faciliter les liaisons entre les pôles économiques. La déviation s'articule autour de deux points d'ancrage, le giratoire du Frêne et le giratoire la Millière. Le projet sera une route bidirectionnelle à deux fois une voie bordée par des accotements. Il insiste sur le fait que la sécurisation juridique du projet est importante au vu des exigences réglementaires applicables en matière de projet routier. L'élaboration et l'analyse comparative des variantes est donc nécessaire pour justifier l'intérêt du projet retenu. Dans le cas contraire, cela ferait naître une insécurité juridique avec le risque que le projet soit attaqué. La concertation doit permettre au public de s'exprimer sur le projet et les variantes de tracé, et d'en appréhender les impacts. S'en suivra un arrêt de choix de variante et l'ouverture de la seconde phase de concertation portant sur le tracé retenu. A partir du moment où le lancement des études d'un projet routier est décidé, le délai de sa réalisation peut prendre entre 7 et 15 ans, sous réserve de recours éventuels.

Gwenaël GEFFROY présente le processus de réflexion ayant conduit à l'élaboration des différentes variantes. L'étude a d'abord été menée sur une aire élargie. Sur la base des études de sensibilités environnementales, trois fuseaux possibles de passage ont été déterminés : un fuseau au Sud de Plancoët, un fuseau au Nord et un fuseau au Nord éloigné. Les études préalables ont montré que les fuseaux Sud et Nord éloigné n'étaient pas pertinents pour l'attractivité du trafic, ni d'un point de vue environnemental, contrairement au fuseau Nord qui permet un report de trafic conséquent. Le périmètre d'étude s'est ensuite concentré sur ce fuseau Nord dans lequel des investigations complémentaires ont été menées. Six variantes avec deux sous-variantes de tracé ont été élaborées, variantes auxquelles vient s'ajouter la variante 0 qui consiste à ne pas réaliser de déviation. Une analyse comparative multicritères de ces variantes a été menée, dont la synthèse est présentée. A ce titre, l'étude hydraulique de ces variantes, en lien avec les dispositions du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon approuvé en 2017, est abordée.

Philippe ROPERS rappelle que la concertation a pour but d'informer le public et de recueillir ses avis et ses observations sur l'opportunité du projet, sur les partis d'aménagement envisagés et sur les variantes de tracé. Il précise également les modalités d'organisation de

la phase 1 de la concertation qui se déroule du 15 décembre 2021 jusqu'au 17 février 2022 : organisation de 4 permanences et de 3 ateliers thématiques, mise à disposition de dossiers de concertation et de registres dans les mairies, espace sur le site internet du Département dédié à la concertation avec registre dématérialisé, exposition publique à Plancoët.

Suite au bilan de la phase 1 de la concertation, le Département, en lien avec les collectivités locales, procédera au choix de la variante de tracé pour la poursuite des études.

→ ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

Hélène HERZOG STASI précise que les questions peuvent être posées oralement ou par SMS.

Le premier Adjoint de la mairie de Saint-Lormel exprime la position de la Commission Urbanisme Aménagement de la commune sur son territoire : opposition à la variante 3 du fait de son impact sur l'agriculture, opposition aux variantes V1bis et V6bis qui ramèneront du trafic sur la voie communale des Vergers, notamment les usagers se dirigeant vers Saint Cast-Le-Guildo. En revanche, la commission est favorable aux variantes 1 ou 4. Le premier Adjoint souligne que la déviation devrait également permettre d'alléger le trafic sur les voies communales de Saint-Lormel qui servent pour certains usagers de raccourci pour éviter le centre-ville de Plancoët. Il propose une combinaison des variantes 1 et 4 avec le tracé de la variante 1 sur le territoire de Plancoët et le tracé de la variante 4 sur le territoire de Saint-Lormel, la liaison entre les deux parties se faisant en réutilisant la section de la RD 768 actuelle.

Patrick BARRAUX confirme que cette proposition de variante mixte satisferait à la fois les communes de Plancoët et de Saint-Lormel et qu'elle permettrait notamment de réduire le coût du franchissement de l'Arguenon.

Gwenaël GEFROY rappelle que la RD 768 actuelle est inondable et que les variantes proposées sont conçues pour être non inondables au regard de la crue de référence. La combinaison des variantes 1 et 4 constituerait une nouvelle variante à étudier, avec des hypothèses différentes de celles fixées pour les variantes proposées.

Un exploitant agricole de Saint-Lormel alerte sur l'impact agricole fort de la variante 4 comparée à la variante 1. Les terrains agricoles de ce secteur sont d'ores et déjà soumis à de fortes contraintes environnementales et leur traversée par la déviation constituerait une contrainte supplémentaire rendant ces terres inexploitable.

Un habitant de Plancoët, membre du collectif « Tous unis pour la déviation historique », s'interroge sur la raison de la remise en question du tracé historique.

Franck BOURDAIS précise que le tracé historique n'est pas remis en question. Le projet étant ancien, le Code de l'Environnement a évolué entre-temps, imposant de nouvelles contraintes réglementaires, notamment celle de veiller à définir des projets à moindre impact environnemental. Une étude comparative de variantes est donc indispensable pour justifier et éclairer le choix de la variante qui sera retenue au final. Cela permet de montrer que l'ensemble des possibilités a été étudié et que la variante choisie est la moins impactante. L'objectif est de pouvoir présenter un argumentaire solide, éclairé et exhaustif. Il insiste sur le fait que le choix final de la variante retenue n'est pas connu aujourd'hui.

Un habitant de Plancoët, membre également du collectif « Tous unis pour la déviation historique » demande si un cadre réglementaire définit le nombre précis de variantes à étudier.

Franck BOURDAIS explique qu'aucun nombre de variantes n'est imposé. C'est l'analyse du milieu qui a conduit le bureau d'études à proposer cet ensemble de variantes.

Gwenaël GEFROY confirme cette analyse. L'objectif est d'explorer le champ des possibles. Il rappelle également que la variante 1, dite historique, n'a pas d'existence « réglementaire ». Les dossiers réglementaires à venir dans le cadre du projet devront attester que la variante retenue présente le meilleur bilan coût/avantage et que l'analyse des variantes a été correctement menée.

Hélène HERZOG STASI et **Luc ROUSSEL de l'agence État d'Esprit** font un point sur les questions transmises par SMS. La majorité des premières questions ont pour objet le tracé historique et les raisons ayant conduit à la définition de nouvelles variantes.

Hélène HERZOG STASI répond que ce point a déjà été développé.

Un participant demande par SMS si le Département tient compte de l'avis des élus locaux qui sont tous favorables au tracé initial. Il précise que Dinan Agglomération a adopté un plan vélo avec des liaisons à créer sur Plancoët. Il demande la manière dont le Département travaille avec Dinan Agglomération sur ce projet.

Franck BOURDAIS répond que Dinan Agglomération fait partie du Comité de Pilotage constitué pour le projet et que l'Agglomération est intégrée dans l'approche collective du projet. Le bloc local est associé aux décisions prises par le Département. Il affirme que le principe du Département est de ne pas aller à l'encontre des décisions des élus locaux.

Un habitant de Saint-Lormel s'interroge sur la hauteur des ponts au niveau de la RD 768 et du franchissement de l'Arguenon, et demande des précisions sur les études de bruit réalisées et les protections envisagées pour les habitations impactées.

Franck BOURDAIS explique que le bruit est un domaine réglementé. La loi impose aux aménageurs des niveaux sonores à ne pas dépasser dans le cas de nouvelles infrastructures. En cas de dépassement des seuils, des mesures compensatoires doivent être mises en œuvre (merlons, écrans acoustiques ou protections phoniques directement sur les habitations concernées). Le projet s'inscrit dans la doctrine « Éviter, Réduire, Compenser », l'objectif étant d'éviter ou de réduire les impacts autant que possible et de les compenser en dernier recours. Ces points sont traités plus en détail une fois la variante arrêtée.

Gwenaël GEFROY indique que le stade actuel des études ne permet pas de donner une hauteur précise des ouvrages. A titre indicatif, pour les variantes 1 et 6, l'ouvrage sur l'Arguenon sera situé à environ 3 m / 3,50 m de hauteur par rapport à la RD 768 actuelle.

Un habitant de Plancoët souligne que l'analyse des variantes prend en compte le coût de construction, mais pas le coût d'utilisation du projet. Or celui-ci est supporté par les usagers de la déviation. Il y a environ 1,2 km d'écart entre la variante la plus courte et la plus longue. D'un point de vue économique, mais également écologique sur le long terme, la variante la plus courte paraît donc la plus pertinente.

André COËNT répond qu'il faut tenir compte des enjeux de sécurité routière évoqués par les élus locaux. La déviation induit de fait un rallongement de trajet mais au profit de la sécurité.

Franck BOURDAIS précise que la longueur du tracé fait partie des critères d'analyse pris en compte. Il souligne que la variante la plus courte se rapproche de l'habitat en rive Nord de Plancoët. Chaque choix aura des impacts différents. Il faut trouver le compromis sachant qu'il n'y a pas de variante parfaite. Il note aussi que l'analyse précise de l'impact lié à la longueur du tracé dépend des origines-destinations et relève d'un calcul complexe.

Hélène HERZOG STASI et **Luc ROUSSEL de l'agence État d'Esprit** font un point sur les questions transmises par SMS.

Un participant demande par SMS quelle est l'enveloppe budgétaire allouée au projet.

Franck BOURDAIS répond que l'enveloppe n'est pas fixée et qu'elle dépendra d'un arbitrage politique, une fois la variante choisie.

André COËNT précise que plus le projet tardera, plus l'enveloppe budgétaire augmentera.

Un habitant de Plancoët relève que les travaux sont financés à 70 % par le Département et à 30 % par les communes. Il s'interroge sur le financement des 4 à 6 millions d'euros qui resteraient à la charge de la commune de Plancoët suivant la variante retenue.

Patrick BARRAUX précise qu'en plus des communes, Dinan Agglomération est également un acteur important dans le financement. Cette dernière avait pris une première délibération basée sur 2,5 millions d'euros lorsque le projet était estimé à 15 millions d'euros. Il pense que l'Agglomération va revoir sa position et réhausser sa participation sur ce projet.

Le Maire de Pluduno rappelle l'évolution du coût de la déviation : estimé à 15 millions il y a trois ans, il est aujourd'hui de l'ordre de 25 à 26 millions. La déviation est nécessaire mais il faut veiller à limiter les impacts agricoles et s'assurer de disposer de l'enveloppe financière correspondante. Le Maire félicite le Département pour la mise en œuvre d'une concertation participative sur le projet.

Précision apportée hors réunion :

Il convient de distinguer le coût de l'opération du coût des travaux. En effet, le coût de l'opération comprend en plus du coût des travaux, le coût des études et des acquisitions foncières. Le coût de l'opération pour la déviation de Plancoët varie ainsi de 20,3 à 29,6 M€ TTC suivant les variantes, dont 5,5 à 13,4 M€ TTC pour les ouvrages de transparence hydraulique.

S'agissant de l'estimation initiale du coût des travaux, celle-ci était de 15 M€ TTC. Ce coût avait été estimé sous réserve de l'étude des ouvrages hydrauliques à mettre en œuvre pour rendre le projet transparent au regard des risques d'inondation dans le respect des dispositions du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon approuvé par arrêté préfectoral le 19 mai 2017.

Les études hydrauliques réalisées en 2020 et 2021 par le groupement INGEROP / AEI / CERESA / Cabinet COUDRAY ont permis de définir les ouvrages de transparence hydraulique à mettre en œuvre et par conséquent de préciser le coût de l'opération mentionné ci-dessus suivant les variantes.

Un habitant souligne que la fourchette haute de 29 millions d'euros pourrait augmenter du fait du contexte économique actuel et de l'inflation. Il indique également que les crues extrêmes vont être plus nombreuses et plus intenses avec le réchauffement climatique.

Gwenaël GEFFROY explique que les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés en prenant en compte le Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon. Des marges de sécurité sont également prévues au niveau des ouvrages.

Philippe ROPERS précise que les hypothèses retenues sont les mêmes que celles du PPRi-sm qui intègre les effets du réchauffement climatique, en particulier l'augmentation du niveau des océans.

Une habitante de Créhen souligne que toutes les variantes sont défavorables pour le paysage et le patrimoine. Or le Parc Naturel Régional (PNR) Vallée de la Rance - Côte d'Émeraude a pour objectif de les mettre en valeur. Le franchissement de l'Arguenon constitue notamment une atteinte importante au paysage. Le projet ne respecte pas les objectifs portés par le PNR. Elle insiste également sur le fait que ce sont les concitoyens qui permettent de financer ce projet et que le budget utilisé pour sa réalisation pourrait être affecté à d'autres usages.

Précision apportée hors réunion :

Le Parc Naturel Régional Vallée de la Rance - Côte d'Émeraude est à ce jour au stade de projet. Le site internet sur ce projet du Parc <https://pnr-rance-emeraude.fr/projet-de-parc/> dispose que :

« La Charte du Parc est un « Contrat public » et repose sur les engagements des collectivités, c'est-à-dire que les actions menées se font sur la base du volontariat et par le biais de conventions de partenariat. Par leur adhésion volontaire, les collectivités s'engagent aussi à ce que leurs documents de planification (ex : schéma de cohérence territoriale) soient compatibles et respectent la charte.

La Charte du Parc naturel régional Vallée de la Rance-Côte d'Émeraude n'est pas opposable aux tiers, ce qui signifie qu'elle ne peut imposer ni obligations ni d'interdictions, que ce soit à des personnes physiques ou à des personnes morales. »

Par ailleurs, le projet de déviation de Plancoët fera l'objet d'une étude paysagère, afin de limiter l'impact de la nouvelle infrastructure sur le paysage et de contribuer à une meilleure insertion dans le site.

Un membre du collectif de la vallée de Montafilan explique qu'il s'est installé au lieu-dit « La Hingandais » sur la commune de Plancoët il y a 10 ans, après avoir pris connaissance du projet historique. Les nouvelles variantes s'éloignent de ce tracé historique et se rapprochent des villages alentours. Il demande ce qu'il est prévu concernant le rétablissement des voies communales.

Franck BOURDAIS explique que toutes les voies seront rétablies, y compris les chemins de randonnée, soit directement soit indirectement, avec, si besoin, des regroupements ou la création de voies de rétablissement. Cette question sera examinée en détail une fois le choix de la variante effectué.

Un habitant de Plancoët souligne que le budget d'investissement est évoqué mais que le budget d'exploitation qui s'étendra sur plusieurs décennies n'est pas abordé. La variante la plus courte présente forcément un coût d'exploitation moindre. Il demande si ce paramètre a été estimé et pris en compte dans la comparaison des variantes.

Franck BOURDAIS explique que le coût d'exploitation n'apparaît pas à ce niveau d'étude car il n'est pas un critère déterminant pour le choix des variantes. Quelle que soit la variante, le projet constitue une création de nouvelle infrastructure, entraînant de fait une augmentation du budget de fonctionnement pour la collectivité. L'écart entre l'itinéraire le plus court et le plus long ne constitue pas une différence majeure au regard de la création de la voie nouvelle. La longueur des variantes et leur coût étant pris en compte dans l'analyse des variantes, le coût de fonctionnement est considéré de manière induite.

Patrick BARRAUX précise que les entreprises concernées par le projet ont été contactées et que des financements éventuels de leur part sont attendus au vu des avantages générés par le projet sur leurs activités (Hyper U, Laïta, Samson, Centravet, etc...).

Un habitant de la Louverie confirme que certaines variantes enclavent des hameaux et rendent difficile l'accès au centre-ville. Il demande si des réflexions sur des solutions alternatives pour diminuer le trafic en centre-ville ont été étudiées (transport en commun, développement du fret ferroviaire) plutôt que de créer une nouvelle déviation.

Franck BOURDAIS explique que les études de ce type sont réalisées à une échelle supérieure à celle du projet de déviation de Plancoët. Le Département participe à des réflexions ou des actions sur le sujet : futur schéma des mobilités actives, modernisation de la liaison ferroviaire Lamballe - Dinan - Dol, etc. Ces actions concourent à un objectif commun qui est de diminuer le trafic.

Patrick BARRAUX rappelle que la commune s'est engagée à subventionner l'achat de vélos électriques.

André COËNT confirme qu'un schéma des mobilités douces sera défini par le Département en 2022. Il est réalisé en concertation avec les EPCI (établissements publics de coopération intercommunale) car ce sont eux qui ont la compétence liée aux mobilités sur leur territoire. A ce titre, les mobilités douces seront à prendre en considération dans le projet de déviation de Plancoët.

Hélène HERZOG STASI et **Luc ROUSSEL de l'agence État d'Esprit** font un point sur les questions transmises par SMS.

Un participant interroge par SMS sur les éventuelles conséquences économiques ou touristiques, plutôt négatives selon lui, du projet sur le centre-ville de Plancoët.

Patrick BARRAUX explique que Plancoët entre dans une Opération de Revitalisation des Territoires (ORT) avec le programme Petites Villes de Demain. Une étude prospective est faite pour le commerce et le recrutement d'un manager de commerces est en cours. En supprimant le trafic poids lourd de transit dans Plancoët, la déviation rendra le centre-ville plus vivable et agréable au bénéfice des commerces. Il faudra réfléchir à une signalétique adaptée. Les commerces de Plancoët qui sont des commerces institutionnels ne devraient pas ou peu souffrir de la diminution du trafic de transit qui représente 25 % du trafic global. Le maire précise également que la mairie reçoit pratiquement une demande d'installation commerciale par semaine alors que le projet de déviation est connu.

Un participant rappelle par SMS l'engagement des politiques publiques en matière de lutte contre le changement climatique et contre l'artificialisation et la consommation des terres.

André COËNT indique que le projet sera soumis à l'aval des services de l'Etat qui sont en charge de l'application de ces politiques publiques. Ces dernières obligent à la sobriété foncière mais autorisent tout de même la consommation de terres pour la réalisation de certains projets.

Un habitant de Plancoët s'interroge sur la sécurité des futurs riverains aux abords de la voie nouvelle, pour les enfants notamment.

Patrick BARRAUX assure que toutes les précautions seront prises et précise que des aménagements visant à sécuriser les traversées de villages sont menées progressivement par la commune au fil des années.

Franck BOURDAIS explique que la nouvelle infrastructure sera sécurisée pour les usagers en respectant toutes les règles de dimensionnement actuelles. Certains problèmes de sécurité dans les villages sont liés à des comportements d'usagers qui souhaitent gagner en rapidité et empruntent des voies secondaires comme raccourcis. La proposition d'un nouvel itinéraire sécurisé et fluide devrait limiter ce type de comportement. Il faut tout de même veiller à ce que la déviation ne soit pas « trop confortable » afin que l'utilisateur se conforme à la réglementation et reste vigilant vis-à-vis des autres usagers qui partagent la route. C'est une dimension inhérente à la conception de tout projet de nouvelle infrastructure.

Un habitant s'interroge sur la problématique hydraulique et son coût important. Il souhaite comprendre les différences de coût des ouvrages de transparence hydraulique entre les variantes, ceux-ci allant de 5 à 13 M€.

Gwenaël GEFROY explique que la différence de coût dépend du point de passage dans la vallée de l'Arguenon. La proximité des zones à enjeux, l'influence de la crue ou de la marée centennale ainsi que la largeur de la zone à franchir conditionnent le coût des ouvrages définis. Les variantes 3, 4 et 5 ont moins d'incidence car elles sont plus éloignées des quais de Plancoët. Le coût des ouvrages hydrauliques est donc moindre.

Une habitante de Saint-Lormel demande combien d'hectares de terres agricoles seront consommés et quelles sont les mesures prévues pour compenser ces pertes.

Franck BOURDAIS indique qu'une trentaine d'hectares de terres agricoles sera impactée. Différentes mesures sont possibles, soit des achats de gré à gré, soit des aménagements fonciers consistant à réorganiser le parcellaire et la structure des exploitations agricoles. Des réserves foncières sont également en cours de constitution pour compenser les emprises.

Le gérant du centre équestre de Plancoët ne comprend pas pourquoi les variantes ne sont pas présentées dans le PLUi (Plan Local d'Urbanisme intercommunal) de Dinan Agglomération. Il a acheté le centre équestre il y a six mois en connaissant la variante historique mais sans avoir été mis au courant de l'existence d'autres variantes en cours d'étude. Or trois variantes coupent en deux le centre équestre.

Franck BOURDAIS explique que le projet historique n'a jamais été officiellement validé par une Déclaration d'Utilité Publique. L'emplacement réservé qui figurait dans l'ancien PLU de Plancoët pour la variante historique, ne constituait pas un projet arrêté. L'actuel PLUi de Dinan ne comporte plus d'emplacement réservé ; c'est le zonage des terrains qui conditionne la réalisation du projet. Tant que le projet n'a pas fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique, il n'est pas opposable. L'objet de la concertation est d'exposer l'analyse comparative des variantes et d'entendre les remarques du public afin de construire le projet.

Hélène HERZOG STASI et **Luc ROUSSEL de l'agence État d'Esprit** font un point sur les questions transmises par SMS.

Un participant demande par SMS quelle sera la largeur de la route, un autre participant par quel moyen se fera la traversée de la déviation.

Franck BOURDAIS explique que les traversées se feront au niveau des points d'échange ou des ouvrages de rétablissement des communications, sachant qu'il n'y aura pas d'accès direct de riverains sur la déviation. La largeur de la voie sera de 7 m avec des accotements de 2,5 m et des fossés, soit une largeur totale de l'ordre de 15 m. Selon la configuration du projet par rapport au terrain naturel, il faudra ajouter, le cas échéant, de l'ordre de 7 à 10 m d'emprises supplémentaires de part et d'autre pour gérer les talus de remblais ou de déblais.

Un habitant de Plancoët indique qu'il n'a jamais vu la Route des Marais vers Dinard inondée malgré son classement en zone inondable. Le projet initial date des années 68-70. Des permis de construire ont été refusés dans les secteurs destinés à la variante historique en vue de sa réalisation. L'urbanisation s'est donc développée dans d'autres secteurs, désormais concernés par les autres variantes. Il rappelle que le projet historique est connu de tous alors que les nouvelles variantes n'ont jamais été évoquées, et que celles-ci impactent énormément de gens.

Franck BOURDAIS explique que les variantes sont récentes et réinsiste sur le fait que la variante retenue n'est pas encore connue. L'existence d'une variante historique ne peut pas justifier de ne pas étudier la faisabilité d'autres variantes. Il faut sécuriser le projet pour les procédures ultérieures et justifier que toutes les possibilités ont été regardées de manière exhaustive. Des permis de construire ont été autorisés en dehors de la variante historique car il n'y avait pas de contraintes d'inconstructibilité sur les terrains concernés.

→ CONCLUSION

Hélène HERZOG STASI conclut et dresse une brève synthèse de cette réunion. Le Département a présenté le champ des possibles à travers les différentes variantes. Les personnes présentes en réunion se sont exprimées à une forte majorité en faveur de la variante V1, dit tracé historique, retenant éventuellement aussi une variante mixte, issue de la V1 et de la V4, qui serait à étudier.

Patrick BARRAUX remercie les Plancoëtins pour leur participation à la réunion publique ainsi que le Département. Il réaffirme sa position, qui est également celle du Conseil Municipal et des collectifs de riverains, en faveur de la variante 1 historique, avec quelques aménagements possibles pour rechercher des économies au niveau du franchissement de l'Arguenon.

André COËNT remercie l'ensemble des participants à la réunion, ainsi que les techniciens et le bureau d'études. Le Département et les collectivités s'investissent dans ce projet. Il informe qu'un rapport sera dressé suite à cette concertation, rapport qui intégrera les échanges de la réunion publique. Il rappelle que le public est invité à partager ses remarques et observations sur le projet via les registres mis à disposition en mairies ou sur le site internet du Département. Il précise qu'il est difficile d'avoir l'accord de tout le monde sur un tel projet et rappelle que le Département participe à hauteur de 70% pour le financement de l'opération et qu'il restera à financer les 30 % par le bloc local.

→ MESSAGES REÇUS PAR SMS AU COURS DE LA RÉUNION

Les SMS ont été regroupés ci-après par thématique. Les réponses apportées figurent en italique.

Avis des élus et du public dans le cadre de la concertation :

- 1) Tenez-vous compte de l'avis des élus locaux (maires et conseillers départementaux) car ils sont tous OK avec le tracé initial ?
- 2) Bravo pour ce projet qu'il me semble absolument nécessaire de mener à bout. Plancoët centre souffre de la situation actuelle. Il me semble primordial de conserver le tracé V1 prévu depuis le départ. Les choses ont évolué en ayant ce tracé en tête et il y aura moins d'opposition possible. De plus, il passe par la zone artisanale de St Lormel, gênant moins les gens, c'est une zone qui est dynamisée. Il y a une surface qui est réservée depuis très longtemps entre cycles Frémin et Euromaster pour un rond-point. Cela arrose la zone maritime.
Cela apparaît logique, vu que c'est prévu depuis longtemps car depuis les gens ont tenu compte de ce tracé prévu de longue date. Etant un acteur économique nouveau cela aiderait aussi notre projet de brasserie distillerie, pôle technologique et export pour les boissons en Bretagne, qui permettra de développer beaucoup d'emplois, avec une activité respectueuse de l'environnement, qui apportera de la notoriété et du dynamisme pour les communes environnantes. Le développement de mon projet pour le local et la Bretagne bénéficierait aussi de cette décision.
- 3) Quel poids donnez-vous aux observations des citoyens ? Gardons la V1 !!
- 4) Hors tout collectif : pourquoi ne pas prioriser la V1, à la fois plus courte, donc moins impactante sur les terrains et sur les km roulés/pollués ; et présente une sortie sur La Madeleine, le commerce y drainant les camions (HyperU, Leclerc, Lidl...)?
- 5) Quel poids donneriez-vous aux observations des citoyens qui sont à 90% favorables au tracé initial à lire les commentaires sur le site internet ?
- 6) C'est quand même incroyable que le code de l'environnement valorise plutôt une variante qui détruit le milieu naturel et artificialise les terres plutôt qu'une variante qui passe dans des zones déjà urbanisées.
- 7) Je suis convaincu que c'est la voie historique la bonne solution... Mais les autres déviations détruisent l'écosystème fragile de la vallée.
- 8) J'ai bien compris qu'il fallait sécuriser la démarche en vérifiant s'il n'y avait pas mieux avec divers scénarios et versions. Mais quand on entend les gens, le tracé historique V1 semble malgré tout emporter la majorité des avis, dont le mien. L'histoire du centre hippique est éloquent. Et l'histoire de ces jeunes touchante. J'espère que le bon sens général ira en ce sens. C'est cette hypothèse que les gens avaient comme information depuis longtemps, moi le 1er en investissant à cet endroit précis.
- 9) Très bonne idée de faire un itinéraire pour les camions. Mais franchement la faire traverser en plein milieu d'une écurie !!! Très très mauvaise idée pour de multiples raisons. Il faut trouver une autre solution.

Voir réponse apportée pages 2, 3 et 4 du présent compte rendu. A l'issue de la première phase de concertation, un bilan de la concertation sera établi prenant en compte les observations et propositions faites par le public. C'est au vu des études réalisées et de ce bilan que le Département, en lien avec les collectivités locales concernées, confirmera l'opportunité du projet et fera le choix de la variante à retenir pour la suite des études.

Déclaration d'utilité publique :

- 10) Le principe d'une déviation n'est donc pas encore déclaré d'utilité publique ?
11) Il convient de rappeler que la concertation, si complète soit elle, n'est pas l'enquête publique.
Seule l'enquête publique, avec le rapport des commissaires enquêteurs, aura une valeur devant les juges en cas de contestation au tribunal administratif.

Comme évoqué en réunion, le projet de déviation de Plancoët n'est pas, à ce jour, déclaré d'utilité publique. L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la déviation de Plancoët sera lancée à l'issue de la phase 2 de la concertation publique sur le projet de déviation.

Tracé historique et nouvelles variantes :

- 12) Le projet de déviation ne date pas d'hier mais un tracé était prévu via la zone commerciale ; pourquoi envisager d'autres trajets plus coûteux et impactant des zones naturelles/agricoles ?
13) Pourquoi avoir étudié la V2bis qui se trouve être hors du cadre réservé pour l'étude sur les documents du PLUi de Dinan Agglomération ?

Voir réponse apportée pages 2, 3 et 4 du présent compte rendu.

Rétablissement des communications :

- 14) Comment pensez-vous réaménager les différentes voies communales coupées par les nouvelles variantes ?

Les voiries communales interceptées par la déviation seront soit rétablies directement par la réalisation d'ouvrages d'art (ponts) soit rabattues sur les points d'échange de la déviation. Le dossier « Présentation et analyse comparative des variantes » définit les grands principes de rétablissement des voiries communales suivant les variantes. Les rétablissements de communications seront étudiés de façon détaillée dans le cadre de l'étude de la variante retenue.

Route Départementale 28, dite route de Languenan :

- 15) La déviation coupe la route de Languenan, est-ce qu'il y aura un rond-point ou un croisement avec des stops ?
16) Pensez-vous qu'il y aura plus de circulation sur la D28 car cela semble une sortie (route de Languenan) ?

Un point d'échange à niveau est prévu au droit du carrefour entre la déviation et la RD 28, dite route de Languenan. La nature précise du carrefour (carrefour en croix ou giratoire) sera définie ultérieurement lors de l'étude de la variante retenue.

Le carrefour entre la déviation et la RD 28 sera un des points d'échange via lequel seront rétablies les communications locales. De ce fait, le trafic augmentera sur la RD 28 mais de manière très limitée.

Voie ferroviaire Lamballe – Dinan – Dol :

- 17) Quelles sont les conditions de franchissement de la ligne ferroviaire dans le projet de déviation de Plancoët ?

Le franchissement de la voie ferroviaire se fera de manière dénivelée par un ouvrage d'art. Seule la variante V2bis prévoit de passer sous la voie ferroviaire, toutes les autres variantes prévoient un franchissement par-dessus.

- 18) Il n'y a pas assez d'horaires de train proposés pour le train à partir de Plancoët : il n'y a qu'un horaire le matin pour aller au travail à Saint-Brieuc !

La compétence des transports de voyageurs par le train sur la ligne Lamballe - Dinan - Dol relève de la Région Bretagne. Il serait opportun de leur transmettre vos suggestions d'amélioration sachant que le Département n'a aucune action possible sur les horaires de train.

Mobilités actives :

- 19) Les élus de Dinan Agglomération ont adopté le plan vélo. Des liaisons sont à créer sur Plancoët. Comment avez-vous travaillé avec Dinan Agglomération sur ce sujet ?

Voir réponse apportée pages 4 et 7 du présent compte rendu.

- 20) Il y a presque 1 an j'ai acheté une maison aux Vergers, je trouvais l'emplacement pratique pour que mes enfants soient autonomes pour aller dans le centre-ville en sécurité, mais s'ils doivent traverser une route très passante je pense que cela ne sera plus le cas, donc y aura-t-il un passage sécurisé ? Et à combien de km/h sera limitée cette route ?

Voir réponse apportée pages 7 et 8 du présent compte rendu. Les traversées de la déviation se feront soit au niveau des points d'échange soit au niveau des ouvrages d'art aménagés le long de la déviation. Ces traversées seront étudiées de façon détaillée dans le cadre de l'étude de la variante retenue.

S'agissant d'une route bidirectionnelle à 2 x 1 voie, la vitesse sur la déviation sera limitée réglementairement à 80 km/h.

Emprise de la déviation :

- 21) Quelle largeur en mètre de terrain sera prise par cette route ?

Voir réponse apportée page 8 du présent compte rendu.

Zones humides et cours d'eau :

- 22) Quelles seraient les mesures écologiques compensatoires prévues pour le franchissement des zones humides et/ou cours d'eau ?

Les zones humides impactées devront être compensées conformément à la réglementation, en particulier selon les dispositions du Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des

Eaux (SDAGE) Loire-Bretagne en vigueur. Les cours d'eau seront franchis par des ouvrages conçus pour limiter les impacts environnementaux. Les travaux de la déviation devront recevoir au préalable une autorisation environnementale de la part des services de l'État.

Nuisances sonores :

- 23) L'impact sur le bruit à 150-200 m des habitations sera certain. Des merlons ou un encaissement est-il d'emblée prévu pour ne pas nuire aux riverains avec des conséquences sur leur santé ?
Quelles sont les garanties contre les nuisances sonores certaines attendues avec un tel trafic de voiture et poids-lourds ? Avec le tracé 1, l'Evinais sera à 150 m ! Nous serons très attentifs aux solutions avec un encaissement de la route ou des merlons.
- 24) Au sujet du bruit entre la situation actuelle où l'on entend les oiseaux et la situation future, y aura-t-il des calculs de bruit ?
- 25) J'ai acheté à la Guérivais il y a 3 ans, paradis de verdure et de calme et avec les nouvelles variantes vous me promettez un enfer à 150 mètres sous mes fenêtres.... Que devient mon bien ? Quel avenir dois-je imaginer à Plancoët ?

Voir réponse apportée page 4 du présent compte rendu. Des mesures de bruit ont été réalisées afin d'évaluer les niveaux de bruit ambiant existants avant l'aménagement et de les comparer aux niveaux de bruit modélisés après aménagement. Ces éléments permettent de déterminer les mesures de protection acoustique à mettre en œuvre conformément à la réglementation.

Impact sur les activités économiques et commerciales de Plancoët :

- 26) Dans le communiqué de presse du département, aucun argument mentionné pour le dynamisme économique de Plancoët, qu'en est-il de ce sujet ? On parle quand même de je cite « contourner l'agglomération », finalement cette déviation c'est celle d'HyperU et de Leclerc avant celle du département et des communes aux alentours ?
- 27) Plancoët va donc désormais s'établir sur deux zones bien identifiées dont une zone déjà prépondérante de la vie économique de la ville, celle de la zone dite « giratoire de la Millière », avez-vous évalué la perte de chiffre d'affaires pour le centre-ville et donc évalué en contrepartie le chiffre d'affaires incrémental pour les sociétés de ces deux zones ? Pour information, HyperU c'est 40 millions d'euros de chiffre d'affaires en année pleine pour une commune de 2 965 habitants.
Même question pour l'accès à la côte qui est toute de même le moteur et la dynamique de la région (non pas à l'agroalimentaire), vous enclavez Plancoët puisque l'accès à Saint-Cast, Saint-Jacut, Saint-Malo, Dinard, sera conditionné au point d'échange vers Créhen et Saint-Lormel, avez-vous évalué la perte de chiffre d'affaires pour le centre-ville ?
Monsieur Barraux peut-il donner des précisions sur l'étude de marché au sujet du nombre de poids-lourds en circulation sur la zone (discours fait en préambule) ?
Conclusion : je ne vois aucun avantage pour Plancoët à faire cette déviation :
- perte d'attractivité du centre-ville déjà mortifère à date ;
- d'un point de vue écologique (complètement à contre-courant des positions prises à l'échelle européenne et nationale concernant la réduction des émissions de CO₂ notamment véhicules polluants, voitures, poids-lourds).
- 28) Durant cette présentation il a beaucoup été question des différents impacts, cependant personne n'a fait mention des éventuelles conséquences économiques ou touristiques (négatives) que cela aurait sur le centre-ville de Plancoët, déjà déserté. Qu'en est-il et avez-vous des éléments à présenter ?

- 29) Avez-vous mesuré l'impact financier sur les commerces avec des tracés de déviation plus éloignés que la variante initiale ?
- 30) Donc les voitures passeront en majorité par la déviation ? Donc le centre-ville devrait être déserté ?
- 31) A-t-on mesuré les impacts économiques et touristiques sur le centre-ville de Plancoët ? Si non, pourquoi ?
- 32) Étant moi-même commerçante en centre, il faut se dire que ce ne sont pas les camions qui consomment ... Cela permettra sûrement de faire revenir des consommateurs.

Voir réponse apportée page 7 du présent compte rendu. Les incidences des variantes sur les activités économiques et sur les activités touristiques sont prises en compte dans l'analyse comparative des variantes (voir page 40 du dossier « Présentation et analyse comparative des variantes »).

Changement climatique - Artificialisation des sols :

- 33) La primauté de la lutte contre le changement climatique est un objectif indéniable exprimé dans votre rapport de développement durable publié en décembre 2021. Cet objectif louable est en contradiction directe avec ce projet, en effet, ce vieux projet routier est synonyme de : « plus de routes, cela veut dire plus de voitures, plus de circulation et fatalement plus de gaz à effet de serre ». Construire davantage d'infrastructures de ce type pour des modes carbonés est donc défavorable pour la transition écologique. Comment allons-nous collectivement tenir nos engagements de neutralité carbone à l'horizon 2040 ?

Suivant votre analyse d'impact, ce projet routier prévoit de sacrifier jusqu'à 40 hectares de terres agricoles, ce qui est en contradiction avec l'objectif « zéro artificialisation » voulu par la loi « Climat et résilience » du 22 août 2021. Sur la période 2009 – 2020, les trois communes impactées ont consommé 47 hectares de terres agricoles (données issues de l'observatoire de l'artificialisation). Comment accepter qu'aboutisse un projet qui va consommer à lui seul près d'une décennie de terres agricoles ?

Quelles modalités concrètes allez-vous mettre en œuvre pour respecter l'obligation de sobriété foncière voulue par loi ?

- 34) Quelle surface d'artificialisation des sols représentent les différentes variantes ? Et en particulier combien d'hectares supplémentaires seront artificialisés dans les variantes plus longues et est-ce pris en compte ?

- 35) Plus de km = plus de tonnes de CO₂ émises !

Voir réponse apportée page 7 du présent compte rendu. Le projet devra faire l'objet d'une étude d'impact au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. En application de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comportera une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres, des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique.

La variante la plus courte (V1) impacte 28,7 ha de terres agricoles contre environ 40 ha pour les variantes les plus longues (V3 et V5). La consommation de terres agricoles est prise en compte dans l'analyse comparative des variantes (voir page 40 du dossier « Présentation et analyse comparative des variantes »).

36) Une question générique, nous parlons de voies nouvelles, ce type de projet peut-il faire place à la déconstruction de voies anciennes devenues "inutiles" pour rendre du foncier "propre" sans bitume ?

Dans le cadre de la réalisation de la déviation de Plancoët, les délaissés de voirie qui n'auraient plus aucune utilité pourront être déconstruits.

Analyse comparative multicritères :

37) Les différents critères utilisés pour l'étude d'impact sont-ils pondérés ? Si oui quelle pondération ? Si non pourquoi ?

Oui, dans le cadre de l'analyse comparative multicritères des variantes, une pondération a été appliquée suivant les modalités présentées page 30 du dossier « Présentation et analyse comparative des variantes », à savoir :

- Enjeu faible : coefficient = 1
- Enjeu moyen : coefficient = 1,5
- Enjeu fort : coefficient = 2
- Enjeu très fort : coefficient = 3

A titre d'exemple, la note attribuée aux différentes variantes concernant leur impact sur les zones humides a été pondérée par un coefficient 3, les zones humides étant considérée comme un enjeu très fort.

38) Toutes les questions ainsi que la présentation, les comparaisons des différentes variantes ont beaucoup tourné autour de thèmes financiers, sociaux, fonciers etc... mais la question écologique n'a, à mon avis, pas été assez abordée. C'est un projet conséquent, qui aura des répercussions importantes sur différents milieux naturels, autant à cause d'une pollution de l'air qu'une pollution sonore voire lumineuse. En ces temps de prise de conscience écologique et écologiste, il est à mon sens, important voire obligatoire de prendre ces questions à cœur, au même niveau que d'autres.

Certes l'impact sur l'environnement n'a pas été autant abordé en réunion que les thèmes financiers, sociaux et fonciers. Toutefois, l'analyse comparative multicritères des variantes prend en considération les thèmes environnementaux au même titre que les critères financiers et fonciers. En outre, le projet devra faire l'objet d'une étude d'impact au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. En application de l'article R.122-5 du Code de l'Environnement, l'étude d'impact comportera une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement.

Divers :

39) Parmi tous les camions qui arrivent à Plancoët ou en sortent, quelle proportion pour les hypermarchés (Hyper U, Leclerc et Lidl) ?

Les études de trafic menées dans le cadre de la déviation de Plancoët ont été réalisées à l'échelle de l'agglomération de Plancoët. Elles ne permettent donc pas de préciser ce niveau de détail.

40) Que deviendra le ruisseau qui mène au lavoir de la fontaine Saint-Malo et ce lavoir ancestral ?

L'ensemble des écoulements interceptés par la déviation sera rétabli. Le lavoir, la fontaine Saint-Malo, ainsi que le ruisseau y menant feront l'objet d'une attention particulière dans le cadre de l'étude de la variante retenue.

41) Sachant que toutes les variantes passent auprès des cours d'eau ou de la rivière, par temps de froid avez-vous mesuré l'état de la route ? Route à l'ombre, gel et accidentogène comme celle de la sortie de Corseul qui reste souvent gelée.

Le passage à proximité de cours d'eau constitue un facteur supplémentaire de risque de formation de phénomène glissant sur la chaussée en période hivernale. Sur le plan de la viabilité hivernale, les RD 768 et RD 794 font actuellement partie du réseau routier à traiter en priorité en cas de verglas généralisé ou de neige en épaisseur importante. La déviation de Plancoët, qui se substituerait à la RD 768 et à la RD 794 dans la traversée de Plancoët, deviendrait le réseau à traiter en priorité.

42) A qui la déviation va être bénéfique... Au centre-ville qui va pouvoir aspirer au calme avec les commodités à proximité... Et nous les ruraux qui avons fait le choix de vivre en campagne en tranquillité... Nous vivons déjà l'éloignement des commerces puisqu'ils sont situés sur les communes de Pluduno et Saint Lormel et de plus nous devons supporter un flux de véhicules supplémentaire via la déviation... A quoi aspire Mr le maire sur la vie de sa commune ?

Le Département ne peut pas seul apporter une réponse exhaustive à cette question. L'un des objectifs de la déviation de Plancoët est de supprimer le trafic de transit dans le centre-ville de Plancoët et ainsi améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants de l'agglomération. La déviation permettra de favoriser les déplacements en modes doux en centre-ville.

L'éloignement des commerces situés sur Pluduno ou Saint-Lormel n'est pas inhérent à la déviation.

Comme évoqué en réunion, des mesures compensatoires seront mises en œuvre en cas de dépassement des seuils sonores réglementaires au droit des habitations concernées (merlons, écrans acoustiques ou isolations phoniques)

43) Pourquoi baser les projets sur quelques années à venir ?

Contrairement aux mandats politiques, les gens qui y vivent ne limitent pas leurs projets à quelques années...

Le projet de déviation de Plancoët est ancien et figure depuis de nombreuses années dans les documents traduisant la volonté politique des élus :

- les anciens Plans Locaux d'Urbanisme de Plancoët et de Saint-Lormel qui sont remplacés par le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) de Dinan Agglomération ;

- le Schéma des Transports Intelligents des Côtes d'Armor (STICA) qui a été remplacé par le Schéma Départemental d'Aménagement Routier (SDAR) des Côtes d'Armor.

Si l'opportunité du projet de déviation de Plancoët est confirmée à l'issue de la concertation, et si le projet est ensuite déclaré d'utilité publique et suivi d'une validation par le Département pour l'engagement des travaux, la déviation une fois réalisée le sera pour plusieurs décennies.

44) Le risque d'inondation à Plancoët est essentiellement dû au sous dimensionnement de la retenue de Pléven qui ne peut plus jouer son rôle tampon compte tenu de la population actuelle du secteur. Ce n'est pas aux riverains de la déviation de faire les frais du surcoût induit.

Les études de la déviation de Plancoët sont réalisées sur la base des hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'Inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon approuvée par arrêté préfectoral du 19 mai 2017. Chaque variante de tracé intègre des ouvrages de transparence hydraulique afin de ne pas aggraver les risques d'inondation ou de submersion marine dans les zones d'enjeux tel que les quais de Plancoët. Le coût de ces ouvrages de transparence hydraulique, qui varie de 5,5 à 13,4 millions d'euros suivant les variantes, sera pris en charge par le Département à hauteur de 70 % et par le bloc local à hauteur de 30 %, suivant l'hypothèse de financement envisagée à ce stade.

Opportunité du projet :

45) Compte tenu de la dimension du projet (budget, temps ...) n'avez-vous pas peur qu'une fois fini celui-ci soit déjà obsolète ? En se basant sur les évolutions à venir dans notre société d'un point de vue conscience environnementale, mobilité, technologique (innovations à venir ?).

46) N'avez-vous pas peur que le projet soit obsolète compte-tenu des évolutions de la société sur l'environnement, la mobilité... ?

L'obsolescence du projet de déviation de Plancoët est inhérente à tous les projets d'infrastructures routières. La réalisation de la déviation peut prendre de 7 à 15 ans, période durant laquelle le parc de véhicules connaîtra une évolution avec une diminution progressive des véhicules particuliers à moteurs thermiques et une augmentation des véhicules hybrides ou électriques.

Dans le cas du projet de déviation de Plancoët, les études de trafics montrent que les variantes de déviation (à l'exception de la variante 3) supporteront un trafic moyen journalier supérieur à 5100 véhicules par jour, sur la base des hypothèses de trafic retenues à ce stade de la comparaison des variantes.

Le trafic de transit, en particulier les poids lourds, auront toujours intérêt à emprunter la future déviation.

Même si le renouvellement du parc automobile se fait avec une part de plus en plus importante de véhicules hybrides ou électriques, les déplacements nécessiteront des infrastructures routières.

Par ailleurs, la route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieu rural, ainsi que pour les trajets de courtes distances et les trajets terminaux chaque fois que le recours à un autre mode s'avère peu efficace ou économiquement dissuasif.

Comité de pilotage :

47) Pourquoi la commune de Landébia est dans le comité de pilotage ?

Même si le tracé de la déviation ne passe pas sur leur territoire, les communes de Landébia, Créhen et Saint-Pôtan font partie du comité de pilotage car elles participent financièrement au projet suivant la délibération de Dinan Agglomération en date du 26 novembre 2018.

Coût d'entretien :

48) Quid des frais d'entretien de la route ? Plus longue = plus coûteux !

Voir réponse apportée page 6 du présent compte rendu.

Coût de l'opération – Financement :

49) Vous avez évoqué un coût à ne pas dépasser, quel est-il et avez-vous une marge de manœuvre ?

Voir réponse apportée page 5 du présent compte rendu.

50) J'ai appris qu'une étude préalable au projet a été faite et a coûté 1 million d'euros. J'aurais aimé connaître le détail de cette étude préalable ?

51) Pourquoi les études sont-elles si onéreuses pour le contribuable ?

A ce jour, aucune étude préalable d'une valeur d'1 million d'euros n'a été payée sur le projet de déviation de Plancoët.

Le Département a passé le 30 août 2019 un marché de maîtrise d'œuvre et d'assistance à maîtrise d'ouvrage pour la déviation de Plancoët auprès du groupement INGEROP / AEI / CERESA / Cabinet COUDRAY.

Ce marché d'un montant de 936 239,25 € HT couvre l'ensemble des phases de conception et de réalisation du projet, depuis les études préliminaires jusqu'à la réception des travaux, mais également huit missions complémentaires parmi lesquelles l'étude de trafic et l'étude hydraulique. Il comprend une tranche ferme de 640 529,75 € HT sur l'ensemble des études de conception et une tranche optionnelle de 295 709,50 € HT sur la maîtrise d'œuvre des travaux. Cette dernière ne sera activée que si le lancement des travaux est décidé par le Département à l'issue des procédures réglementaires. Au 31 décembre 2021, le Département a dépensé en études 268 000 € HT.

Le montant des honoraires est à apprécier sur la durée des études et des travaux qui est prévue sur 12 années.

52) Pour que les impôts n'augmentent pas, les communes ont-elles provisionné des sommes car risque d'une hausse des impôts locaux non soutenable ?

A ce jour, seules les études de la déviation sont engagées par le Département. La réalisation des travaux de la déviation n'est pas encore arrêtée puisque la concertation en cours a pour objet de confirmer l'opportunité du projet et de retenir le cas échéant une variante de tracé pour la poursuite des études.

S'agissant des provisions de sommes faites par les communes dans le cadre d'une participation aux travaux avec Dinan Agglomération, il appartiendra à celles-ci d'apporter les précisions correspondantes.

Inondabilité de la déviation :

53) Est-ce raisonnable d'augmenter le coût de 10 millions d'euros pour des crues exceptionnelles très rares ? Ne serait-il pas plus raisonnable de rester à la hauteur de la D768 ?

54) Face aux enjeux de transparence hydraulique dans le lit majeur de l'Arguenon, l'hypothèse d'inondabilité ponctuelle des ouvrages à construire n'est-elle pas une option à creuser davantage ? Pourriez-vous préciser les réflexions sur ce point ?

Les études techniques sont menées de sorte que les variantes de la déviation ne soient pas inondables sur la base des hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'Inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon approuvée par arrêté préfectoral du 19 mai 2017. La décision de concevoir des variantes de déviation inondables relève du Département, maître d'ouvrage.

Comme demandé par les élus de Plancoët et Saint-Lormel lors de la réunion, le Département va faire étudier en plus une nouvelle variante mixte qui est une combinaison :

- de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'à un point d'échange avec la RD 768 situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ;*
- et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne ;*

la liaison entre les 2 parties de variantes se faisant en réutilisant une section de la RD 768 actuelle.

Cette variante sera calée sur la hauteur actuelle de la RD 768. Elle sera par conséquent inondable au regard des hypothèses du PPRi-sm.

Afin d'éclairer le maître d'ouvrage sur le choix éventuel d'une variante inondable, il sera également étudié les variantes V1 et V4 inondables afin de disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres.

9.4 ANNEXE 4 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 15 DÉCEMBRE 2021 AU 17 FÉVRIER 2022)

CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 1
relative au choix de la variante de tracé

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA
DÉVIATION DE PLANCOËT
SUR LES COMMUNES DE
PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT

**REGISTRE DE RECUEIL DES
OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS**

mis à la disposition du public en mairie de :

PLANCOËT

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
mis à disposition du public en exécution de la délibération de la Commission
Permanente du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du
8 novembre 2021

Objet de la concertation :

La première phase 1 de la concertation relative au choix de la variante de tracé a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagements envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Durée de la concertation – Phase 1 :

La première phase 1 de la concertation se déroule du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1.

Les observations et propositions peuvent être également déposées sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesarmor.fr/participations-publiques>

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Bilan de la concertation :

Un bilan de la phase 1 de la concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation sur le projet ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Concertation phase 1 du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné... Patrick BARRAUX, Maire de Plancoët

ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A PLANCOËT, le 15 décembre 2021

Signature

Patrick BARRAUX
Maire



Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

BARRAUX
Maire

Date : 3 Janvier 2022

Mr / Mme : [REDACTED]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition : Nous avons constatés en 1980 sachant que la déviation se ferait par la V4 à environ 150 ml du terrain acheté.

Mais ne comprenons pas les nouvelles propositions de déviation qui sont par 3 d'entre elles, à 30 ml de notre terrain.

Par ailleurs, le centre équestre vient d'être acheté par deux jeunes dynamiques et investies qui seraient leur domaine coupé en deux et subirait, tout comme nous, des nuisances visuelles et sonores. Elles engendreront des dépréciations importantes des biens.

L'investissement financier et le travail de haute voie ne peuvent être balayés par une route avec un trafic aussi important.

Mais demandons donc que le projet initial soit maintenu.

Date : 05/01/2022

Mr / Mme : [REDACTED]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :

Nous sommes propriétaires d'un terrain acheté en 2018 pour lequel nous étions informés d'une déviation qui devait être définie telle que le tracé initial de la V4 bis. Celle-ci est en effet la plus appropriée tant au niveau écologique que budgétaire.

Les habitants seront aussi moins impactés par le tracé initialement prévu.

Il paraît plus adéquat et judicieux de créer une déviation passant dans une zone artisanale plutôt qu'au travers de champs et vallées encore protégés et préservés.

Merci de bien vouloir tenir compte de notre observation. Nous sommes pour la déviation historique.

Date : le 6.01.2022

Mr/Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :
Je suis consciente de l'intérêt du contournement de la ville de Plancoët qui est initié depuis plus de 50 ans par les variantes V1 et V4 et dont toute la population plancoëtine a été informée...

Je suis en désaccord profond avec l'artificialisation des terres agricoles nourricières dont les variantes V3 V5 et V2 Bis gagneraient une superficie supérieure de 5 hectares aux variantes V1 et V4.

La production agricole est de plus en plus sujette aux aléas climatiques et peut entraîner une inflation des cours pénalisant éleveurs et consommateurs.

Des parcelles de plus de 6ha seront fractionnées, des villages de la Ville Aca et Sanay seront enclavés et des routes réfectionnées depuis peu coupées.

Le coût du projet doit rester un élément déterminant afin de ne pas accroître un endettement jugé très préoccupant.

Nous devons préserver des sites pittoresques (comme ville Aca) où la biodiversité existe créant l'enchantement des moments, vétéristes sur les sentiers de randonnée existants et constituant un exutoire fondamental en ces temps difficiles.

Date : le 17 janvier 2021

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :
Le tracé historique V1 est celui sur lequel tout l'aménagement de cette partie de Plancoët a été organisé depuis 50 ans.

Politiquement, il semble que la meilleure solution, hormis celle consistant à ne pas faire de déviation, consiste à :

→ Garder le tracé V1, et utilisant le même aménagement permettant de le rendre compatible avec les évolutions et la réglementation qui ont eu lieu depuis 50 ans.

→ ne payer le prix, suite à reporter au revoir d'autre projet d'aménagement. C'est à ce prix que la population gardera sa confiance envers les élus, qui communiquent la forte bonne foi depuis 50 ans sur ce tracé.

Date : 17 Janvier 2022

Mr / Mme :

Commune : Plancœt

Observation ou proposition :

Les nouveaux tracés V3 - V5 - V6
passent à 50 mètres de notre maison
en plus avec un Rond Point
de Buis-la-Vie - la solution
et la dévaluation de la maison
Beaucoup de Terre agricole vont
être compactées
Je suis pour le Tracé initial
le V1 celui qui prend le
moins de bonne Terre cultivable

Date : 17 Janvier 2022

Mr / Mme :

Commune : PLANCŒT

Observation ou proposition :

Exposé oral satisfaisant - plan
pratiquement illisible - il fallait présenter en
grand plan et par tranche - présentant à chaque
fois les obstacles à franchir ou écarter : maisons -
routes, train - Arquebuse etc. ...

But actuel plus contournement ? éviter les poids
lourds dans le centre mais - pas les voitures -
Y aura-t-il beaucoup de transport en
poids lourd dans 15 ans ?

Non car contraire aux engagements
climatiques - le Train (la gare de Plancœt
a 2 voies) le plus écologique, mettons la
somme nécessaire pour cette 2^e voie, en
réalisant un contournement plus économique

Les citoyens Plancœtiens auront-ils
réellement droit de décider. Pourquoi ne
pas les faire voter ?

2 Février 2022

Dérogation ou Contournement : But

Supprimer le passage des Poids Lourds ;
Tracé 1 seule voie limitée à 60, à sens
unique, sur le tracé d'origine autour de Plancœt

Date : 24 / 04 / 2022

Mr / Mme :

Commune : Plancoët

Observation ou proposition : La déviation de carseup passant en plein milieu du centre équestre de plancoët n'est pas acceptable car ceci est une propriété privée où nos chevaux y vivent.
Merci de votre compréhension

Date : 29 Janvier 2022

Mr / Mme :

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition : Les réunions se multiplient et les avis convergent vers le tracé historique dont les plancoëtins ont toujours été avisés.

Les nouvelles variantes vont entailler des parcelles cultivées dont la superficie dépasse 5ha et 6ha. C'est le cas de la ferme de la Ville Acca où la longère datant du XVIII^e siècle se trouve entourée de deux parcelles d'une contenance de plus de 1ha constituant ainsi son authenticité. La quiétude du lieu se trouvera menacée. Les terrains se situant de l'autre côté de la voie créée deviendront inaccessibles, obligeront d'effectuer plusieurs kilomètres pour y accéder détruisant toute l'homogénéité parcellaire. Le village de Sassay se trouvera enclavé et obligera l'implantation d'une nouvelle voie empiétant une nouvelle fois sur les terres agricoles tellement précieuses.

Je dois aussi déplorer que l'accès de la rue de la Fontaine St Malo deviendra impossible d'une extrémité à l'autre. Cette rue nouvellement implantée ayant nécessité de nombreux mois de travaux où circulent toutes sortes de véhicules se trouvera ainsi sectionnée et obligera à des détours conséquents pour se rendre sur Dinan compromettant l'empreinte carbone, le coût de fonctionnement et le temps dispensé. Ce futur aménagement ne va pas concourir à améliorer le cadre de vie des habitants d'autant que de nombreux marcheurs n'hésitent pas à emprunter les trottoirs parcourant la rue d'une extrémité à l'autre, constituant ainsi un lien social indispensable.

Date : 02/01/2022

Mr / Mme :

Commune : Plancœt

Observation ou proposition :

Je reste pour le tracé historique de la déviation.
plancœtine !!!

Persuadé que celui-ci avait été antérieurement pour
faire le moins de peine sur les terrains agricoles !

Je ne comprends pas que l'on puisse sortir d'autres tracés
sortis du chapeau à la dernière minute !!!

Date : 4/02/2022

Mr / Mme :

Commune : Plancœt

Observation ou proposition :

Je souhaite dans la mesure où la déviation aura
lieu, choisir le tracé historique, initialement
prévu. Tout en sachant que je serai impacté
par les nuisances sonores et visuelles malheureusement,
malgré tout, je pense aux gens (certes égarés, et
autres agriculteurs, qui dans le cas contraire,
seraient trop impactés.

Concertation du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février
2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 18/02/22 à

Le délai de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, Monsieur Patrick BARRAUD, Maire de PLANCOËT

Déclare clos le présent registre qui a été mis à disposition du public

A PLANCOËT....., le 18 février 2022

Signature

CONCERTATION PUBLIQUE PHASE 1 relative au choix de la variante de tracé

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT SUR LES COMMUNES DE PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLUDUNO

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS mis à disposition du public en exécution de la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du 8 novembre 2021

Objet de la concertation :

La première phase 1 de la concertation relative au choix de la variante de tracé a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagements envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Durée de la concertation – Phase 1 :

La première phase 1 de la concertation se déroule du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1.

Les observations et propositions peuvent être également déposées sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Bilan de la concertation :

Un bilan de la phase 1 de la concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation sur le projet ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Concertation phase 1 du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17
février 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné: ...*Maxime LEBORGNE, Maire de PLUDUNO,*

ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A...*Pluduno*....., le ...*15 décembre 2021*

Signature



Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :



Neant

Date : 2/02/2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : St Lormel

Observation ou proposition :

Au vu des différents tracés étudiés par le projet de la déviation de la ville de Plancoët, une parcelle que l'on exploite sur la commune de Pluduno est prise en compte dans l'étude de 5 variantes la V1, V4, V5, V6 et V2 bis.

Les variantes V4, V6, V5, V6 passe en plein milieu de la parcelle qui compte 90 ares.

Au vu des différents tracés, il ne restera plus rien de cette parcelle qui est en plus prise à 100% dans les surfaces d'épandage. Pourquoi pas passer plus à droite afin de s'épargner sachant que sur la commune de St Lormel, quelque sera le choix on sera directement impacté. Autant ne détruire qu'une parcelle. Cela sera à voir au moment de la variante retenue.

Concertation du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus
 Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 17 février 2022 à 17h00.....

Le délai de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. Maxime LEBORGNE

Déclare clos le présent registre qui a été mis à disposition du public

A Pluduno....., le 17 février 2022

Signature
 Le Maire,
 Maxime LEBORGNE





CONCERTATION PUBLIQUE PHASE 1

relative au choix de la variante de tracé

PROJET D'AMENAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT SUR LES COMMUNES DE PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

SAINT-LORMEL

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS mis à disposition du public en exécution de la délibération de la Commission Permanente du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du 8 novembre 2021

Objet de la concertation :

La première phase 1 de la concertation relative au choix de la variante de tracé a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagements envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Durée de la concertation – Phase 1 :

La première phase 1 de la concertation se déroule du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1.

Les observations et propositions peuvent être également déposées sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Bilan de la concertation :

Un bilan de la phase 1 de la concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation sur le projet ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Concertation phase 1 du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

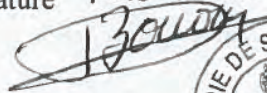
Je soussigné..... René Bouan.....

ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A..... Saint Lormel....., le 15.12.2021

Signature

Le Maire,
René BOUAN



Date: 16/12/2021.

Mr / Mme :

Commune : Saint-Lormel.

Observation ou proposition :

Privilégier le projet d'origine V6
ou V1. pour protéger le Vieux Bourg.

Date : 12/01/2022

Mr / Mme :

Commune : ST LORMEL

Observation ou proposition :

Nous venons de racheter l'exploitation au lieu dit "les Boissonnois".
V2 bis et V3 sont des projets qui impactent ~~de~~ fortement
la pérennité de notre exploitation notamment concernant
l'accès des bovins au pâturage et la V2 bis passerait au
pied des bâtiments d'élevage. La V3 est un massacre
du domaine agricole.

Date : 21/01/2022

Mr / Mme :

Commune : Saint Lormel.

Observation ou proposition :

Je préférerais que l'on se tienne au
projet initial. Sur le plan agricole
c'est celui-ci qui reste le moins impactant
par mon exploitation. Les autres traces au
niveau comme vous les qualifiez se résument
par ma démesure, ces projets
détruisent complètement les parcelles de
terre qui sont à usage agricole et quel
que soit la terre les mesures en mètres carrés.

Le 11/02/2022.

La variante V1 reste toujours la moins impactante
sur le plan agricole et je pense aussi par les
riverains (impact sonore et visuel).

La variante V4 démembrerait totalement les
parcelles de terre agricole, une parcelle de 11ha
et 6ha. L'exploitation du reste de surface
serait très compliquée sans compter qu'elle l'est
déjà. Sur un plan budgétaire, la variante
V4 est plus longue, donc plus coûteuse, il faudrait
aussi un pont. Si la position de la variante V1
n'est pas respectée, cela signifie bien que le
secteur agricole n'est pas du tout respecté.

J'espère que avant de prendre une décision finale
les conséquences sont bien mesurées et que nos
références en commission agricole ont bien été entendues.

Date : 22. 01. 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Saint Hormel

Observation ou proposition :

Nous avons acheté en 2004, une maison au Guenibourg en connaissance de cause. Nous étions au courant de la déviation de Plancoët. Le projet de V.1 qui est le projet initial nous convient parfaitement étant retraité agriculteur c'est celui qui impacte le moins la terre agricole.

Date : 22. Janvier 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Plancoët

Observation ou proposition :

Nous avons effectué une demande d'urbanisation le 30 Mars 2021 sur la ZD 135 et réalisé un ouvrage le 17 Mars 2021 en présence de tous les riverains et d'un élu représentant la commune de Plancoët par le chemin Pitouvie. La cession de parcelle a été enregistrée le 30 Avril 2021 chez notaire et cadastre. Les nouvelles servitudes passent à une dizaine de mètres du projet de construction de notre fils et coupe le Tancun en deux. Le ZD 135. Pourquoi avoir déposé un certificat d'urbanisation et nous avoir laissé faire tous les frais de voir pour la déviation avec le projet initial.

Date : 31.01.2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : St Lormel

Observation ou proposition :

S'il faut choisir une option de déviation nous serions d'avis V1, V2 Bis, et V6. et nullement V3, V4, V5. Qui nous le servent rajouteraient à St Lormel une augmentation du bruit déjà du à la D 19 et pourquoi ne pas faire passer au sud de Blancœt au vu de la faible population et des économies réalisées par une longueur moindre.

Date : 11/02/22

Mr / Mme : [redacted]

Commune : ST LORMEL

Observation ou proposition :

Vu l'emplacement de notre maison, la V3 serait la plus intéressante pour nous. Mais si la V1 est enterrée, peut-être est-ce la meilleure solution pour le bien de tout le monde.

En ce qui concerne V2 Bis, V4 et V5, elles passeraient quasiment ~~sur~~ notre terrain. Sachant que nous avons la maison depuis un an, et qu'il n'était absolument pas question de ces variantes ---

Concertation du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février
2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 18/02/2022 à SAINT-LORMEL...

Le délai de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. René BOUAN

Déclare clos le présent registre qui a été mis à disposition du public

A SAINT-LORMEL, le 18/02/2022

Signature

Le Maire
René BOUAN



9.5 ANNEXE 5 : COURRIERS POSTAUX

22130 PLANCOET

Objet : déviation de Plancoet
Le 3 Janvier 2022

Conseil Départemental des Côtes
d'Armor
Direction des Infrastructures, de la
Mobilité et de la Mer
à l'attention de Mr Le Directeur
9, Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC CEDEX 1

Monsieur,

Suite à l'avis de Concertation Publique, nous avons pris
connaissance des différents tracés pour la déviation de Plancoet.

Nous sommes surpris de voir des tracés qui n'ont jamais
été évoqués auparavant, alors que le V 1 (ou V1 Bis) existe depuis plus de 40 ans.

Ces nouvelles variantes sont inenvisageables pour de
multiples motifs :

- impact sur les terres agricoles (+ 5 Ha)
- impact sur une vallée avec cours d'eau et passages de gibiers
- dangerosité accidentelle du fait même de ces passages de gros gibiers
- voies vertes condamnées : Sur les Pas de Chateaubriand
- et enfin les coûts plus onéreux.

Compte-tenu de ces observations, nous soutenons le tracé
V 1 (ou V 1 Bis).

Avec nos remerciements anticipés pour l'attention que vous
porterez à ce courrier, nous vous prions de croire, Monsieur, à l'assurance de notre
considération.

22130 PLANCOET

à Monsieur Le Directeur
Conseil Départemental des Côtes d'Armor
ST-BRIEUC

Objet: Déviation Plancoet
Plancoet, le 3 janvier 2022

Monsieur Le Directeur,
Nous avons construits en 1980 sachant que la
déviation se ferait par la V4, à environ 150 ml du terrain
acheté -

Mais ne comprenons pas les nouvelles propositions
de déviation qui sont, pour 3 d'entre elles, à 30 ml de
notre terrain.

Par ailleurs, le centre équestre vient d'être
acheté par deux jeunes dynamiques et investis qui
verraient leur domaine coupé en deux et subirait
tout comme nous, des nuisances visuelles et sonores.
Elles engendreraient des dépréciations importantes
des biens.

L'investissement financier et le travail de
toute une vie ne peuvent être balayés par une route
avec un trafic aussi important.

Mais demandons donc que le projet
initial soit maintenu.
Bonne nuit, Monsieur Le Directeur, nos
salutations distinguées

→ EV

Dimu



22130 - PLANCOËT

Monsieur COAIL Christian
Président du Conseil Départemental
9 Place du Général de Gaulle
CS 42371 - 22023 ST BRIEUC Cedex 1

A Plancoët, le 08 janvier 2022

Objet : projet de déviation de Plancoët

Monsieur le Président,

Nous avons acheté un terrain en 2018 pour construire notre maison au 14 bis rue de la Fontaine St Malo à Plancoët. A l'époque, nous avons eu écho d'un projet de déviation et en avons échangé avec le propriétaire du terrain sur notre doute d'être impactés par celle-ci. Comme nous imaginions et vu le tracé qui était à ce moment dessiné, le propriétaire du terrain nous avait affirmé que cette déviation ne nous nuirait pas car elle passait par la zone artisanale. Nous avons donc démarré la procédure d'acquisition de notre terrain et habitons désormais dans notre maison depuis plus de 2 ans.

A notre grand étonnement, nous avons appris il y a peu de temps, par l'intermédiaire d'un voisin, la mise en place de nouveaux tracés passants à quelques mètres de notre habitation.

Nous avons donc consulté en ligne les nouveaux tracés proposés et avons été déçus de voir l'impact très défavorable de ces nouvelles déviations proposées tant sur l'environnement que sur la qualité de vie des habitants.

Nous nous sommes donc rendus à la mairie de Plancoët pour prendre en compte tous les documents mis à la disposition des habitants et avons pu constater que nous étions nombreux à défendre le lancement de la déviation historique. Celle-ci permettrait de préserver notre vallée située à côté de notre lieu de vie et sa source au lieu-dit « Sassay » ainsi que plusieurs champs agricoles et de nombreuses espèces protégées.

Cette valeur environnementale qui compte pour nous, jeunes citoyens, l'est aussi pour vous, comme vous le mettez en évidence sur votre site internet. Ces nouveaux tracés seraient donc à l'encontre de ce que vous défendez.

Afin d'appuyer notre parole, nous faisons désormais partis du collectif « Tous unis pour la déviation historique ».

Nous comprenons en effet la nécessité de désengorger le centre de Plancoët mais pas au détriment du paysage qui serait détruit et défiguré.

Nous vous serions donc gré de bien vouloir réexaminer les nouveaux tracés totalement incompatibles avec la vision décrite par le gouvernement sur la transition écologique.

Comptant sur votre diligence, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée.

EV

AREN

840

Plancoët, le 21 janvier 2022

22 130 PLANCOET

Département des Côtes d'Armor
24 JAN. 2022
- Cabinet -

Monsieur Christian COAIL
Président du Conseil départemental
Conseil Départemental des Côtes d'Armor
9 place du Général de Gaulle
CS 42371 22023 Saint Briec cédex 1

Objet : projet de contournement de Plancoët

Monsieur le Président,

[redacted] souhaite attirer votre attention sur les nouveaux tracés du projet de contournement de Plancoët.

En effet, les nouveaux tracés suscitent notre étonnement et notre réprobation, l'emplacement de l'ancien fuseau ayant été réservé sur le PLU depuis de nombreuses années (1979) à la suite de la prise en compte des contraintes locales.

L'intérêt de réfléchir au contournement de la commune est réel. Le collectif ne s'oppose pas à la déviation mais celle-ci doit être effectuée sur le tracé initialement prévu qui convenait au plus grand nombre. En effet, les nouveaux tracés sont un désastre pour l'environnement et la qualité de vie des habitants.

Les chemins situés dans le bois enchantent les randonneurs et vététistes et constituent un havre de paix où la biodiversité est légion. Cet endroit où prolifèrent les oiseaux, les animaux sauvages attire chaque année les visiteurs et contribue à l'équilibre psychique et physique de la population qu'elle soit plancoëtine ou issue du tourisme. En France, les espèces végétales et animales disparaissent à un rythme effréné en raison de l'activité humaine. Il est donc essentiel de préserver la biodiversité qui décline à un rythme alarmant ces dernières années. Les activités humaines, telles que les changements d'utilisation des terres et la pollution en sont la principale cause.

Il est donc plus logique d'opter pour le tracé initial situé près de la zone industrielle qui préserve la belle vallée (faune, flore, magnifique espace boisé à préserver) et fait l'économie de zones agricoles. De surcroît, le tracé initial épargne davantage d'habitations et plus de vies humaines. En effet, ces nouveaux tracés seront beaucoup plus accidentogènes, avérés par plusieurs incidents déjà en raison de la présence massive de gibiers sur cette zone boisée (sangliers, chevreuils...). Les nouveaux tracés vont également isoler la zone industrielle car les personnes ne pourront plus y aller directement. Par conséquent, la population risque de se diriger vers d'autres artisans plus accessibles.

Par ailleurs, les nouveaux tracés impacteront de manière trop importante le foncier avec une consommation de terres agricoles cultivables (plus de 5 hectares par rapport au tracé d'origine). Le tracé initial a une antériorité de près d'un demi-siècle laissant une zone traversée par des terrains incultes depuis des décennies. A l'inverse, l'apparition soudaine des nouveaux tracés nuit fortement à la préservation des terres agricoles déjà menacées depuis longtemps par l'artificialisation au point de noter que la superficie d'un département disparaît tous les 7 ans.

Il est fait le constat d'aucune communication sur les nouveaux tracés de ce projet de déviation avant mi décembre suite à la publication sur le site internet du Conseil départemental de l'avis de concertation publique. A ce jour, de nombreuses personnes méconnaissent encore les nouveaux tracés. De nombreux jeunes viennent de s'installer récemment près des nouveaux tracés et ceux-ci sont actuellement écoeurés et découragés car ils n'ont donc pas pu acheter en connaissance de cause dans la mesure où les notaires n'étaient pas eux-mêmes informés. D'autre part, le projet met en péril des projets immobiliers sur des terrains récemment classés constructibles par le PLU de Dinan agglomération. Ainsi, le collectif n'est pas contre le contournement de Plancoët mais il n'est pas acceptable que les règles du jeu changent en cours de route. En effet, de nombreux habitants ont construit à distance du tracé initial après avoir été rassurés par les élus locaux de l'époque et les cadres en charge de l'équipement. A contrario, les habitants ayant construit il y a environ 40 ans près du tracé initial ont eu une décote sur l'achat de leur terrain et ont construit en ayant l'information qu'un contournement de la ville de Plancoët était possible à proximité de leur domicile.

Compte tenu de ces éléments, en particulier de l'impact environnemental et sur le foncier, nous vous serions gré de bien vouloir réexaminer les nouveaux tracés totalement incompatibles avec la vision décrite par le gouvernement sur la transition écologique, voire nuisible.

Comptant sur votre diligence, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de notre considération distinguée

Copies pour information :

- Monsieur André Coënt, Vice-président en charge des infrastructures routières au Conseil départemental, conseiller départemental du canton de Plestin-les-Grèves
- Madame Nathalie Nowak, conseillère déléguée à l'environnement au Conseil départemental
- Monsieur Arnaud Lecuyer, Vice Président en charge de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de l'Alimentation à la Région Bretagne, Président de Dinan Agglomération et maire de Saint Pôlan
- Monsieur Maxime Leborgne, Maire de Pluduno
- Monsieur René Bouan, Maire de Saint Lormel
- Monsieur Patrick Barraux, Maire de Plancoët

22130 Plancoët

le 9 février 2022

Monsieur,

je vous écris afin de manifester mon indignation face aux nouvelles variantes de tracé que vous proposez pour la déviation de Plancoët.

Quel est l'intérêt de modifier les variantes V1 ou V4 qui étaient les tracés prévus initialement, tracés acceptés par nombre d'habitants de la commune car ils avaient été définis il y a plus de 40 ans ?

Les responsables de ces changements de tracé se sont-ils déplacés sur les lieux avant de proposer ces modifications ? Pourquoi proposer d'autres tracés qui vont provoquer colère et incompréhension auprès des riverains concernés ?

Ces nouvelles variantes vont avoir des impacts catastrophiques dans les domaines environnementaux, économiques et sociaux.

Pendant des décennies, la commune de Plancoët s'est développée autour du tracé initialement prévu (V1 / V4). Nombreux sont les habitants de Plancoët qui ont fait construire leur maison en tenant compte du tracé initial de la déviation. Les nouveaux tracés remettent en cause la politique locale d'urbanisme de la commune de Plancoët qui a délivré les permis de construire ces dernières décennies et a aménagé le territoire en fonction du tracé initial de la déviation. Les nouveaux tracés V2 bis, V3, V5, V6 et V6 bis vont donc d'abord avoir des conséquences humaines désastreuses.

Les politiques ou fonctionnaires à l'initiative de ces modifications n'ont sans doute vu qu'une carte, que des champs. Ils ne connaissent pas les habitants. Ils n'ont pas vu les femmes, les hommes et tous les enfants qui vivent à l'endroit même ou à proximité duquel ils ont tracé leur route sur la carte.

Pourquoi vouloir changer un tracé autour duquel il y a un consensus et autour duquel la commune de Plancoët s'est développée depuis des années ?

Au-delà de l'aspect humain, il y a aussi l'aspect environnemental et économique. Les nouvelles variantes vont supprimer un grand nombre d'hectares de terres agricoles, mettant en difficulté les agriculteurs attachés à leurs terres, agriculteurs qui travaillent d'arrache-pied pour cultiver, élever leurs bêtes, entretenir le paysage environnant. De plus, les nouvelles variantes vont supprimer l'un des couloirs écologiques de la région. Elles vont détruire des zones boisées. Le paysage plancoëtin est connu pour sa biodiversité remarquable, pour la richesse de sa faune et de sa flore. Comment imaginer la destruction d'un espace aussi riche d'un point de vue écologique ?

Nombreuses sont les associations soucieuses de l'écologie, du bien-être des habitants et des animaux qui vont se sentir concernées par ce nouveau combat.

On ne peut accepter que les nouvelles variantes passent au milieu de jardins particuliers, au milieu de champs cultivés, au milieu de pâturages dans lesquels moutons, chèvres, chevaux, vaches et autres animaux paissent tranquillement, au milieu d'un centre équestre qui fait la fierté des Plancoëtines et des Plancoëtins. On ne peut accepter que les nouvelles variantes mettent en difficulté des centaines de personnes alors que le tracé initial avait été accepté par la population.

Je suis Plancoëtine. Mes parents habitent à Plancoët depuis toujours. Ils sont maintenant âgés. Ils devraient supporter une nouvelle route qui passerait à 25 mètres de leur maison, traversant le petit champ où ils élèvent quelques moutons... Ils devraient supporter nuisances sonores, pollution, tout ça parce que vous avez décidé de modifier le tracé initialement prévu depuis plus de 40 ans !!!

Et si c'étaient vos parents qui se retrouvaient dans cette situation ?

Je suis convaincue que les Plancoëtines et les Plancoëtins, très attachés à leur commune, à leurs beaux paysages riches et variés, à leur tranquillité ne vous laisseront pas faire et vont défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët.

Je vous demande donc de prendre en compte tous les courriers que vous aurez reçus et de revenir à la version initiale du tracé de la déviation de Plancoët.

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

22130 PLANCÔT

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
9, Place du général de Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Plancôt le, 14 février 2022

Objet : Déviation Plancôt

Monsieur le Directeur,

Suite à l'article de Ouest-France du 20 décembre 2021, quelle ne fut pas notre surprise de découvrir que des variantes différentes du projet initial étaient proposées.

En effet, les variantes V2 bis, V3, V5, V6, V6 bis traversent notre terrain (cadastre ZD 139) en largeur, alors que celui-ci est constructible au PLU de 2019, ce qui permet de le diviser en lots constructibles.

Un montage du projet a été réalisé par un géomètre et sommes en possession du certificat d'urbanisme réalisable signé de la Maire de Plancôt en Août 2021. La déclaration préalable de la division de la parcelle est acceptée.

La déviation est nécessaire pour la commune de Plancôt dans sa version initiale, comme nous l'avons toujours eu depuis la construction de notre maison en 1985 et bien avant.

Les nouvelles variantes nous impactent énormément, c'est "ahurissant", elles passent à une vingtaine ou trentaine de mètres de la maison et impactent le terrain dans toute sa largeur.

Si l'une d'elles était retenue, pour nous c'est un gros préjudice financier concernant le foncier et l'immobilier (dévalorisation) et aussi moral.

D'autre part, grande nuisance sonore, 10 000 véhicules par jour émission, visuelle et polluante et dénaturation de l'environnement.

Je suis également impacté par ces nouvelles variantes coupant également de part en part un terrain agricole, cadastre ZD 226, en indivision avec mes deux sœurs.

Un tel aménagement d'une des nouvelles variantes serait un désastre pour l'environnement et la vie au quotidien des habitants et des randonneurs. Sur ces tracés se trouve le Centre équestre de Plancôt et notre belle vallée boisée, non loin du Pontafilan, avec sa source lieu dit "Sassez" et son chemin piétonnier et cyclable ombragé, peuplé de différentes espèces animales.

Le tracé initial préserve d'ailleurs la faune, la flore, épargne au maximum les habitations et des hectares de terres agricoles. Depuis 50 ans, beaucoup de hameaux se sont peuplés à

proximité des nouvelles variantes. Il n'est pas rare d'apercevoir chevreuils, biches, lapins, faisans, perdrix à proximité sans parler de l'espace boisé qui renferme des nichées d'oiseaux.

Notre rue de la Fontaine Saint-Malo a été urbanisée du temps de Madame Le Dissier, ancienne Maire de Plancôt et Députée. Avec ces nouveaux tracés, elle est également coupée.

Nous espérons que le côté humain, l'avis du Maire et ses élus, et toutes les observations positives pour la déviation historique l'emporteront sur quelques millions de plus à déboursier, un projet qui sera effectué par des décennies, des siècles et des siècles... et plus favorable au réchauffement climatique car moins, beaucoup moins de surfaces bitumées.

Nous nous demandons de bien vouloir apporter la plus grande attention à ce dossier,

Et vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de notre considération distinguée.

22130 PLANCOËT

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Service Urbanisme
9 Place du Général de Gaulle
22000 Saint Brieuc

Lettre d'avis sur le projet de la déviation de Plancoët

Madame, Monsieur,

Nous sommes les heureux propriétaires du centre équestre de Plancoët que nous avons acquis très récemment, le 28 juillet 2021. Forts ravis de notre installation après de nombreux mois de travail afin de monter un dossier d'installation avec la Chambre d'Agriculture des Côtes d'Armor pour obtenir le statut de jeunes agriculteurs, nous avons repris ce centre équestre le 01 août dernier.

Nous avons été très surpris de découvrir courant décembre les variantes du projet de déviation. Nous avons été mis au courant au mois de juillet de ce projet de déviation par le maire de Plancoët, Monsieur Patrick Barraux, qui nous avait présenté le tracé historique (V1). En effet, les tracés proposés tout récemment mettraient, pour 4 d'entre eux, en péril toute notre activité. Les tracés V3, V5 et V6 couperaient le centre équestre en deux sur deux blocs de 5 ha et passeraient à une dizaine de mètres de notre carrière (lieu d'entraînement principal des chevaux et de dispense des cours). Il est difficile d'imaginer l'enseignement dans une ambiance calme et sereine avec les nuisances sonores de 2000 poids lourds journaliers à quelques mètres de notre espace de travail. Comme vous le voyez sur les plans ci-joint, la route serait de plus sur élevée par rapport au niveau de notre terrain ce qui accentuerait les nuisances sonores et de plus perturberait fortement la santé mentale de nos chevaux, sans compter que les travaux de réalisation de cette route feraient disparaître nos espaces de travail.

D'un point de vue économique, le fait d'avoir une route en plein milieu de notre structure ne nous permettrait plus d'exercer notre métier de passion car il en va de soit que nous ne pourrions plus proposer de cours sur la structure, nous ne pourrions plus proposer de pension sur ces terres déstructurées et cela mettrait fin à notre activité et au projet de toute une vie.


En ce qui concerne la V2bis, celle-ci amputerait une parcelle de 6ha où nous proposons également de la pension et où nous élevons nos chevaux. La terre étant notre moyen de gagner notre vie et d'élever nos chevaux, ces deux dernières en seraient fortement impactées.

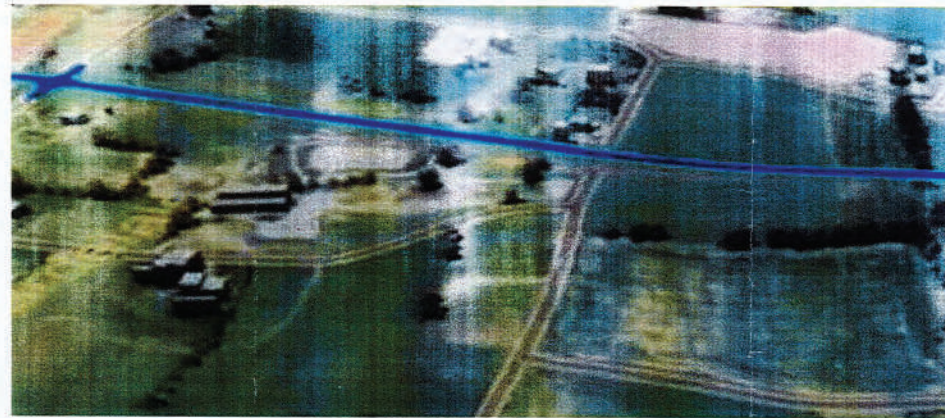
Nous sommes très compréhensifs sur le fait de créer une déviation afin de retrouver le calme et la sérénité dans le bourg de Plancoët, et nous restons favorables au tracé initial.

Nous serions ravis de vous accueillir au centre équestre si vous le souhaitez afin d'échanger et de mesurer l'ampleur du projet, mais aussi pour essayer de trouver des solutions ensemble.

Nous restons à votre disposition pour tout renseignement.

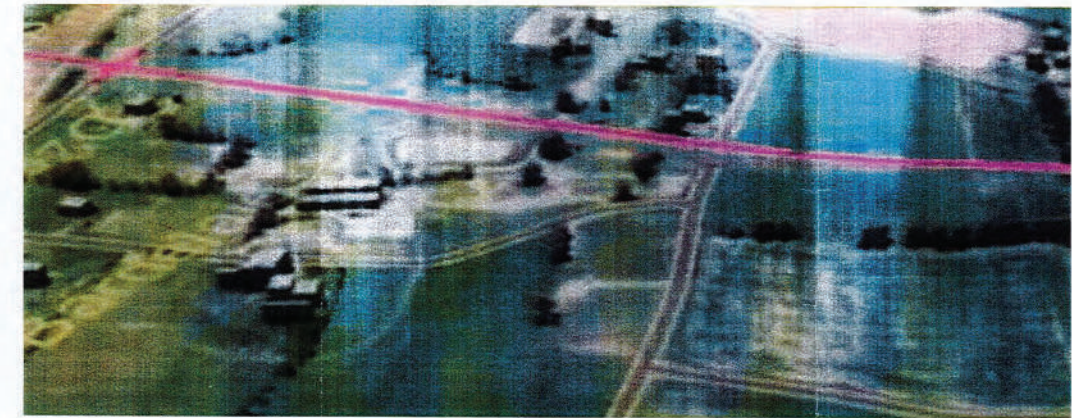
Bien Cordialement,





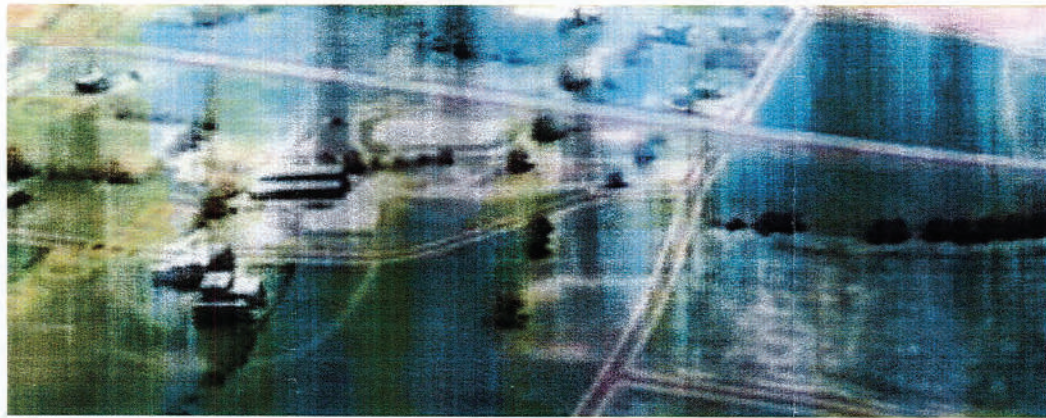
Variante 3

Sur cette capture d'écran, nous pouvons voir le tracé n°3 traverser le centre équestre de part en part, juste derrière la carrière (lieu de travail des chevaux et mais aussi de dispense des cours)



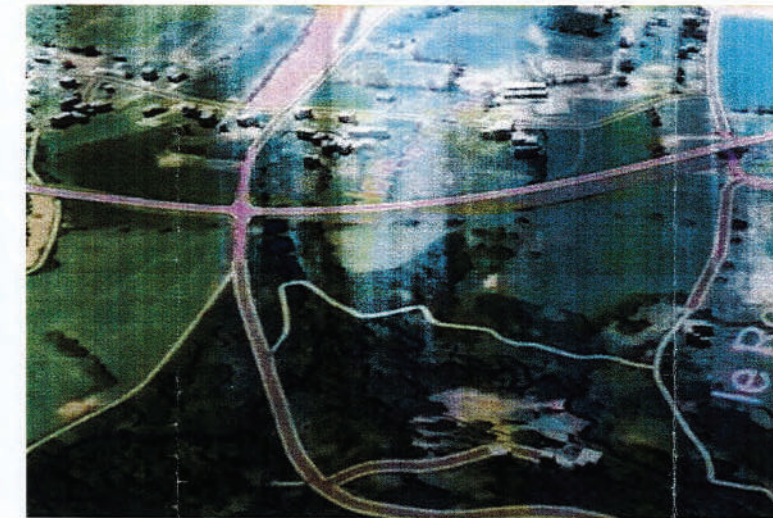
Variante 5

Même constat que le tracé n°3, la V5 propose un tracé qui coupe le centre équestre, ne permettant pas un accès aux parties hautes des champs endommagées et donc inutilisables pour notre activité. Et il en va de même pour la carrière et l'ensemble des champs impactés.



Variante 6

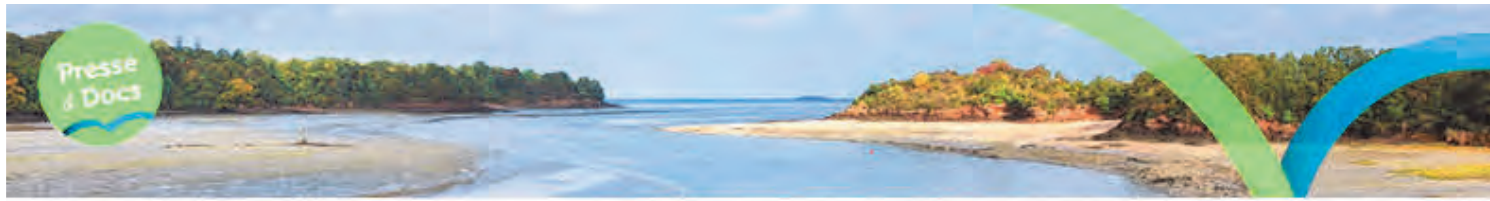
Encore un tracé qui coupe le centre équestre mais cette fois ci avec rehaussement de la chaussée bien net, ce qui en plus de couper le centre équestre, nous impacterait d'avantage au niveau du bruit et des vibrations du fait de cette surélévation de la chaussée qui génèrerait un impact négatif phénoménal sur la santé et le bien être des chevaux.



Variante 2Bis

Un tracé différent des précédents, mais qui cette fois-ci impact principalement les terres en pâturages ainsi que leur accès qui ne pourrons plus se faire à moins de descendre la route de Languenan puis remonter à pied par les chemins pédestres afin d'accéder à nos parcelles. Encore une fois, que ce soit au point de vue accès, perte économique liée aux pensions qui ne seront plus possibles ou au bien être des chevaux, il est impensable que cela ne se fasse.

9.6 ANNEXE 6 : ARTICLES DE PRESSE



Ouest-France Dinan 20/12/2021

Une concertation sur la déviation va être lancée

Plancoët — Le Département invite les habitants à se prononcer sur la déviation de la commune.

Une première réunion publique sera organisée le 13 janvier.

Le projet

Longtemps évoquée, la déviation de Plancoët semble cette fois-ci sortir de ses cartons, pour se diriger vers une concrétisation à moyen terme. Dans cette optique, le Département « lance une concertation publique sur le projet ».

En clair, la population est invitée à prendre connaissance d'hypothèses du tracé de cette déviation. Elle pourra émettre des avis, pour amender ou enrichir le projet. Une première réunion publique se déroulera le 13 janvier 2022, à Plancoët.

Les avantages de la déviation

Ce contournement de la ville vise à améliorer et sécuriser les itinéraires RD768 et RD794, deux axes structurants pour le quart nord-est du département ; à alléger le trafic de transit dans le centre-ville, pour améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants ; à faciliter les liaisons en direction des pôles économiques (agroalimentaire) de Dinan et Lamballe ; et permettre une desserte efficace vers le littoral, les axes concernés se présentant comme itinéraire parallèle à la route côtière RD786.

Concertation publique

Cet ensemble de raisons en fait une opération prioritaire du Schéma départemental d'aménagement routier des Côtes-d'Armor.



À ce stade du projet de la déviation de Plancoët, la seule certitude ce sont les points de jonction du giratoire du Frêne, à l'est, au rond-point de la Millière, à l'ouest.

(PHOTO : OUEST-FRANCE)

Deux phases de concertation vont se suivre. La première permet d'échanger sur l'opportunité du projet et de connaître les variantes du tracé ; la seconde va se concentrer sur la variante retenue.

Pour la phase 1, quatre permanences sont prévues : le 17 janvier, de 14 h à 18 h, à la salle des fêtes de Plancoët ; le 22 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; le 29 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Plu-

duno ; le 5 février, de 9 h à 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët.

Trois ateliers thématiques se tiendront à la salle des fêtes de Plancoët (inscriptions, DIMM@cotesdarmor.fr ou tel 02 96 77 69 05) ; en janvier, le 18, à 19 h, atelier pour les associations ; le 24, à 14 h, pour le monde agricole ; et le 24, à 19 h, pour les acteurs économiques.

Le dossier de concertation du projet est disponible en version numéri-

que, sur le site internet du Département (cotesdarmor.fr/participations-publiques) et en version papier, auprès des trois mairies (Plancoët, Pluduno et Saint-Lormel), où des registres sont à disposition, aux horaires habituels d'ouverture.

À noter qu'un bilan sera réalisé à la fin de chaque phase.

Jeudi 13 janvier, à 19 h, réunion publique, salle Kreuzau, à Plancoët.

Ouest-France du 10/01/2022

Plancoët

Déviation : la réunion publique sera aussi diffusée en ligne

Dans le cadre de la concertation sur le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët, le Département organise une réunion publique jeudi 13 janvier, à 19 h, à la salle Kreuzau (accès rue des Buis).

Avec le contexte sanitaire et la réglementation en vigueur, la capacité de la salle est limitée à une centai-

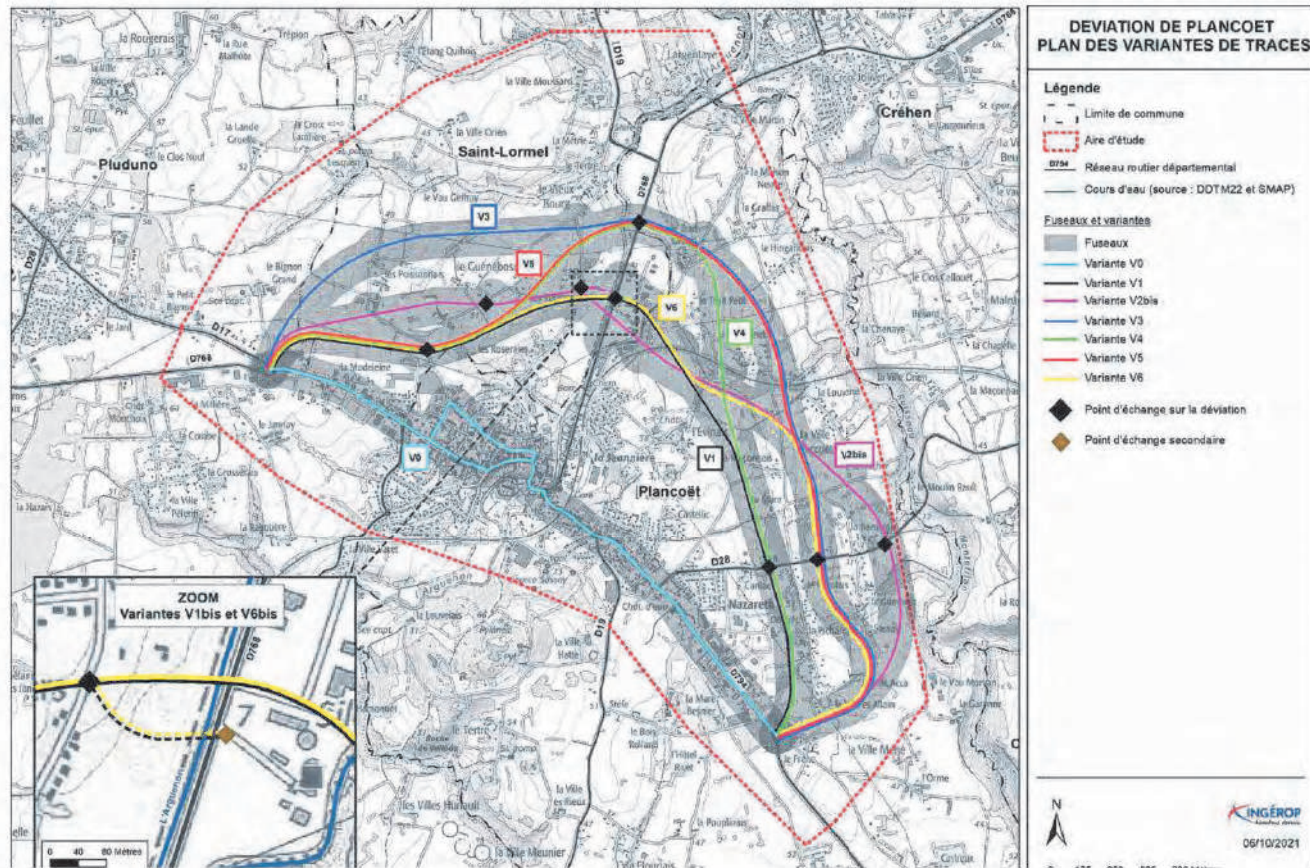
ne de participants. Face à ces dispositions particulières, le Département diffusera la réunion en direct sur son site internet : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Tous les participants (en présentiel comme en distanciel) pourront transmettre leurs questions et observations par SMS.

A la Une

PRÉVUE EN 2026. Déviation de Plancoët : ressorti des cartons, le projet pourrait faire polémique

A Plancoët, cela fait plus de 40 ans que l'idée de déviation est envisagée. Depuis quelques années, la commune et le département, gestionnaire des routes déviées, marchent dans la même direction pour y aboutir. Ou presque...



Projet de déviation de Plancoët (fond IGN), proposé par le Département avec les différents tracés. Département des Côtes-d'Armor

Attention, sujet sensible ! Comme souvent, la déviation envisagée du centre-ville ne fait pas que des heureux. Certains habitants se verront soulagés du flux de véhicules quotidiens devant leurs fenêtres. Mais des commerçants seront délestés de leur clientèle de passage : c'est le schéma habituel des pour et des contre quand il s'agit de déviation.

S'ajoutent, à Plancoët, des dizaines d'opposants à des tracés qui empiètent sur des zones naturelles ou arrivent au pied de leur jardin. Un opposant, semblant pour l'instant, isolé, remet, quant à lui, le projet en question. Il évoque l'artificialisation de dizaines d'hectares de terre, « autant que depuis 10 ans sur les trois communes concernées par la déviation alors qu'on demande, partout, aux collectivités locales de faire preuve de sobriété foncière. Et le bitume n'absorbe pas de CO₂ », retient-il (lire par ailleurs).

Pour autant, le Département, gestionnaire des RD 768 (arrivant de Lamballe) et de la RD 794 (de Dinan), envisage une déviation du

centre-ville, où convergent donc ces deux routes, avec un flux parfois important.

11.000 véhicules par jour

11.000 véhicules par jour seraient recensés, en moyenne, au niveau des quais de l'Arguenon. On retrouve beaucoup de camions, 10 à 15% du flux journalier, y compris le week-end, de par les besoins de l'agroalimentaire. « Et ce n'est pas fini, on nous a annoncé une densification », abonde Patrick Barraux, maire de la commune depuis 2014, qui explique avoir relancé dossier de déviation en arrivant aux affaires municipales « car rien n'avait bougé depuis les années où elle avait été évoquée ».

Même si Plancoët ne connaît que de très rares embouteillages, on prend parfois soin de l'éviter quand on connaît les routes de travers. Ce sont surtout les quais de l'Arguenon qui posent problème, là où débouche la route de Dinan. La circulation se divise ensuite entre les véhicules qui bifurquent à droite en direction de Saint-Malo, et ceux qui se dirigent

plutôt vers le centre-ville, la route de Lamballe et ses supermarchés. Dans l'autre sens (depuis Lamballe), le trafic pouvant se faire par la rue commerçante du centre-ville, la problématique est sans doute moins marquée.

Un dossier prioritaire

Convaincu de la nécessité de dévier le transit du centre-ville, le maire confirme que, désormais, « le dossier prend bonne forme. Il est devenu prioritaire pour le département, maintenant que la déviation de Caulnes est terminée ». Les travaux pourraient donc démarrer fin 2026-début 2027 pour un coût, approximatif, de 28 millions d'euros.

Le maire estime que les Plancoëtins et les habitants des communes alentour, sont très majoritairement en faveur de la déviation. Ce qui semble déranger le plus, ce n'est pas tant le concept de déviation que les endroits par où elle pourrait passer.

A l'origine du projet, voilà quelques dizaines d'années donc, une voie est tracée au nord de la commune, pour relier la route

de Dinan à celle de Lamballe, contournant, globalement, le centre-ville. Ce premier tracé passait sur les deux communes limitrophes de Saint-Lormel et Pluduno, qui accueillent, aujourd'hui, les supermarchés « plancoëtins ».

Habitants impactés

Or, depuis que le Département a pris les choses en main, et que différentes études ont vu le jour, d'autres tracés sont apparus. Et les boudiers se sont levés. Notamment ceux d'un collectif d'habitants, tous impactés par les autres trajets que celui d'origine.

« Nous avons été très surpris de découvrir les nouveaux tracés, fin décembre, lorsqu'ils ont été affichés à la mairie », assure Pierre-Yves Reboux, le porte parole du collectif *Tous unis pour la déviation historique*. « Nous ne nous opposons pas à la déviation », rappelle-t-il, « mais ces tracés nous impactent individuellement et collectivement ».

Le maire de Plancoët apporte d'ailleurs son soutien à ce collectif. « Beaucoup de choses ont été faites en fonction de ce

tracé. J'ai pu rendre certains secteurs constructibles, sachant qu'ils ne seraient pas concernés par la déviation, par exemple. Les gens ont aussi acheté en sachant cela. Certains tracés ne me conviennent pas, et à la population non plus. Ça remet en cause tout ce qu'on a fait en matière d'urbanisme ».

Pierre-Yves Reboux prétend que les jardins de plusieurs habitations se trouveraient alors à 20 mètres de la nouvelle route alors qu'un centre équestre, récemment racheté, serait traversé par l'un des tracés. « Le tracé prévu était connu de tout le monde. Il contournait la zone artisanale alors que les nouveaux détruiraient des zones boisées et des parcelles agricoles ».

Très complet cependant, le dossier en ligne du Département concernant les différents scénarios est plus nuancé. L'on y constate que les tracés n'ont pas tous le même impact sur la nature, la topographie, la géologie, les risques naturels, l'alimentation en haut potable et les cours d'eau franchis.

Autant de critères étudiés par

le Département qui rend des conclusions très fournies dans sa « présentation et analyse des variantes », consultable en ligne et présentée prochainement à la population. En conclusion de ce rapport, le Département attribue une note, et le tracé d'origine ne bénéficie pas de la meilleure note en terme d'impact « global ».

« Rien n'est insoluble »

Les points noirs de celui-ci s'avèrent le franchissement de l'Arguenon en zone humide. Un surcoût envisagé de 7 millions d'euros, ce qui ferait aussi pencher le Département pour une version moins chère du projet.

« Rien n'est insoluble », prétend cependant Patrick Barraux qui rappelle que la déviation est financée à hauteur de 70% par le Département et 30% par les communes concernées et Dinan Agglomération.

L'heure est désormais aux présentations détaillées, à la concertation... et sans doute aux débats. **• Agnès ESTEVES DA SILVA**

DÉVIATION. Concertation publique en cours

Le département organise une concertation en deux phases. La première permet de connaître l'avis de la population sur « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, ses enjeux et ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ; les partis d'aménagement envisagés, les variantes de tracé de la déviation et l'analyse comparative multicritères de ces variantes ».

Le public pourra ensuite formuler des observations ainsi que des propositions et participer à la conception du projet au travers d'un dialogue, afin d'enrichir le projet d'aménagement.

Réunion et permanences

Une réunion publique est prévue le jeudi 13 janvier, à 19 h, salle Kreuzau, à Plancoët et le public a jusqu'au 17 février pour formuler des remarques. Attention, la capacité de la salle étant très limitée en ce moment, mieux vaut savoir que le Département diffuse la réunion en direct sur son site internet : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Tous les participants (en

présentiel comme en distanciel) pourront transmettre leurs questions et observations par SMS.

Quatre permanences sont également prévues : le 17 janvier, de 14 h à 18 h, à la salle des fêtes de Plancoët ; le 22 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; le 29 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Pluduno ; le 5 février, de 9 h à 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët.

Trois ateliers thématiques se tiendront, en janvier, à la salle des fêtes de Plancoët (inscriptions, DIMM@cotesdarmor.fr ou tel 02 96 77 69 05) ; le 18, à 19 h, pour les associations ; le 24, à 14 h, pour le monde agricole ; et le 24, à 19 h, pour les acteurs économiques.

■ Dossier de concertation disponible sur le site internet du Département cotesdarmor.fr/participations-publiques

■ Le dossier peut également être obtenu auprès des trois mairies (Plancoët, Pluduno et Saint-Lormel), où des registres sont à disposition, aux horaires habituels d'ouverture.

UN OPPOSANT AU PROJET S'EXPRIME. « La déviation est un non sens environnemental »

Si la déviation de Plancoët semble faire l'unanimité, une voix s'élève, cependant, pour dénoncer « un projet de l'ancien monde. »



Lorsqu'on arrive de Lamballe, une quatrième route pourrait partir, dans quelques années, du rond point à l'entrée de Plancoët.

Dans une lettre ouverte adressée à la rédaction, un habitant de Pluduno, David Rouxel, estime, que ce projet est un « non-sens environnemental. »

Selon lui, l'étude d'impact ne prendrait pas en considération « les différents engagements nationaux en matière de biodiversité, de neutralité carbone, de réduction des gaz à effet de serre et de lutte contre l'artificialisation des terres agricoles. »

Le projet de déviation routière grignoterait 40 hectares de terres agricoles, « en contradiction avec l'objectif zéro artificialisation voulu par la loi Climat et résilience du 22 août 2021. » Avec, notamment, l'abattage d'arbres multi-centenaires et la destruction du bocage.

L'opposant au projet assure que, dès lors, « des changements d'orientation stratégique en matière sont pourtant possibles. La preuve en est avec l'abandon récent des projets de contournement de Vitré, de Fougères et de Châteaubourg, dans le département voisin d'Ille-et-Vilaine. »

Il réfute également l'argument du gain de temps que pourrait induire la déviation et assure que « l'étude d'impact de ce projet assène des vérités obsolètes. Loin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, une

réfute également l'argument du gain de temps que pourrait induire la déviation et assure que « l'étude d'impact de ce projet assène des vérités obsolètes. Loin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, une

réfute également l'argument du gain de temps que pourrait induire la déviation et assure que « l'étude d'impact de ce projet assène des vérités obsolètes. Loin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, une

Les 500 administrateurs et 1 264 collaborateurs*
du Crédit Agricole en Côtes d'Armor
vous souhaitent une belle année 2022.



ADELE, ADELIN, ADRIEN, AGATHE, AGNES, ALAIN, ALBAN, ALBANE, ALBERT, ALEXANDRE, ALEXIA, ALEXIS, ALICIA, ALINE, ALISON, AMANDINE, AMBRO, AMELIE, ANAËLLE, ANAIS, ANATOLE, ANDRE, ANGELOU, ANGELO, ANNA, ANNABELLE, ANNE, ANNE-SOPHIE, ANNE-CHARLOTTE, ANNE-CHRISTEL, ANNE-CLAIRE, ANNE-CLAUDE, ANNE-HELENE, ANNE-LAURE, ANNE-LISE, ANNELYSE, ANNE-MARIE, ANNE-SOPHIE, ANNIE, ANNYVONNE, ANTHONY, ANTOINE, ANTONY, ARMELLE, ARNAUD, ARTHUR, ASTRID, AUDE, AUDREY, AURELIE, AURELIEN, AURORE, AXEL, AYMERIC, AZEJICE, BAPTISTE, BASTIEN, BEATRICE, BENEDICTE, BENJAMIN, BENOIT, BERNARD, BERTRAND, BETTY, BLANDINE, BLEUEN, BRENDAN, BRIGITTE, BRUNO, CAMILLE, CAPUCINE, CARINE, CAROLE, CAROLINE, CASSANDRA, CASSANDRE, CATHERINE, CATHY, CECILE, CECILIA, CEDRIC, CELINE, CHANTAL, CHARLENE, CHARLES, CHARLOTTE, CHLOE, CHRISTELE, CHRISTELLE, CHRISTIAN, CHRISTINE, CHRISTOPHE, CHRISTOPHER, CINDY, CLAIRE, CLARA, CLARISSE, CLAUDE, CLAUDE, CLEMENCE, CLEMENT, CORALIE, CORALINE, CORENTIN, CORINNE, CYNTHIA, CYRIL, DAMIEN, DANAE, DANIEL, DAPHNEE, DAVID, DEBORAH, DELPHINE, DENIS, DIANE, DIDIER, DOMINIQUE, DONOVAN, EDOUARD, ELEAS, ELEONORE, ELJANE, ELINA, ELISABETH, ELISE, ELIZABETH, ELODIE, ELOISE, ELSA, ELVINA, EMELYNE, EMILIE, EMILIE, EMMA, EMMANUEL, EMMANUELLE, ENORA, ERIC, FABRICE, FANNY, FARAH, FARID, FATIMA, FAUSTINE, FIOJA, FLAVIE, FLORENCE, FRANCIS, VALENTIN, FREDY, FREDERIC, FREDERIK, GABRIEL, GAELLE, GILBERT, GILBAS, GILLES, GINA, GREGORY, GUENOLE, GUERWEN, GUILLAUME, HENRI, HERMINE, HERVE, HERVELINE, HORTENSE, HUGO, HUGUES, ILOA, FRANCOIS, JEAN-JACQUES, JEAN-LUC, JEAN-MARC, JEAN-MARIE, JEAN-MICHEL, JEREMIE, JEFFERSON, JENNIFER, JEREMIE, JEREMY, JEROME, JIMMY, JORDAN, JOSE, JOSEPH, JULIA, JULIAN, JULIE, JULIEN, JULIETTE, JULINE, LAURA, LAURE, LAURENCE, LAUREN, LAURENT, LAURIANE, LAURIE, LEA, LENA, LOUISE, LUC, LUCAS, LUCIA, LUCIE, LUCILE, LUDVINE, LUDOVIC, LYDIA, LYDIE, MAGGUY, MAITE, MALDRIE, MALORY, MANNAIS, MANON, MARC, MARCEL, MARC-MARIE, MARIE-ANNE, MARIE-ANNICK, MARIE-CLAUDE, MARIE-GABRIELLE, MARIE-JOSEE, MARIE-THERESE, MARIE-YVONNE, MARIYNE, MARINA, MARINE, MARIO, MARION, MATTHIEU, MAUD, MAURIANE, MAURICE, MAXIME, MAXIMILIEN, MEGANE, MEHDI, MONIQUE, MORGAN, MORGANE, MURAT, MURIEL, MYLENE, MYRIAM, NADEGE, NADIA, NADINE, NAJAT, NATACHA, NATHAËL, NATHAN, NAWAL, NESE, NICOLAS, NICOLE, NINA, NOEMIE, NOLWEN, NOLWEN, OCEANE, ODILE, OLIVIER, OPHELIE, PAMELA, PAOLA, PASCAL, PASCALLE, PATRICE, PATRICIA, PATRICK, PAUL, PAULINE, PERRINE, PHILIPPE, PIERRE, PIERRE-LOUIS, PIERRE-YVES, PIERRE-ALAIN, PIERRE-HENRI, PIERRE-MARIE, PIERRE-OLIVIER, PIERRE-YVES, PIERRIK, QUENTIN, RACHEL, RACHELLE, RAYMOND, REGIS, REMI, REMY, RENAN, RENAUD, REINE, RICHARD, ROBERT, ROGER, ROLAND, ROMAIN, ROMANE, RONAN, ROSE-MARIE, ROSELYNE, ROSINE, ROXANE, ROXYANE, ROZANNE, ROZENN, SABINE, SABRINA, SALOME, SAMUEL, SANDRA, SANDRINE, SANDY, SARAH, SEBASTIEN, SEGOLENE, SERGE, SEVERINE, SIGOLENE, SILIA, SIMON, SOAZIC, SOLANGE, SOLEN, SOLENE, SOLENN, SONIA, SOPHIE, SOPHIE, STANISLAS, STELLA, STEPHANE, STEPHANIE, STEVEN, SYLVAIN, SYLVAIN, SYLVIA, SYLVIANE, SYLVIE, TANGUY, THIBAUT, THIERRY, THOMAS, TIPHAIN, TOM, TONY, TRACY, TUGDUAL, VALENTINE, VALERIANE, VALERIE, VALERY, VANESSA, VERONIQUE, VICTOR, VINCENT, VIOLAINE, VIRGINIE, VIVIANE, WENDY, WILLIAM, XAVIER, YAELE, YANN, YANNICK, YOAN, YOANN, YOHAN, YOHANN, YOLANDE, YOUNN, YUNA, YVES, YVON.

EUX AUSSI SONT ATTACHÉS AUX CÔTES D'ARMOR ET AGISSENT
CHAQUE JOUR DANS VOTRE INTÉRÊT ET CELUI DE LA SOCIÉTÉ.

* chiffres à fin décembre 2021

Caisses régionales de Crédit Agricole Mutual des Côtes d'Armor, société coopérative à capital variable, agréée en tant qu'établissement de crédit. Siège social : La Croix Tual, 9 rue du Plan, PLOUFRAGAN - 22090 SAINT-BRIEUC CEDEX 9, 777 456 179 RCS SAINT-BRIEUC. Société de courtage d'assurance immatriculée auprès de l'ORIAS sous le n° 07 023 501 (www.orias.fr). Titulaire de la carte professionnelle Transaction, Gestion Immobilière et Syndic n° CPI 2201.2021.000.000.003 délivrée par la CCI des Côtes d'Armor, bénéficiaire de la Garantie Financière et Assurance de Responsabilité Civile Professionnelle délivrée par CAMCA 53 rue de la Boétie 75008 Paris.



Ouest-France Dinan 17/01/2022

Plancoët

Le Département a présenté le projet de déviation



Jeudi soir, la salle Kreuzau était comble, pour assister à la présentation, par le Département, du projet de déviation de Plancoët.

| PHOTO : OUEST-FRANCE

Jeudi, la réunion sur le projet de déviation de Plancoët a été animée par André Coënt, vice-président départemental en charge des infrastructures ; Franck Bourdais, directeur ; Philippe Robers, en charge des grands travaux ; et Gwenaël Geoffray, du bureau d'études.

Lors de cette première phase de concertation, le projet a été présenté dans sa globalité. André Coënt a justifié cet investissement classé dans « les opérations prioritaires du Département ».

Sa création s'appuie sur le besoin de sécurité en fonction d'un gros trafic routier. Elle participerait à faciliter les liaisons dans les domaines de l'économie et du tourisme. « Le nouveau tracé vise la fluidité et non la

rapidité », précise-t-il.

Le bureau d'études a communiqué les étapes du projet, la synthèse des sensibilités et leur hiérarchisation. Ainsi l'hypothèse « d'une déviation par le sud, ou d'un tracé éloigné par le nord, n'est pas pertinente ». Les hypothèses retenues prennent en compte l'étude hydraulique, l'activité agricole, les distances et les coûts (estimés de 21 à 29 millions d'euros selon le tracé).

Un temps d'échanges a prolongé la réunion. La diffusion en direct sur internet a permis une large participation

Patrick Barraux, maire et son conseil municipal souhaitent « le tracé initial ». Des riverains ont fait part de leurs interrogations.



La première réunion publique sur le projet de déviation en marque le coup d'envoi. Mais il faudra de longues années avant de voir sa réalisation.

CONTOURNEMENT. 120 personnes à la première réunion publique

En visioconférence ou en présentiel, chacun pouvait assister à la première réunion publique organisée par le Département concernant la déviation de Plancoët.

PLANCOËT

Dans la salle Kreuzau, 120 personnes environ se sont déplacées pour venir écouter les différents acteurs de ce projet, dont des élus des communes voisines comme Saint-Lormel et Pluduno, concernées au premier chef, et en présence aussi des conseillers départementaux.

La distanciation réglementaire était respectée et c'est un auditoire calme et attentif qui a suivi les différentes démonstrations présentées concernant les variantes du tracé.

Revenir au tracé initial

Le maire de la commune, Patrick Barraux, a présenté la position du conseil municipal de la commune, des deux conseil-

lers départementaux, qui rejoint celle du collectif des riverains, souhaitant la réalisation du tracé initial, c'est à dire la variante N°1, du rond point de la zone artisanale de Nazareth au rond-point prévu à la zone artisanale de Saint-Lormel.

« Voilà plus de 40 ans qu'une bonne majorité de Plancoëtins et d'usagers attendent cette déviation. Au centre ville, la situation est devenue catastrophique avec plus de 10.000 véhicules par jour dont bon nombre de poids lourds. Or les choses ne vont pas en s'arrangeant avec l'accroissement prévu du trafic et ce n'est pas le dramatique accident que nous avons subi dernièrement qui va me donner tort ».

Concernant son choix de la variante N°1, tracé le plus court, « c'est le moins impactant, parce que tout le monde était au courant et que nous avons réalisé tous nos documents d'urbanisme en fonction de ce tracé. Nous avons fermé certaines zones à l'urbanisation et nous en avons ouvert d'autres à la construction dans des secteurs qui n'étaient pas censés être à proximité du tracé, mais qui, aujourd'hui seraient impactés par de nouvelles variantes. C'est toute la politique d'aménagement de la ville de Plancoët qui serait remise en cause par ces nouvelles variantes avec en plus la problématique du coût astronomique du franchissement de l'Arguenon. En

concertation avec nos amis de Saint-Lormel nous serons en mesure de présenter une solution de franchissement beaucoup plus économique et qui impactera moins le territoire lormelois ».

Milieux agricoles et environnement

Pour conclure, Patrick Barraux a réaffirmé « la forte volonté de la ville de Plancoët que cette déviation soit réalisée avec le moins d'impact possible sur la tranquillité des riverains, en veillant à la préservation du milieu agricole et bien sûr, en veillant à la préservation de l'environnement. Le tout dans le respect de nos documents d'urbanisme ».

CONTOURNEMENT. Paroles de résidentes

Méline est commerçante dans la rue du Pont : « J'ai suivi en visio toute la réunion, le fait que ce soit en visio c'était un avantage pour les personnes ne pouvant se déplacer. Je trouve que la réunion a été bien menée. Mais je pense que tout le monde a été déçu à l'écoute des différents variantes proposées. A mon avis, les gens attendaient plutôt des explications sur le tracé historique prévu initialement, surtout du fait de l'urbanisation qui a été étudiée en tenant compte de ce tracé. Néanmoins, il était quand-même important de discuter sur



Méline, commerçante rue du Pont.

différentes possibilités et d'apporter toutes ces précisions. Pour moi, la déviation n'aura aucun impact sur le côté commercial dans

la ville. En tant que commerçante installée dans la rue du Pont, j'ai d'ailleurs adressé un SMS lors de la réunion pour confirmer

cette position. Je pense que cela peut permettre à des acheteurs de venir reprendre le centre-ville, de pouvoir en profiter calmement sans risquer de se faire écraser... ».

Pour Marie Thérèse, demeurant dans la commune de Créhen, « je n'habite pas la commune de Plancoët, mais j'y viens régulièrement pour faire mes courses. Je ne suis d'ailleurs pas la seule aux alentours et de nombreuses personnes font de même. En ce qui concerne la déviation il se peut qu'il y ait un impact ou pas, tout dépendra sans doute du tracé... ».

DÉVIATION DE PLANCOËT. Derrière leur écran, 250 personnes captivées par la réunion publique

C'était un peu prévisible tant le sujet est brûlant et la salle petite : la première réunion publique organisée par le Département au sujet de la déviation a fait le plein. Aussi bien en salle qu'à distance...

À son premier abord, tout ça paraissait un peu compliqué. Mais, devant tenir compte des mesures sanitaires actuelles, le Département des Côtes-d'Armor a dû se résigner à trouver une solution pour organiser la première réunion publique évoquant la déviation du centre-ville de Plancoët.

Quelques jours avant l'événement, on nous promettait de pouvoir le suivre sur internet. Des questions par SMS pourraient même être posées aux intervenants. On imaginait alors des images figées sur une brochette d'intervenants sans saveur qui auraient récité leur litanie avant de répondre aux questions d'un public qu'on ne voyait pas.

Il est 18h40, jeudi 13 janvier, lorsque nous tapons l'adresse du site du département sur Internet. Sur la page d'accueil du site, on repère immédiatement ce qui nous concerne « Suivre la réunion publique de la déviation de Plancoët en direct ». Mais, malgré nos



Circulation dans le centre-ville de Plancoët. Département des Côtes-d'Armor.

clics répétés, rien ne vient. Il est peut-être trop tôt.

18h55. On retape l'adresse du Conseil départemental sur internet. Même page d'accueil et même tentative. Cette fois, une nouvelle page s'ouvre et on entre dans le vif du sujet. On voit clairement la salle Kreuzau, les dos des personnes du public, un écran blanc au fond, des intervenants attablés et une jeune femme avec un micro, debout devant l'écran, qui regarde l'heure. « Il est 19h, nous allons pouvoir commencer », annonce-t-elle.

Pas de pass sanitaire

En préambule, Hélène Herzog-Stasi, animatrice du cabinet de communication Etat d'Esprit, revient sur l'objet de cette réunion et précise qu'elle n'est pas soumise au pass sanitaire, ainsi que l'ensemble de la consultation (ateliers, autres réunions), souhaite des organisateurs pour toucher le plus de monde possible.

Après une brève présentation de la soirée, la parole est donnée rapidement au maire de Plancoët. Fidèle à lui-même, Patrick Barraux donne le ton dès ses

premières phrases. « Pour couper court à toute polémique, je vais vous donner le point de vue du conseil municipal : nous soutenons le projet historique de la déviation. » Pour mémoire, un tracé dit historique était dans toutes les têtes depuis les années 1970, date où la déviation a été imaginée par les collectivités de l'époque avant d'être délaissée. Il contourne légèrement la ville par le Nord.

« Nous allons vous écouter, mais il y aura des contraintes »
ANDRÉ COËNT, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

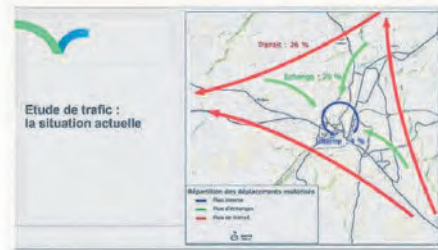
Mais le maire a, un peu, brûlé les étapes. André Coënt, vice-président en charge des infrastructures et des mobilités douces au Conseil départemental, intervient alors, recadrant l'objet de la réunion sur l'utilité de cette déviation : « le projet de déviation de Plancoët est inscrit en opération prioritaire dans le schéma départemental d'

aménagement routier », présente-t-il.

Et l'élu de rappeler que la ville est traversée par deux routes importantes, l'une vers Dinan et l'autre vers Lamballe. Le trafic quotidien, estimé entre 6.000 et 10.000 véhicules, dont 5 à 10% de camions, s'avère dense. « Le projet de déviation permettra d'améliorer et de sécuriser les itinéraires et supprimer des trafics de transit », retient André Coënt qui complète, « nous sommes là pour échanger sur l'opportunité du projet, les variantes proposées. Nous

allons vous écouter, mais il y aura des contraintes et il faudra les respecter. » Dont l'une des plus importantes... le coût, estimé de 21 à 29 millions d'euros en fonction des projets.

Pendant que les prises de paroles se succèdent, des projections défilent sur l'écran. Des zooms sont alors opérés pour ceux qui regardent depuis leur écran avec des informations très lisibles. L'animatrice revient parfois sur l'une des interventions, demandant un éclaircissement ou relevant avec humour quelques mots.



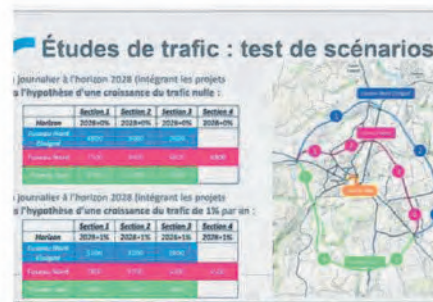
Flux de circulation actuels à Plancoët. Département des Côtes-d'Armor.

RÉUNION PUBLIQUE DE PLANCOËT (SUITE). Études et questionnements

Après une vingtaine de minutes, le directeur des infrastructures au Département, Franck Bourdais, s'exprime à son tour, rappelant que la collectivité locale gère 4.600 km de routes. « La déviation supprimera le transit au centre bourg et favorisera un transit le plus rapide et le plus court possible. C'est aussi un plus pour l'économie et le tourisme en desservant la côte d'Émeraude puis les terres. »

« Ce n'est pas une 4 voies ! »

Franck Bourdais met aussi fin au doute de certains : non, le projet n'est pas une quatre voies mais bien une deux voies. Puis, le directeur insiste longuement sur la phase de concertation, primordiale, selon lui, pour éviter tout conflit éventuel ultérieur. « On élabore un projet pour des dizaines, voire des centaines d'années. Celui-ci est soumis à des risques juridiques forts par rapport à l'environnement. Nous avons donc envisagé plusieurs variantes pour justifier de l'intérêt du projet. Il faut qu'on dise en quoi la collectivité est légitime à créer cette route. Car, si le projet



Réunion publique déviation de Plancoët : le report de trafics. Département des Côtes-d'Armor.

n'est pas justifié de manière complète, il peut être attaqué juridiquement. »

Cette explication, Franck Bourdais devra la redonner à plusieurs reprises pendant la soirée, notamment lors de la session des questions de l'auditoire. Plusieurs d'entre-elles ont, inévitablement, tourné autour de l'intérêt du projet et du choix de tel ou tel tracé puisque les différentes voies ont été présentées.

Jusqu'à 60% de poids lourds

C'était d'ailleurs la tâche du bureau d'études, qui s'est étendu longuement sur sa façon d'opérer différents diagnostics

miné trois fuseaux dans lesquels pouvait venir s'insérer la future déviation. Un au Sud de la commune, un au Nord et un plus éloigné au Nord. « On a alors fait des tests d'éventuels reports du trafic et le potentiel le plus important était celui du Nord. » C'est donc dans ce fuseau Nord que le bureau a ensuite étudié la possibilité de différentes variantes, 6 plus la variante 0 qui est de ne rien faire.

Les mêmes tests de report de trafic ont, à nouveau, été effectués pour chaque variante proposée. Et des différences se sont fait jour : de 4.300 véhicules à 6.700 véhicules selon les variantes. D'autres études d'impact ont été effectuées par le Département, notam-

ment hydrauliques pour le côté inondable de la route. Tous ces résultats sont à retrouver sur le site internet du Département.

Tracé pas déterminé

La deuxième heure a été consacrée aux questions du public. Que ce soit sur place ou par SMS, elles ont tourné autour de la pertinence de réaliser cette déviation, notamment avec l'emprise agricole générée. C'est surtout le choix du tracé qui semble inquiéter. Le Département a insisté, à plusieurs reprises, et assuré que celui-ci « n'était pas encore déterminé. »

La réunion publique, mais également les registres des mairies, où seront consignées les remarques, et les ateliers, permettront aux élus de définir

un tracé. Une majorité d'habitants s'est déjà manifestée en faveur du tracé historique. (Lire également en pages Plancoët).

Cependant, celui-ci a l'inconvénient du surcoût du passage de l'Arguenon, 7 millions d'euros supplémentaires par rapport au projet le moins cher. Mais les maires de Plancoët et Saint-Lormel ont, peut-être, une solution : coupler une partie du trajet historique à un autre, le numéro 4, pour construire un pont moins cher. Une piste que le Département assure vouloir étudier dans les prochains mois...

■ Agnès ESTEVES DA SILVA

■ L'étude complète est à retrouver sur cotesdarmor.fr

Permanences et ateliers

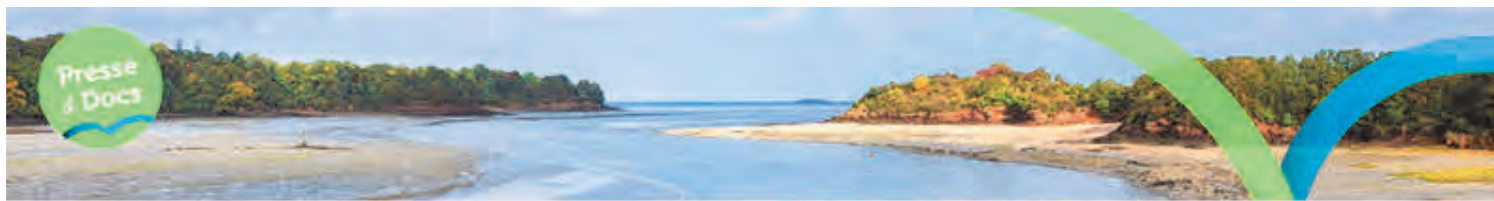
Le département organise une concertation permettant de connaître l'avis de la population sur « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, ses enjeux et ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ; les partis d'aménagement envisagés, les variantes de tracé de la déviation et l'analyse comparative multicritères de ces variantes ».

Le public pourra ensuite formuler des observations ainsi que des propositions et participer à la

conception du projet au travers d'un dialogue.

Trois permanences : 22 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; 29 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Pluduno ; 5 février, de 9 h à 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët.

Deux ateliers thématiques à la salle des fêtes de Plancoët (inscriptions, DIMM@cotesdarmor.fr ou tel 02 96 77 69 05) : le 24, à 14 h, pour le monde agricole ; et à 19 h, pour les acteurs économiques. Le public a jusqu'au 17 février pour formuler des remarques.



Petit bleu (Le) 27/01/2022



Petit bleu (Le) 03/02/2022



Le collectif de la Vallée du Montafilan est favorable au tracé historique.

CONTOURNEMENT. A la Hingandais, un collectif en colère se constitue

Dans ce village, les habitants ne veulent pas entendre parler d'une déviation de la ville autre que celle qui avait été initialement envisagée.

PLANCOËT

À u village de la Hingandais, un collectif de riverains s'est constitué : « La Vallée du Montafilan pour le Tracé Historique ». Un nom qui sonne comme un slogan. Il est composé de 35 familles. David Chereau en est le porte-parole.

« Nous savons que d'autres collectifs existent. Nous tenons tous le même discours, avec une volonté identique : oui pour une déviation, mais non pour les variantes présentées par le Département. Il faut conserver le tracé historique datant de plus de 50 ans. Cette variante 1 est la plus courte et est connue de tous les Plancoëtins. L'urbanisation de la commune y

a été pensée en en tenant compte. Les personnes qui ont acheté une maison dans le village pour vivre dans un endroit naturel et calme ».

Des variantes trop proches des maisons

Mais aujourd'hui, les variantes 3 et 5 proposées par le Département « passent à quelques dizaines de mètres des habitations. Nous n'avons reçu aucune information, c'est par la presse que nous avons pris connaissance de nouvelles variantes, cela nous a d'autant plus surpris ».

Pour le collectif, de nombreuses problématiques surgissent brutalement, « nuisances sonores et lumineuses, les poids lourds roulent jour

et nuit. De plus, la proximité de la Vallée du Montafilan et sa biodiversité importante, pourrait être défigurée. De terres agricoles sont impactées, des chemins de randonnées seront impraticables. Même si nous ne connaissons pas tous les détails, nous avons de fortes craintes ».

Le chemin le plus court serait le meilleur

De la première réunion publique qui s'est tenue voici quelques jours, les membres du collectif présents en sont ressortis sans aucune réponse, « nous ne sommes pas très rassurés, malgré les annonces du maire, Patrick Barraux, qui a confirmé la position claire des élus en faveur du tracé

historique. Mais il n'est pas le seul à décider sur ce dossier ».

Même le centre-ville serait impacté selon David Chereau. « Plus la déviation sera longue en kilomètres, plus les voitures continueront à passer par le centre pour gagner du temps. Le tracé initial est de 4,7 km, les autres feraient 6 km. Ce projet ne doit donc pas se faire contre mais pour et avec les Plancoëtins ».

Le collectif est bien décidé à continuer son action sans baisser les bras, « nous restons mobilisés et attentifs. Nous avons déposé des remarques sur le site du Conseil Départemental, il ne peut pas les ignorer. La parole politique doit prouver qu'elle peut encore compter ».

PLANCOËT



Les propriétaires des Ecuries de Plancoët. vicenzi

CONTOURNEMENT. Les propriétaires du Centre Equestre sont inquiets

Les nouveaux propriétaires du centre équestre au lieu dit le Marronnier, Hélène Dantec et Maxime Lorinquer, sont très inquiets de certains tracés pour la déviation de la ville.

PLANCOËT

Quand ils ont acheté en juillet 2021, Hélène Dantec et Maxime Lorinquer n'étaient absolument pas au courant d'une déviation qui viendrait traverser leur domaine quasiment de part en part.

« Nous étions au courant du tracé historique de la déviation. L'ancienne propriétaire et la municipalité de Plancoët ont été très honnêtes, nous faisant part de l'existence d'un projet de contournement. A la lecture du tracé initial, il était évident que nous n'étions pas impactés ».

Rassurés, ils achètent la propriété en juillet 2021.

Mais depuis, au sortir de la réunion publique, et à l'écoute des propositions énoncées par le Conseil Départemental, le sourire n'est plus au rendez-vous.

« Que le Conseil départemental nous retrouve 25 hectares HÉLÈNE DANTEC, MAXIME LORINQUER

« Selon les annonces du Conseil Départemental, sur la totalité du domaine, trois variantes (V3, V5, V6) impacteraient directement le centre équestre et la variante V2 bis impacterait les terres louées en bas de la vallée du Montafilan. Si ces routes sont réalisées c'est la totalité du domaine qui est mis à mal, avec des poids lourds et des voitures qui passeraient à trois mètres de la carrière, mettant en péril notre travail. C'est tout notre projet professionnel qui est en danger. Nous avons tout investi dans ce centre équestre »,

expliquent les deux jeunes entrepreneurs.

Bien que très satisfaits de l'intervention de Patrick Barraux, maire, ils demeurent « quand même inquiets pour la poursuite de notre projet de vie. Si les variantes proposées par le Département sont actées, cela défigurerait complètement le paysage, entraînant des nuisances sonores, une impossibilité de travailler sauf à refaire toutes les installations. Nous demanderions alors que le Conseil Départemental nous retrouve 25 hectares pour réinstaller un centre équestre afin que nous puissions continuer notre activité. Et dans ce cas là, il serait légitime qu'il prenne à sa charge les travaux entraînés par ce changement ».

L'inquiétude gagne le couple qui ne comprends pas ces propo-

sitions de variantes alors même qu'en conservant la déviation initiale le problème serait résolu. « Et pas seulement pour nous, mais aussi pour d'autres Plancoëtins, des éleveurs, des agriculteurs. Il y a aussi nos chevaux, sans parler de la nuisance sonore pour eux, il faudrait les mettre aux prés à 5 km de distance. C'est impensable de les déplacer, nous devons garder la proximité avec les chevaux qui sont en pension. De plus, nous avons choisi un lieu de vie calme et protégé, il est inadmissible que celui-ci soit détruit sans tenir compte de nos vies. Cela est même intolérable pour nos clients qui apprécient le calme et le chant des petits oiseaux, la tranquillité de l'endroit est un facteur important de notre réussite. Il y va de notre avenir ».



Petit bleu (Le) 03/02/2022

SAINT-LORMEL

LE CONSEIL EN 3 POINTS

1. Contournement de Plancoët

Loïc Daunay, adjoint, a présenté les scénarios proposés par le Conseil Départemental. « Notre commission urbanisme émet une préférence pour les variantes 4 ou 5 et propose d'écarter les variantes 1bis, 6bis, 2 et 3. Depuis, une rencontre avec les élus de Plancoët a permis de confronter les préférences. La discussion a permis une proposition de nouvelle variante qui consisterait à emprunter le tracé de la variante 1 à l'est de la ZA des Vergers et la variante 4 sur le territoire lormelois, en reliant ces deux parties par l'actuelle RD 768 (Route des Marais). Cette nouvelle variante sera étudiée par les services du Département ».

Il a été soumis au vote du conseil municipal d'écarter dès à présent définitivement les variantes 1bis,6bis,2et3, de confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte et de différer le choix entre les variantes 4,1 mixte à l'issue de la concertation.

2. Pacte Fiscal Financier Solidaire

Le maire a présenté aux élus le pacte fiscal financier solidaire de Dinan Agglomération. La commune est éligible à hauteur de 75.000€ de dotation dans le cadre du fonds de concours, pour un projet au choix. La décision a été prise de mettre cette dotation dans le projet de la salle polyvalente, « qui nécessite des travaux de rénovation et de mise aux normes ».

3. Beaussais-sur-Mer

Le maire a présenté la demande de rattachement de la commune nouvelle de Beaussais-sur-Mer (Ploubalay, Trégon, Plessis-Balisson) à Dinan Agglomération, avec effet au 1er janvier 2023. Les élus se sont prononcés par huit voix pour et 6 abstentions.



Ouest-France Dinan 08/02/2022

Le Collectif de la Louverie pour le tracé historique

Plancoët — La déviation continue de faire des mécontents. Un nouveau collectif vient de voir le jour. Une réunion est prévue en mairie, le 12 février, avec les autres collectifs opposés au projet.

La mobilisation

Après la réunion publique et les réunions de concertation du Conseil départemental, un nouveau collectif s'est constitué, pour défendre la réalisation de la déviation historique, se montrant solidaire des habitants et usagers du centre-bourg qui « subissent, depuis longtemps, des nuisances inacceptables ».

Le Collectif de la Louverie représente plus de trente propriétés qui adhèrent à cette revendication. Pierrick Fleurance, l'un des membres, explique les arguments du collectif contre les tracés des variantes et « soutient le centre équestre en pleine expansion, voué alors à disparaître ».

Il ajoute son regret « qu'aucune étude d'impact ne soit réalisée sur la sécurité des piétons, des cavaliers, des vélos, des randonneurs, nombreux à utiliser les chemins et routes communales ».

Il évoque la faune, la flore et la zone boisée des lieux à préserver et il fait référence à la Loi climat et résilience d'août 2021.

Le collectif s'insurge contre les tracés des variantes qui consomment des terres agricoles (plus de 5 hectares) et traversent jusqu'à neuf fois les voies communales contre deux avec le tracé historique.



Samedi, le Collectif de la Louverie s'est rassemblé sur le terrain pour défendre le tracé historique et s'opposer à l'itinéraire des variantes proches de ses habitations. (PHOTO: OUEST-FRANCE)

En clair, le collectif revendique son choix de « vivre au calme et proche de la nature ».

Une journée de mobilisation

Les collectifs en faveur du tracé historique de la déviation de Plancoët se

mobilisent pour défendre leurs revendications et soutenir les élus locaux.

Ils se réuniront samedi 12 février, à 11 h 30, devant la mairie. Ils seront reçus par Patrick Barraux, maire, et Marie-Christine Cotin, conseillère départementale.

À cette occasion, les pétitions seront remises par les collectifs participants : Tous unis pour la déviation historique, Collectif de la Louverie, Collectif la Noé-Pinet, le Petit-Trait, le Grand-Trait, Collectif de la Vallée de Montafilan pour le tracé historique.



Ouest-France Dinan 09/02/2022

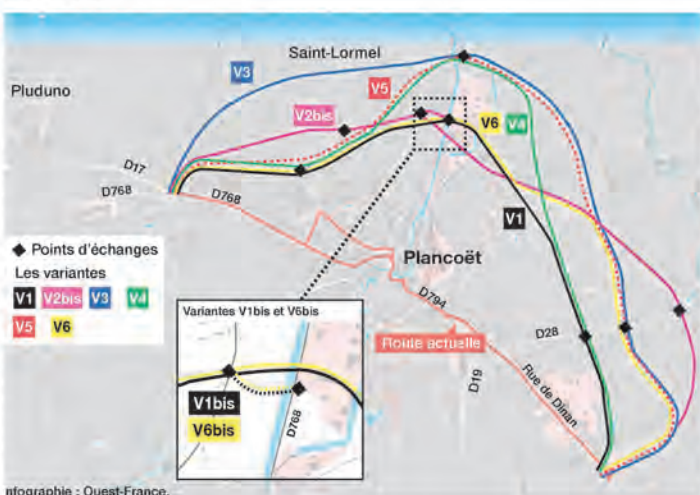
Le dossier de la déviation de nouveau ouvert

Plancoët — La route, qui doit contourner la commune, fait l'objet d'une concertation publique par le Département. Mais les variantes proposées ne plaisent pas au maire, ni à certains habitants.

C'est un des dossiers « prioritaires » du Département. Ressorti des cartons, le projet de déviation de Plancoët est en cours de concertation publique (jusqu'au 17 février). Le but de cette nouvelle route ? Dévier, via le nord, les automobilistes, nombreux à traverser le bourg de cette commune de près de 3 000 habitants.

« Avec la variante n° 1, une seule ferme serait impactée. On a déjà paré cela, avec le propriétaire (un conseiller municipal), associé au projet, et qui pourrait construire un boviduc. »

« On propose un franchissement plus haut, en passant par la D768, à un coût inférieur. » La route du premier tracé rejoindrait le n° 4 et descendrait ensuite par Saint-Lormel. « Je ne vois pas comment le Département pourrait faire une déviation, sans prendre en compte l'avis des élus et des riverains », ajoute Patrick Barraux, qui compte bien faire entendre sa voix. Le tracé définitif devrait être connu fin 2023.



« Une « urgence » La déviation, imaginée dans les années 1970 par le maire de l'époque et le Département, est longtemps restée dans les placards. « Il ne s'est pas passé grand-chose, mis à part beaucoup de palabres », retrace Patrick Barraux.

« Un autre tracé ? Le Département a donc relancé le dossier cette année. Il compte créer une route, entre le rond-point du Frêne, sur la D794, et le giratoire de la Millière, sur la D768. Plancoët, mais aussi Saint-Lormel et Pluduno seraient impactés. Mais, alors qu'un tracé avait été dessiné il y a quarante ans (le premier sur l'infographie), des « variantes » sont présentées. Ce qui n'est pas du goût du maire, ni de certains habitants, qui ont monté des collectifs. « Tout l'urbanisme de la commune a été fait selon le premier tracé. On a ouvert certains secteurs à l'urbanisation, en se disant qu'ils ne seraient pas touchés », s'agace Patrick Barraux.

« D'autant que certains trajets proposés par le Département traversent des champs d'exploitations agricoles, voire le centre équestre, installé au lieu-dit le Marronnier. »

Infographie : Ouest-France. C.G.

Le Département à la recherche d'un consensus



André Coënt et Franck Bourdais.

André Coënt, conseiller départemental en charge des infrastructures et des mobilités douces, et Franck Bourdais, directeur des infrastructures.



Le dossier de la déviation de Plancoët, pour désengorger le centre-ville, est remis sur la table. (Photo: Ouest-France)

Pourquoi ce projet est-il devenu prioritaire cette année ? Il est inscrit au schéma départemental d'aménagement des routes depuis 2015. Il n'est pas encore totalement ficelé. On concerte encore sur le projet, car il n'a pas fait l'objet d'études environnementales et d'analyse des impacts.

« Qui craignent de voir une route traverser leur jardin. Le centre équestre pourrait voir son terrain coupé en deux. Est-ce que tous ces avis seront pris en compte ? On ne peut plus faire un projet de contournement avec une seule possibilité. Il faut absolument présenter plusieurs scénarios. Mais cela ne veut pas dire que le tracé historique ne sera pas retenu. »

« Quel est le calendrier ? Le choix du tracé retenu devrait être effectué pour 2023, pour une enquête publique en 2023-2024, suivant le bilan de la concertation. Le démarrage des travaux pourrait avoir lieu en 2026-2027, pour une fin en 2030. »

« Le maire propose un autre tracé. Est-ce que cela peut être pris en compte ? Bien sûr qu'on tiendra compte de son souhait. Mais il faut également que nos techniciens et ingénieurs fassent l'ensemble de l'analyse, comme pour les autres variantes. »

« Combien coûterait ce projet ? Le Département financera 70 % et le reste des 30 % sera pour les collectivités. Le budget navigue entre 22 et 28 millions d'euros. Plus on retarde le projet, plus l'inflation sera là et plus ce sera cher. »

« Le Département propose six variantes, alors qu'une seule avait été présentée à l'époque. Pourquoi ? Dans les années 1970, les projets routiers n'étaient pas contraints aux mêmes règles environnementales et procédurales. Le maître d'ouvrage décidait quasiment tout seul du tracé, sur un coin de table. Aujourd'hui, on est plus du tout là-dedans. On compare les variantes, pour justifier que c'est vraiment un objet routier nécessaire à l'activité économique, au développement, à la sécurité, à l'environnement... Et que la solution aura un moindre impact sur l'environnement, le milieu, l'habitat, et un coût économique acceptable. »

« Les variantes créent l'inquiétude chez les élus et les riverains, qui craignent de voir une route traverser leur jardin. Le centre équestre pourrait voir son terrain coupé en deux. Est-ce que tous ces avis seront pris en compte ? On ne peut plus faire un projet de contournement avec une seule possibilité. Il faut absolument présenter plusieurs scénarios. Mais cela ne veut pas dire que le tracé historique ne sera pas retenu. »

« Un riverain a écrit une lettre ouverte, en dénonçant un projet d'un autre âge. Est-ce que c'était la seule solution de créer une route ? On ne peut pas changer un modèle du jour au lendemain. Nous consommons tous des produits livrés par des camions. On ne saurait pas vivre sans transporteurs. Le projet devra évidemment intégrer les modes multimodaux, voir comment les transports en commun pourront l'emprunter, comment les gens à vélo et à pied vont se déplacer dans la ville, comment les habitants de Crèhen pourront venir à vélo de manière sécurisée... Tout cela sera pris en compte. »

Recueilli par Capucine GILBERT.

Il dénonce « un projet de l'ancien monde »

C'est par une lettre ouverte qu'il a décidé d'entrer dans le débat portant sur le projet de déviation de Plancoët, dont la phase de concertation se termine le 17 février. Si les actuelles discussions tournent autour des différentes variantes proposées par le Département, David Rouxel remet, quant à lui, en cause le projet en lui-même.



David Rouxel pointe notamment du doigt la consommation de plusieurs hectares de terres agricoles, « en contradiction avec la lutte contre l'artificialisation des sols, voulue par la Loi climat et résilience ». (Photo: Ouest-France)

« Ayant grandi dans une ferme à Pluduno, où mes parents résident toujours, je m'oppose fermement à ce projet que j'estime être de « l'ancien monde », souligne-t-il dans sa lettre. Il s'agit d'un non-sens environnemental, en contradiction totale avec la parole du Conseil départemental des Côtes-d'Armor, qui a fait de la lutte contre le réchauffement climatique sa priorité. »

« Lutter contre l'artificialisation des sols Biodiversité, neutralité carbone, réduction des gaz à effet de serre, lutte contre l'artificialisation des terres agricoles voulue par la Loi climat et résilience... David Rouxel liste un certain nombre de problématiques actuelles, auxquelles se confronte le projet de déviation. »

« J'essaie simplement de mettre les élus en face de leurs paroles », indique-t-il. « Sur la période 2009-2020, les trois communes impactées ont consommé 47 hectares de terres agricoles (données issues de l'observatoire de l'artificialisation). Comment accepter qu'aboutisse un projet qui va consommer, à lui seul, près d'une décennie de terres agricoles ? », questionne celui qui aurait aimé que le sujet « soit abordé ouvertement ». Ayant participé virtuellement à la réunion publique du 13 janvier et physiquement à un atelier, il n'indique avoir reçu que des réponses « évasives ». En ce qui concerne la biodiversité, il avance le fait que le projet « conduirait à l'abattage de chênes multicen-

tenaires, refuge privilégié d'oiseaux », détruirait « encore plus de bocages », et menacerait « un sanctuaire de la biodiversité », avec « des espèces menacées, telles que chauves-souris et hirondelles ». L'argument du gain de temps ne tiendrait pas non plus selon ses dires. « L'étude d'impact de ce projet assène des vérités obsolètes, avance-t-il. Loin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, une telle déviation ne fera qu'augmenter le trafic routier. Plus on construit de routes, plus le trafic augmente. Ce n'est pas le sens de l'histoire. » Pour l'opposant au projet, « des changements d'orientation stratégique en la matière sont pourtant possibles », citant l'abandon, en l'état, des projets de contournement de Vitré, Fougères et Châteaubourg, en Ile-et-Vilaine. « Il convient aux élus de définir un cadre, un calendrier et une méthode compatible avec les enjeux d'aujourd'hui et de demain. »

Thibault BURBAN.

Mobilisation

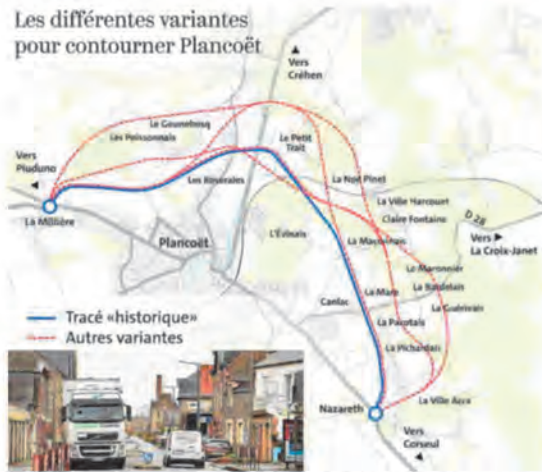
Les collectifs en faveur du tracé historique de la déviation se mobilisent samedi, à 11 h 30, devant la mairie. Ils seront reçus par Patrick Barraux, maire, et Marie-Christine Cotin, conseillère départementale. À cette occasion, les pétitions seront remises par les collectifs participants : Tous unis pour la déviation historique, Collectif de la Louverie, Collectif la Noë-Pinet, le Petit-Trait, le Grand-Trait, Collectif de la Vallée de Montafilan pour le tracé historique.



Télégramme Saint-Brieuc (Le) 17/02/2022

Des tracés de la déviation qui font crisser des dents

Évoquée depuis les années 1970, la création d'une déviation contournant le centre-ville de Plancoët est revenue sur la table du conseil départemental. La concertation publique révèle de farouches oppositions à certains tracés.



Les différentes variantes du tracé de la future déviation de Plancoët ne font pas l'unanimité. Le Télégramme

Corentin Le Doujet

« 11 000 véhicules par jour » Une déviation, pour quoi faire ? « Pour renforcer l'attractivité du centre-ville commerçant, en toute sécurité et convivialité. Il y a jusqu'à 11 000 véhicules par jour à traverser Plancoët, dont 5 à 10 % de poids lourds », note Patrick Barraux, maire de ce « carrefour touristique et économique », qui a convaincu le conseil départemental des Côtes-d'Armor de plancher sur le sujet, dès 2014. La première phase de concertation publique de deux mois s'achève ce jeudi 17 février.

« Lors d'une consultation, on ne peut pas proposer qu'un seul projet, il faut des variantes, d'où ces alternatives, travaillées depuis 2021. Le tracé historique sera peut-être retenu, mais les autres seront également analysés », explique André Coënt, vice-président du conseil départemental, chargé du dossier. Selon le scénario, le coût de cette route à deux voies est estimé entre 20 et 30 M€ (financé à 70 % par le Département, 30 % restant à la charge des communes concernées et de Dinan Agglo). « Le choix devrait se faire en septembre 2022, suivi d'une deuxième concertation publique. Après la réalisation des études environnementales, l'enquête d'utilité publique est prévue en 2026, pour des travaux de 2027 à 2030, voire plus », annonce André Coënt.

« 2. Un projet de l'ancien monde » L'impact environnemental d'une telle infrastructure routière est pointé du doigt par certains riverains, qui l'ont fait savoir sur la plateforme web du Département dédiée à la concertation, qui a recueilli plus de 130 commentaires. Un citoyen originaire de Pluduno évoque même « un projet de l'ancien monde ». Réponse du maire de Plancoët : « Parmi les

variantes proposées, le tracé historique présente un impact moindre sur l'environnement. Et se débarrasser des poids lourds en ville permettrait d'éviter l'accident mortel de décembre 2021. »

3 Des tracés polémiques

Un tracé dit « historique » est évoqué depuis une cinquantaine d'années, contournant le centre-ville par l'est, en reliant les ronds-points du Frêne (sortie Nazareth en direction de Corseul) et de La Millière, franchissant l'Arguenon en amont du pont de Saint-Lormel. Les variantes à l'étude ont soulevé des inquiétudes de riverains, soutenus par les maires locaux. « L'urbanisme s'est organisé autour du tracé historique, les cinq autres variantes sont problématiques car elles passent trop près des habitations ou découpent le domaine agricole », résume Patrick Barraux.

Le centre équestre craint d'être coupé en deux

Corentin Le Doujet

« La nouvelle a de quoi désarçonner Hélène Dantec et Maxime Loringuer, nouveaux propriétaires du centre équestre situé dans la campagne verdoyante des Marronniers, à Plancoët, depuis le 1^{er} août 2021. Originaires du Finistère, les deux jeunes gérants des Écuries de Plancoët ont découvert en décembre qu'ils pourraient être touchés de plein fouet par la future déviation à l'étude. Certaines propositions de tracés passent juste derrière la carrière où évoluent les cavaliers et couperaient leur centre équestre en deux ! »

ruent dans les brancards Hélène et Maxime, qui, alertés par leurs voisins, ont participé aux réunions de concertation publique et ont mis à disposition de leurs clients la pétition lancée par les collectifs de riverains, militant pour le tracé « historique ». Une option, selon eux, moins impactante sur l'environnement, l'urbanisme et le cadre de vie des habitants.



Maxime Loringuer et Hélène Dantec tiennent les rênes des Écuries de Plancoët depuis août 2021, et ont découvert en décembre que des propositions de tracé de la future déviation de Plancoët traversent leur propriété. Le Télégramme/ Corentin Le Doujet

« C'est l'incompréhension » « On a une cinquantaine de chevaux. Ici, c'est notre lieu de vie et de travail. On était au courant du tracé historique de la future déviation, prévue à environ 500 mètres de chez nous, et on n'y est pas opposé. Mais des variantes traversent carrément le centre équestre et coupent nos champs. Sur 25 ha, on a deux blocs de 5 ha, d'un seul tenant, qui se trouveraient alors morcelés. C'est l'incompréhension, on a acheté en juillet, on est Jeunes agriculteurs, pourquoi on n'a pas été informés ? »,

Quatre collectifs de riverains mobilisés

« Les diverses propositions de tracés de la future déviation de Plancoët sont loin de faire l'unanimité. Quatre collectifs ont ainsi vu le jour : Tous unis pour le tracé historique ; le collectif de La Louverie ; celui regroupant les lieux-dits La Noë-Pinet, le Petit-Trait et le Grand-Trait ; et le collectif de La Vallée du Montafilan. Représentant environ 170 familles et une trentaine d'entreprises, ces quatre collectifs ont remis une pétition portant 700 signatures, au maire de Plancoët, samedi 12 février. »

« Nuisances et dépréciation immobilière »

« Le tracé historique est connu depuis une cinquantaine d'années, les gens ont acheté leurs terrains et maisons en fonction. Mais on a découvert d'autres variantes, fin décembre », explique David Ché-



Les collectifs en faveur du « tracé historique » de la future déviation de Plancoët ont remis une pétition portant 700 signatures, samedi 12 février, au maire de Plancoët. Photo Collectif La Vallée du Montafilan



Petit bleu (Le) 17/02/2022



Petit bleu (Le) 18/02/2022

PLANCOËT

CONTOURNEMENT. « Et le parc naturel régional dans tout ça ? »

Si des collectifs se forment à propos des variantes au tracé initial présentées par le Conseil Départemental, une habitante de Créhen remet en cause le projet.

Demeurant à Créhen, Fabienne et Edouard Cleran s'interrogent sur l'intérêt probant d'une déviation de Plancoët. Suppléante des candidats de la gauche Estelle Hervé-Guillemot et Philippe Gélard lors des dernières élections départementales, Fabienne Cleran exprime ses inquiétudes, à titre personnel : « Je continuerai à défendre les valeurs qui m'ont fait m'engager. Et aujourd'hui par rapport à cette déviation, des choses m'interpellent. Je ne dis pas que je suis pour ou contre, je m'interroge. Quant on sait que deux des trois communes concernées par cette déviation sont partenaires dans la charte du Parc Naturel Régional Rance Emeraude (Plancoët et Saint Lormel), quand on sait que le PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) de Dinan Agglomération a été fait dans le but de préserver les terres agricoles, pour stopper la bétonisation, pour redynamiser les centres bourgs en ne permettant la construction que dans un périmètre de centralité, je me demande où est le respect de cette charte. Je pense que les commerces de la commune de Plancoët vont subir de plein fouet l'absence de passage en centre ville. De plus les agriculteurs vont se voir amputer des surfaces agricoles. Quant aux habitants qui ont fait le choix de



Fabienne Cleran ne se déclare pas pour ou contre le projet de déviation, mais s'interroge

vivre en dehors de l'agglomération, dans un petit coin tranquille ils vont subir des nuisances sonores, visuelles, olfactives engendrées par cet ouvrage. Tout l'écosystème est voué à être impacté définitivement. On voit mal les vaches apprécier le passage des camions ».

Ressorti après 40 ans au placard

Tout en confirmant que la charte du Parc Naturel Régional est bel et bien remise en cause, elle souligne : « Ce dossier a été rouvert par la majorité précédente (de droite, ndr)

du Conseil Départemental après 40 ans de mise au placard. Pourquoi 40 ans ? Le jour où la première pierre de cet édifice sera posée, ce que l'on détruira ne pourra jamais être reconstruit, cela ne sera pas réversible. Quant au coût, les estimations annoncées ne sont qu'hypothétiques... ».

Elle s'interroge sur ce projet de déviation et quelque soit la décision qui sera prise, elle insiste : « Je ne me suis pas engagée pour faire joli, j'ai des vrais convictions. Le Parc Naturel Régional a été conçu pour mettre en valeur notre patrimoine. Le choix d'une

déviation va à l'encontre de la charte du Parc Naturel Régional et du Plan Local d'Urbanisme. Toutes les déviations sont défavorables, elles vont défigurer le paysage, impacter l'écosystème, les terres agricoles, les zones humides. Si des personnes se sentent également concernées par ces différentes interrogations, sont soucieuses de l'environnement et ont la même sensibilité sur le sujet, qu'elles n'hésitent pas à me rejoindre. »

Contact : fab.cleran@gmail.com

Ils ont manifesté pour le tracé historique

Plusieurs dizaines de personnes étaient présentes, samedi matin, jour du marché hebdomadaire.

Pour les quatre collectifs venus à la mairie de Plancoët déposer leurs pétitions à Patrick Barraux, maire de la commune, c'est bien le tracé historique qui doit être le projet retenu par le Conseil Départemental pour la déviation de Plancoët.

700 signataires

Devant la mairie, elles ont martelé leur opposition aux variantes présentées par le Conseil Départemental, rappelant qu'elles ne s'opposent pas à la création d'une déviation mais qu'elles veulent qu'elle soit réalisée selon le tracé connu de tous les plancoëtins depuis 50 ans.

Marie-Christine Cotin, maire



Remise des pétitions à Patrick Barraux

de Créhen et conseillère départementale de la minorité (droite), est venue apporter son soutien : « Nous voulons garder le tracé initial même s'il peut y avoir des modifications à la marge. Pour les variantes proposées aujourd'hui, les gens n'ont pas été avertis,

ils ont investi en fonction du tracé connu ».

L'ensemble des collectifs portent la voix d'environ 170 familles plancoëtines.

Le collectif « Tous Unis pour le Tracé Historique » comprend les hameaux du Frêne, la rue de la Fontaine Saint Malo, la Ville

Es Allain, la Ville Acca, Sassay et la Guéribais.

Le collectif La Louverie réunit la Louverie, la Mare, la Bardelais, le Rocher et le centre équestre de Plancoët.

Le collectif La Noë Pinet, le Grand Trait et le Petit Trait se compose de trois hameaux du même nom. Le quatrième collectif, La Vallée du Montafilan pour le Tracé Historique, regroupe des habitants des hameaux de la Hingandais, La Graffas, La Ville Martin, la Maison Neuve.

Les représentants des collectifs ont remis les pétitions au maire de la commune, « cumulant 700 signataires dont 32 entreprises ».

Le maire, a confirmé la nécessité de cette déviation, « mais on ne peut pas remettre tout en cause. Durant les quarante dernières années, tous les documents d'urbanisme ont été bâtis en fonction de ce tracé ».

PLANCOËT

LE CONSEIL EN 3 POINTS

1. Contournement

Patrick Barraux, maire de la commune, a réitéré devant le conseil municipal la position qui a été exprimée lors de la réunion publique organisée par le Département le jeudi 13 janvier. « Plusieurs variantes de tracé ont été présentées lors de la réunion, créant des inquiétudes auprès des riverains. La position de la commune doit être parfaitement claire sur le choix du tracé. Cette déviation est connue depuis 40 ans. Le trafic en centre ville est reconnu comme étant catastrophique (10.000 voitures/jour), les Plancoëtins ont fait un choix de vie en conséquence du tracé connu, toute l'urbanisation a été élaborée en fonction de cette donnée. Ce qui nous est opposé, c'est le coût extrêmement élevé que représente le franchissement de l'Arguenon, représentant un delta de 6 ou 7 millions d'euros par rapport aux autres variantes. Mais il est à noter que la variante 1 serait la moins impactante aussi pour le monde agricole ».

Le conseil municipal a voté pour que la déviation soit réalisée dans les meilleurs délais selon le tracé initial, pour la variante 1 du rond point de la zone d'activités de Nazareth au rond point prévu à la zone d'activités de Saint-Lormel.

9.7 ANNEXE 7 : AVIS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS

PROCES VERBAL du CONSEIL MUNICIPAL DU 08 FEVRIER 2022

Monsieur Patrick BARRAUX ouvre la séance à 19h30

Étaient présents:

Mesdames et Messieurs : BARRAUX Patrick, FANOUILLE Pascal, LABBE Céline, LOHIER Jean-Guy, FAREY Evelyne, HEUX Claudine, BOUAN François, BEAUDUCCEL Fabrice, BUCHON Marie-Pierre, CHANTEREAU Vanessa, CHEVALIER Thomas, COTTEBRUNE Yves, DELAMARRE Patricia, DUROT Françoise, NEVOT Gilles, REBILLARD Dominique, RUBE Alain, SAIGET Christophe, SAMSON Noël, SAMSON Valérie, SEGUIN Anne-Cécile.

Excusé(e)s avec procurations : Madame LEBIS Nathalie (donne procuration à Madame Céline LABBÉ) et Monsieur FOREST Éric (donne procuration à Madame Françoise DUROT)

2°) Secrétaire de séance : Le Conseil Municipal s'entend pour désigner Madame Anne-Cécile SEGUIN

3°) Le procès-verbal du Conseil Municipal du 14 Décembre 2021 a été expédié par courriel à toutes les Conseillères et Conseillers Municipaux.

Monsieur le Maire le soumet à l'adoption : adopté à l'unanimité

Monsieur le Maire rappelle que les PV du Conseil (sous réserve d'approbation) sont mis en ligne assez rapidement après le conseil sur le site internet de la Mairie.

Monsieur le Maire propose de modifier l'ordre de l'ordre du jour pour délibérer sur la déviation en premier (initialement point 6, devient point 1), afin que les représentants de différents collectifs présents dans le public puissent être libérés au plus vite : proposition acceptée. Il rappelle qu'un rassemblement des riverains est prévu le samedi 12 février dans le but de faire valoir leur point de vue, rassemblement auquel la presse et les conseillers municipaux sont également conviés.

ORDRE DU JOUR

⇒ FINANCES

1. Budget Commune : autorisation engagement dépenses investissement en attente vote BP 2022
2. APEL école Saint-Sauveur - Subvention exceptionnelle
3. APEL école Saint-Sauveur – subvention séjour pédagogique
4. Restructuration complexe sportif Joseph SAMSON – plan de financement prévisionnel - demandes de subventions

⇒ AMÉNAGEMENT

5. 8-10-12 Les Quais –Établissement Public Foncier de Bretagne - Convention d'étude – approbation
6. Tracé du projet de déviation de Plancoët – Vœu de la commune

⇒ BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE

7. Recours aux bénévoles – Convention d'accueil - approbation

⇒ INTERCOMMUNALITÉ

8. Demande d'intégration de la commune de Beaussais-sur-Mer à Dinan Agglo
9. Nouveau pacte fiscal et financier de Dinan Agglo – approbation
10. Rapport annuel sur les prix et la qualité du service public d'élimination des déchets

⇒ URBANISME

11. Instruction autorisations droit des sols – dématérialisation – approbation convention actualisée avec Dinan Agglo
12. Rectification nom de rues du lotissement des Jardins de Nazareth
13. Déclarations d'intention d'aliéner

⇒ INFORMATIONS ET QUESTIONS DIVERSES

- Présentation construction résidence rue de la Courberie
- Démarche de concertation dans le cadre de l'étude urbaine prospective

001-2022 : TRACÉ PROJET DÉVIATION PLANCOËT – Vœu de la commune

(rapporteur : M. le Maire)

Les tracés des différentes variantes sont projetés.

Le 13 janvier 2022 s'est tenue dans la salle KREUZAU une réunion publique organisée par le Conseil départemental au cours de laquelle plusieurs variantes de tracés pour la future déviation ont été présentées.

Si au cours de cette réunion, il a bien été expliqué aux très nombreux participants (150 présents et 250 à distance) que la présentation de variantes était une condition nécessaire au bon déroulé de la démarche d'étude entreprise par le Conseil départemental, il n'en reste pas moins que la position de la Commune se doit d'être parfaitement claire au sujet du choix à venir du tracé.

M. le Maire tient donc à réitérer devant le Conseil municipal la position exprimée lors de cette réunion publique, à savoir que :

- Les Plancoëtins attendent cette déviation depuis plus de 40 ans ;
- Le trafic en centre-ville est reconnu comme étant catastrophique (10 000 véhicules/jours dont beaucoup de poids lourds), notamment en ce qu'il génère des accidents mortels ;
- Un tracé initial, préalable aux variantes présentées, existe de longue date et a été intégré aux documents d'urbanisme s'appliquant au territoire ;
- Les Plancoëtins ont fait leur choix de vie en conséquence de ce tracé connu : achat ou non de foncier en fonction de la réserve dédiée au tracé « originel » qui correspond à la variante 1 ;
- Toute la politique d'urbanisation de la ville a été élaborée en fonction de cette donnée (notamment l'ouverture ou l'interdiction des droits à construire) ;
- Néanmoins, les communes concernées par cette déviation ont conscience du coût extrêmement élevé que représente le franchissement de l'Arguenon dans ce projet ; un surcoût d'environ 6 M€ par rapport à l'hypothèse la moins onéreuse est à prévoir en raison des ouvrages d'art nécessaires au franchissement de l'Arguenon, spécialement coûteux sur cette variante.
- Aussi, une solution alternative, bien plus économique et moins impactante, sera présentée en totale concertation avec nos voisins de Saint-Lormel.

es communes concernées par cette déviation ont conscience du coût extrêmement élevé que représente le franchissement de l'Arguenon dans ce projet. Aussi, une solution alternative, bien plus économique et moins impactante, doit pouvoir être présentée au Conseil départemental, en totale concertation avec nos voisins de Saint-Lormel. Cette proposition alternative consiste à réaliser le tracé n°1 sur le territoire de Plancoët et le tracé n°4 sur le territoire de Saint-Lormel, en reliant ces deux parties par la RD 768 (dite route des marais)..

La variante 1 est partiellement située en zone inondable, et nécessite de surélever le rond-point. Les riverains ont toutefois fait remarquer que depuis 40 ans que cette déviation est en projet, jamais ils n'ont vu « la route des

marais » inondée. Le problème est que le département raisonne à plus long terme et prend en compte les aléas futurs de submersion marine liés à la montée des eaux.

Le Conseil municipal est invité à échanger sur le sujet :

Monsieur BEAUDUCEL s'inquiète de la transparence hydraulique des ouvrages (càd de leur impact sur l'inondabilité de Plancoët). Monsieur le Maire répond que dans le cadre de la protection des zones humides il est dorénavant interdit d'affecter le lit d'un cours d'eau, et le surcoût de la variante 1 est lié à la construction d'un très long pont enjambant. Il serait plus simple de rejoindre les variantes 4 et 5 sur Saint Lormel. Cette problématique est reliée à la question d'un éventuel déplacement de la vanne anti marée (cf PPRi SM)

Monsieur NEVOT fait remarquer que le pont de Saint Lormel ne répond pas à ces critères, et se dit surpris des exigences actuelles alors que le pont de saint Lormel va subsister. Il est dubitatif quant aux extrapolations de la montée future des eaux.

Monsieur REBILLARD trouve que la variante 1 est la moins impactante tous enjeux confondus, Monsieur BOUAN pointe du doigt l'impact des variantes 4 et 5 sur « les campagnes », notamment le Petit Trait et la Noë Pinet.

Monsieur le Maire répète que le Conseil Départemental est tenu de présenter plusieurs variantes, qui ont toutes des impacts. Il demande en conséquence au Conseil de formuler un vœu visant à officialiser la position de la commune, qui rejoint par ailleurs celui exprimé par le collectif des riverains plancoëtins.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par 22 voix « pour » et 1 abstention, décide de :

➤ **FORMULER LE VŒU :**

- Que la déviation routière de l'agglomération de Plancoët soit réalisée dans les meilleurs délais et selon le tracé initial pour ce qui est du territoire Plancoëtin, c'est-à-dire selon la variante n°1 présentée en réunion publique du 13 janvier 2022, du rond-point de la ZA Nazareth au rond-point prévu à la Z.A. de Saint-Lormel.
- Qu'une nouvelle variante mixte (n°1 sur le territoire de Plancoët, n°4 sur le territoire de Saint-Lormel avec une liaison par la RD768) soit mise à l'étude par le Conseil départemental.

002-2022 : BUDGET PRINCIPAL 2022 – AUTORISATION ENGAGEMENT DÉPENSES D'INVESTISSEMENT AVANT ADOPTION

(rapporteur : M. le Maire)

Monsieur le Maire rappelle que seuls sont repris en Restes à Réaliser sur 2022 les dépenses et les recettes engagées en 2021 mais non mandatées en 2021. Les restes à réaliser ne sont pas calculés par la soustraction entre les prévisions et les réalisations, ce sont les engagements signés mais non mandatés. Ces restes à réaliser ne permettent donc pas d'engager de nouvelles dépenses d'investissement avant le vote du budget 2022.

De ce fait, il y a lieu d'avoir recours aux mesures conservatoires en début d'année pour continuer à travailler jusqu'au vote des budgets.

Monsieur le Maire informe qu'en vertu de l'article L1612-1 du code général des collectivités territoriales, il peut être autorisé par le conseil municipal, jusqu'à l'adoption du budget avant le 15 avril 2022, à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice 2021 (non compris les crédits afférents au remboursement de la dette), et, pour les dépenses à caractère pluriannuel incluses dans une autorisation de programme, les liquider et les mandater dans la limite des crédits de paiement prévus au titre de l'exercice par la délibération d'ouverture d'autorisation de programme (crédits de reports).

L'autorisation ci-dessus doit préciser le montant et l'affectation des crédits. Les crédits ci-dessous devront être inscrits au budget lors de son adoption. Ces mesures conservatoires sont délibérées au niveau de vote en investissement, soit à l'opération

**EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
De la Commune de SAINT-LORMEL (Côtes d'Armor)**

Séance du 28 janvier 2022

Le vingt-huit janvier deux mille vingt-deux à vingt heures le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance ordinaire sous la présidence de Monsieur René BOUAN, Maire.

Présents : ALLET Louis, AUBIN William, BOUAN Chantal, BOUAN René, DAUNAY Loïc, LEBORGNE Régine, NEUTE Françoise, RAULT Philippe, ROBISSOUT Josiane, SCHMITT Thomas, SORGNIARD Catherine et SUIRE Thierry.

Excusés : MENIER Mireille (procuration à LEBORGNE Régine), PLESTAN Sylvaine (procuration à RAULT Philippe) et PORCHER Aurélie (procuration à AUBIN William).

Secrétaire de séance : AUBIN William

2022.09 – Aménagement – Déviation de Plancoët

La commission a examiné les variantes de tracé envisagées sur le territoire communal pour la déviation de Plancoët. A partir de cette analyse, la commission émet une préférence pour les variantes 4 ou 5 et propose d'écarter les variantes 1 bis, 6 bis, 2bis et 3.

Depuis, une rencontre avec les élus de Plancoët a permis de confronter les préférences. Il est probable que le conseil municipal de Plancoët se prononcera en faveur de la variante 1. La discussion a permis une proposition de nouvelle variante qui consisterait à emprunter le tracé de la variante 1 à l'est de la ZA des Vergers et la variante 4 sur le territoire lormelois, en reliant ces 2 parties par l'actuelle R.D. 768 (route des marais). Cette nouvelle variante sera étudiée par les services du Département.

Le Maire soumet au conseil municipal la proposition suivante :

- écarter dès à présent définitivement les variantes 1 bis, 6 bis, 2bis et 3
- confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte (1 à l'est, 4 à l'ouest)
- différer le choix entre les variantes 4, 1 et mixte à l'issue de la concertation

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal, décide, à l'unanimité :

- **D'écarter dès à présent définitivement les variantes 1 bis, 6 bis, 2bis et 3,**
- **De confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte (1 à l'est, 4 à l'ouest),**
- **De différer le choix entre les variantes 4, 1 et mixte à l'issue de la concertation.**

Pour extrait conforme,
Le 28 janvier 2022
Le Maire,
René BOUAN



9.8 ANNEXE 8 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
1	17/12/2021	Proposition de la variante 3 qui est la plus éloignée des habitations et avec un impact moindre sur l'environnement. Coût modéré....
2	17/12/2021	La déviation V3 serait la plus appropriée
3	17/12/2021	Circuit 3 plus respectueux de la population et de l'environnement
4	19/12/2021	Bonjour, Nous avons acheté en 1974 le terrain cadastré 000ZC 0119 à la petite mare . cet achat a été fait en connaissance de la réservation des terrains pour la future déviation de PLANCOET. Nous sommes surpris de voir certains tracés traverser notre parcelle . dans l'attente de vous voir retenir le tracé initial prévu. ci joint le projet 2013 et lettre des riverains Cordialement 1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61bee4350c3f5_llettre%20d%C3%A9viation.pdf
5	19/12/2021	Bonjour, je suis contre certains tracés qui traversent le seul centre équestre de plancoet, mettant en péril son activité. Centre qui vient d'être repris par un couple dynamique représentant le projet d'une vie , ayant fait de nombreux aménagements. Le centre est fréquenté par de nombreux enfants de plancoet et des alentours. De plus il est à noter que c'est le seul centre équestre des côtes d'armor à enseigner l'équitation western(en plus de l'équitation classique). Vous remerciant de l'intérêt que vous allez porter à mon avis. Cordialement
6	20/12/2021	Pourquoi le projet estimé à 10 M d'€ en 2015 est estimé aujourd'hui à 20,3 M d'€ si la version la moins onéreuse est retenue (la V4) ? SCOT du pays de Dinan favorable à la V4. Le SCOT est un schéma sur lequel les décideurs doivent s'appuyer. V3=12 exploitations concernées=39,5 hectares de terres alors que la V4 permet d'économiser 5 hectares. Autre argument pour la V4=correspond au tracé initial. Il est inadmissible d'envisager un autre tracé alors que la déviation est prévue depuis 50 ans! C'est une honte! Dans un contexte où l'argent va manquer cruellement= la V4 est la moins onéreuse pour le contribuable
7	21/12/2021	Nous avons acheté la tranquillité il y a 7 ans maintenant et nous découvrons ce jour 3 tracés (rouge, jaune, bleu / V6 V5 V3) passant dans notre parcelle agricole, et à 200 mètres de notre maison. Sans avoir été informés bien que propriétaires de la parcelle, évidemment... Le projet de tracé V4 est prévu depuis bien longtemps et les habitants vivant proche de cette dernière le savaient très bien au moment de leur achat immobilier, et le projet V4 est moins onéreux. Pourquoi changer les plans maintenant? A t-on de l'argent à gaspiller dans ce contexte économique si instable? Sans parler de nos exploitants agricoles qui ont besoin de leurs parcelles pour le pâturage et le centre équestre qui vient d'être repris par deux jeunes très motivés, qui se retrouve avec 3 projets de tracés dans leurs parcelles, quelle honte! J'espère que le facteur écologique (au coeur de tous les sujets) sera également pris en compte car quand je vois le projet V2bis qui traverse une magnifique vallée encore méconnue de beaucoup de plancoetains, c'est un désastre...! Favorable à la V4 (ou V1) traversant la zone artisanale de Plancoët déjà existante, qui est le projet dont on a toujours entendu parler.
8	22/12/2021	Bonjour, Compte tenu de la nécessité de transformer nos usages pour répondre à nos engagements pris lors de la COP21, ne faudrait-il pas mieux utiliser cet enveloppe budgétaire pour fortement développer les modes de transports alternatifs qui de fait réduiront le trafic dans le centre de Plancoët. Ces travaux (quelque soit la variante retenue) me semblent incompatibles avec notre devoir de repenser nos modes de transports. Merci d'avance de tenir compte de mon observation. Bien cordialement,
9	22/12/2021	Bonjour Pourquoi entailler et dégrader des zones agricoles et sauvages à ce point. Un coup de canif au coeur même de notre vallée. Utilisons pour ce tracé des zones déjà aménagées par la main de l'homme. Arrêtons ce désastre écologique. La logique soit disante économique va t-elle encore primée sur notre environnement jusque là préservée ? Un non sens. Merci de votre compréhension.
10	22/12/2021	Nous sommes favorables aux tracés des Variantes 1, 1 bis et 4 qui étaient les tracés prévus initialement.
11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet . 2 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36a65c9de9_20210210_095530.jpg https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36a65c9de9_P1040730.JPG
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .
Non comptabilisée- identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet . 2 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36ae5c2c00_20210210_095530.jpg https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36ae5c2c00_P1040730.JPG
12	23/12/2021	Fermeture de la RD28 (la route des grenouilles) à la Poterie près de Lamballe afin de protéger les amphibiens même si cette fermeture impose 5km de détour pour les agriculteurs et les riverains. Il paraît ubuesque de fermer d'un côté des routes départementales pour ce motif et d'envisager d'un autre côté de créer des routes départementales où sont situés une zone de reproduction importante des amphibiens (Source Sassay). Dès lors, ce serait un non sens pour le Conseil départemental d'envisager un des tracés des variantes V3, V5 et V6 situés sur une zone de reproduction des amphibiens. En espérant que les collectivités soient cohérentes dans leurs décisions au niveau départemental! Je suis également tout à fait d'accord avec les commentaires précédents= envisager les tracés initiales prévus depuis de nombreuses années qui ne vont pas défigurer la belle vallée et consommer de nouvelles terres agricoles ! Par ailleurs, on peut se demander qui a demandé ces nouveaux tracés ? Pourquoi?
13	23/12/2021	Bonjour,le tracé initial V4 est le plus sérieux et c est le schéma sur lequel le département doit s appuyer.De plus ce sera la solution la plus économique pour tous les habitants payant les impôts.D autre part c est le tracé qui impacte le moins les terres agricoles.II ne traverse pas non plus le Centre Équestre de Plancoet qui vient d être repris par deux jeunes très dynamiques.Vous n imaginez tout de même pas que vos enfants vos petits-enfants puissent profiter d une activité équestre avec les nuisances des camions qui passerez au milieu de la structure.Mesdames,Messieurs les décideurs soyez sérieux.Cordialement
14	23/12/2021	Bonjour, Très surpris par ces nouveaux tracés. Je ne parlerais pas de projets, car les tracés paraissent totalement insensés. Pour qu'il y ait un projet, il faut une réalité environnementale, économique et sociale. Cette triptyque n'est prise en compte à aucun moment. Le projet initial V4 est le plus évident, d'ailleurs il a été étudié depuis bien des années par des professionnels. Il prend en compte l'ensemble des paramètres. Les habitants concernés étaient au courant. Pourquoi de tels changements ? Y a-t-il eu des pressions ? Des terres agricoles, un centre équestre, une biodiversité, des activités sportives et ludiques ... Une raison valable pour changer le projet initial ? Merci de prendre en compte nos observations.
15	23/12/2021	Le projet de déviation initial existe depuis bien longtemps et de ce fait des constructions ont été faites géographiquement en fonction. D'autre part, les acquéreurs de propriétés concernés par les variantes ancestrales ont eu connaissances des projets et ont pu faire l'acquisition de leurs biens en connaissance de cause. Y-a-t-il une réelle justification quant au fait de demander une étude de nouveaux tracés ? Qui a demandé ces nouveaux tracés ? Il est entendu qu'il faille améliorer les conditions de circulation mais dans les conditions initialement prévues.
16	23/12/2021	Variante 1 ou 1 bis, la plus courte, cela engendrera considérablement moins de pollution que les autres variantes plus longues, si l'on multiplie la différence kilométrique par une moyenne de 4000 véhicules par jour empruntant la déviation de bout en bout. De plus, cette variante est plus proche de la variante 0 et du périmètre urbanisé, il me semble que c'est préférable pour la faune sauvage afin de ne pas réduire encore davantage ses territoires.
17	24/12/2021	V4 ou V1 sont les options qu' il faut privilégier.absolument.
Non comptabilisée - Test informatique	28/12/2021	Test de dépôt de commentaire suite mail d'un riverain ne pouvant accéder au site.
18	29/12/2021	Variantes ,v1,v4 ,v1bis , ok qui garde le tracé initiale , qui impacte moins les surfaces agricoles , écartons la déviation au niveau de la maçonnerie par rapport aux habitations , tracé v2bis , v3 , v5 ,v6 ,v6bis une abération.
19	29/12/2021	Resident de la commune depuis 20 ans nous avons toujours entendu parler de cette deviation Ayant habité dans le centre ville durant 10 ans nous avons fait le choix de s en éloigner afin de réduire les nuisances sonores. Ce quartier de la ville es allain nous a tout de suite plu Ayant bien en tête le tracé initialement prévu de la deviation, celui ci ne nous dérangeait pas dans notre choix d habitation Quelle surprise aujourd'hui de voir que nous pourrions avoir cette déviation au plus proche de notre maison.. Que ce soit au niveau visuel ou sonore ils nous semblent inconcevable de devoir voir notre paysage changer.. Le tracé initial est connu depuis des années. Nous avons effectivement une superbe vallée, des champs agricoles qui sont de plus en plus restreints sur Plancoet, un super centre équestre... Quel est l intérêt auj de devoir détruire tout cela ??? Beaucoup trop de villages seraient impactés par ces nouveaux tracés Il convient donc à notre sens de rester sur un tracé logique. Soit conserver les tracés v1. Merci.
20	29/12/2021	Nous habitons depuis 40 ans sur le secteur concerné,et nous ne connaissons que le trajet initial de la déviation V1.Aujourd'hui,d'autres tracés sont proposés avec des facteurs aggravants,à savoir:L'emprise sur les terres agricoles qui est énorme,dégradation d'une superbe vallée avec des sentiers de randonnée,le Centre Equestre complètement dénaturé.Aujourd'hui nous découvrons le V4 qui semble être une alternative intéressante.Merci de l'attention que vous porterez à nos remarques

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
21	30/12/2021	. Il est évident que chaque personne qui voit une variante de la déviation passer près de chez lui va être contre celle ci. En effet, il y a un projet qui date de 40 ans et pourquoi changer? C'est tout à fait normal de voir aujourd'hui des variantes, car en 40 ans beaucoup de choses ont changées !!!! Des lotissements créés(donc enfants), des maisons d'assistants maternelles, des constructions des maisons individuelles..... Quelques soit le passage des variantes la faune et la flore seront abimées, des propriétés agricoles seront touchées et des habitants seront lésés. Un bémol sur les constatations des maisons concernées par les protections accoustiques (3 ou 4 au Max) ou même le nombre de maisons impactées par les différentes déviations, elles me semblent plus que sous estimées!!!! À quelle distance considère t-on qu'il faut une protection accoustique? La variantes 1 et 4 sont en début de parcours (côté Dinan) entourées de zones routières avec des ralentisseurs pour rouler à 30km/h et on mettrai une route à 70km/h au milieu de tout ça ????? D'ailleurs quelles sont les limites de vitesses définies? À quel endroits? Enfin, si on regarde le tableau synthèse la variantes 3 semble la plus adaptée, moins chère, moins de maisons impactées, moins dégradante pour l'environnement
22	31/12/2021	Bonjour, tout jeune résident sur la commune j'ai acheté une tranquillité en connaissance d'une future déviation (tracer V1) et aujourd'hui je me vois avec des variantes à moins de 100m et toute les nuisances qui en suivent, sans parler de l'impact écologique ce certaine . Une déviation reste importante pour PLANCOËT mais pourquoi changer les règles du jeu en cours de route
23	31/12/2021	Ayant construit une maison rue de la fontaine saint -malo à plancoet ,le tracé initial dans la partie entre le rond point du frene et la RD 28 correspondait aux variantes v1 et v4, aucune parcelles cultivées dans cette partie. une distance raisonnable des habitations.maintenant des variantes qui coupe la rue de la fontaine saint -malo, passes près des habitations, impacte les parcelles agricoles et les parcelles du centre équestre dans la deuxième partie , une aberration. en 2019 17 millions d'euros en 2021 entre 21 millions et 29millions d'euros , COMBIEN EN 2027? .une déviation oui ,mais bien réfléchie.
24	02/01/2022	Bonjour, Je suis contre le projet de déviation qui traverse les Écuries de Plancoët, seul club dans les Côtes d'Armor qui enseigne l'équitation western. Maxime et Hélène ont repris le club avec l'appui du maire. Ils ont déjà réalisés des travaux d'amélioration. D'autre part, c'est le projet d'une vie. Ce projet va entraîner des nuisances :destruction de terres agricoles, de fermes alors que l'on sait, mais que rien n'est fait, que les terres agricoles diminuent, qu'il y a une réduction des surfaces destinées à produire. En plus, ce projet existe depuis longtemps et les personnes qui figuraient sur le projet initial ont déjà été indemnisées. On marche sur la tête. Cordialement.
25	02/01/2022	Bonjour ayant acheté un terrain en fonction de la déviation se trouvant à 150 m de la variante V1 etV1bis très souhaitable pour l'environnement de Plancoet, pour l'entretien actuel déplorable. Ces deux variantes ayant toujours été souhaitable depuis minimum 50 années beaucoup de terrain et Maisons ont perdu de la valeur sachant que ces déviations passaient par cet endroit maintenant nous nous retrouvons avec des variantes différentes qui passe à 30 m de chez nous déplorable pour l'environnement en ce moment. Très bien entretenue par les agriculteurs et nous-mêmes.
26	02/01/2022	Bonjour , Lors de ma décision de faire construire sur Plancoët en 2004 et connaissant l'existence de ce projet j'avais pris des renseignements auprès des élus ainsi qu'auprès de membres cadres de l'équipement qui m'avais dit la même chose : le tracé sera officialisé en 2008 mais qu'il était fort probable que le tracé serait le V1 prévu dans l'étude d'aujourd'hui .Puis en 2008 les mêmes élus m'avait confirmé que ce tracé (le V1) était bien retenu. Les études de sol , les impacts sur l'environnement , les expropriations et le balisage du tracé ayant été réalisés depuis . Aujourd'hui vous présentez des variantes dont personnes ne sait de quelles études elles résultent ! Si on regarde attentivement les tracés V2 3 4 5 6 les impacts sont très divers et si un de ces projets était retenu nous pouvons être sûrs qu'il faudra encore 10 ans avant de voir le début des travaux .Tout ceci ressemble à un pourrissement du projet pour gagner du temps et qui repose, probablement , sur des réactions épidermiques de quelques élus qui doivent considérer que le coût n'est pas supportable pour leur commune . Donc en établissant cette concertation , le projet sera reculé et n'impactera pas avant longtemps les deniers municipaux . Seul le V1 est raisonnable ,les questions de coût ne devraient pas être d'actualité ,il fallait y penser avant ! Aucuns des arguments n'est recevables ni même cette consultation qui arrive très tard en rapport au calendrier des début de travaux prévus en 2002 après la fin des travaux de la déviation de CAULNES . Bien cordialement et heureuse année .
27	03/01/2022	Pourquoi avoir changé le projet initial prévu depuis + de 40 ans et avoir laissé des maisons d'habitation se construire et que les propriétaires étaient forcément au courant nous-mêmes avons construit en1980 on savait que si déviation se ferait ce serait la V4 doc pour la V1
Mutualisée avec la remarque 27 - Remarque émise par la même personne que la remarque 27, à quelques minutes d'intervalles	03/01/2022	Nous avons construit en 1980 sachant que la déviation se ferait par la V4 à environ 150 ml du terrain acheté . Nous ne comprenons pas les nouvelles propositions de déviation qui sont pour 3 d'entre elles à 30 ml de notre terrain. Par ailleurs, l e centre équestre vient d'être acheté par 2 jeunes dynamiques et investis qui verraient leur domaine coupé en 2 et subiraient tout comme nous des nuisances visuelles et sonores. Elles engendreraient des dépréciations importantes des biens. L'investissement financier et le travail de toute une vie ne peuvent être balayés par une route avec un trafic aussi important. Nous demandons que le projet initial soit maintenu
28	03/01/2022	Mon terrain est devenu constructible suite au PLUi de 2019 (Cadastre ZD139) qui me permet de le diviser en lots constructibles. Après montage du projet avec un géomètre, je suis en possession d'un certificat d'urbanisme réalisable signé de la Mairie de Plancoët en Août 2021. Dépôt de la déclaration préalable de division de la parcelle en cours. Mi Décembre, grosses surprises à la découverte de 5 variantes(V2bis, V3, V5, V6, V6bis) qui traversent mon terrain à environ 20 mètres de ma maison d'habitation. La déviation est nécessaire pour la commune de Plancoët mais dans sa version V1. Les nouvelles variantes m'impacte énormément, gros préjudice financier pour le foncier et l'immobilier, le bruit, la pollution et l'environnement. Egalement impactée par les nouvelles variantes qui coupent également un terrain agricole cadastré ZD 226 en indivision avec mes 2 s'urs. Nous vous demandons de bien vouloir apporter la plus grande intention à notre dossier.

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
29	04/01/2022	<p>Bonjour Madame Gommeriel Roseline et moi même avons acheté la seule maison du lieu dit Sassay en Mai 2015 dans l'ignorance totale des tracés proposés pour cette déviation , à part le tracé N° 1 connu de tous . Mais le Notaire n'a fait aucune allusion quant à cette déviation . Nous avons choisi ce lieu car il correspond au mode de vie que nous souhaitons . Un endroit calme , pittoresque avec une biodiversité remarquable tant pour sa faune que pour sa flore . La vallée est superbe et son silence n'est perturbé que par le bruit du ruisseau . Voir détruit ce havre de paix serait un déchirement . Nous nous retrouverions enclavés avec en bonus le bruit des véhicules qui passeraient très près de chez nous , sans compter la pollution liée aux échappement . De plus cette déviation sera accidentogène avec les déplacements nocturnes des animaux tels que chevreuils , sangliers , etc ... Autant nous sommes favorables à une déviation , le tracé N° 1 est de loin le mieux adapté Nous serons donc des opposants farouches à tous les tracés qui nuiront à l'environnement Ne parle t'on pas d' ailleurs sur tous les médias des nuisances environnementales Il sera sage de les appliquer</p>
30	04/01/2022	<p>Bonsoir,le vieux serpent de mer refait surface 45 ans après.en soit rien d inquietant,le désenclavement nord du département oui pourquoi pas. Pour moi le nord du département serait plus de désenclaver ploubalay et Matignon (régulièrement saturés),de plus l argument axe dinan/ Lamballe me semble léger ,il existe déjà à proximité et en plus en 4 voies. J ai bien regardé l étude et il aurait été judicieux de ne pas instruire 1 ou 2 propositions ,notamment le 2 bis (une blague sans doute) ,et d utiliser l argent à répertorier l origine et la destination du trafic ,mais également qu elle type de véhicule. Le point noir étant à mon avis la remontée des quais de Plancoet vers le collège,pourquoi ne pas envisager de conserver la traversée de la zone et la descente de Nazareth qui visiblement ne pose pas problème ,ceci accompagné d un réaménagement des quais de l Arguenon vers crehen. 3 avantages majeurs,une réduction énorme des coûts,évitement des zones les plus génératrices de conflits à l Est du projet,et conservation d un passage dans la partie potentiellement la plus charmante de Plancoet (après aménagement) qui évitera la mort par dynamitage de plancoët. Merci de m?avoir lu.</p>
31	04/01/2022	<p>Nous sommes propriétaires d'un terrain acheté en 2018 pour lequel nous étions informés d'une déviation qui devait être définie telle que le tracé initial de la V1bis. Celle-ci est en effet la plus appropriée tant au niveau écologique que budgétaire. Les habitants seront aussi moins impactés par le tracé initial. Il paraît plus adéquat et judicieux de créer une déviation passant dans une zone artisanale plutôt qu'au travers de champs et vallées encore protégés et préservés. Merci de tenir compte de notre observation.</p>
32	04/01/2022	<p>Bonsoir, Habitant plancoet depuis 1989, nous avons décidé de construire à la noet pinet en 1996. Déjà à l'époque nous étions informés d'une déviation future passant par le secteur ,mais la mairie nous avait informé du tracé prévu (v1 des tracés actuels). vous comprenez bien que si nous avions été informés des différents autres tracés actuels et en particulier de la variante no 4 , nous n'aurions jamais acheté un terrain avec une déviation si près de l'habitation et de plus couper un village en deux!! En consultant les différents tableaux à disposition sur le site ,sauf erreur de ma part, il me semble que la variante no 4 à de plus, un impact sur l'environnement naturel élevé, si qui de nos pose question.Pour terminer , je pense que vous l'avez bien compris je ne suis absolument pas opposé à cette déviation prévue depuis des décennies , mais je ne comprends pas du tout toutes ces variantes qui posent questions et opposent les plancoetins concernés alors que depuis des années nous connaissions tous le tracé (v 1) qui était prévu initialement. Cordialement</p>
33	04/01/2022	<p>Bonsoir, Je peux concevoir l augmentation du trafic ,et l exaspération des résidents de centre ville,mais également quelques autres paramètres (fluidité du trafic,sécurité ,ect),un peu moins l argumentaire des liasons Lamballe vers dinan ou vers le littoral , Plus de 40 ans que j entends parler du projet,et comme cité précédemment les tracés 1 et 4 sont ancrés dans les esprits et ne suscitent pas d émoi ,car pour bon nombre de riverains il n y a pas de surprise. on se demande qui a ouvert la boîte de Pandore et nous a sorti les autres tracés,la palme venant bien sur à la 2 bis , j aurais pu faire parcourir les vallées de mon enfance à cette personne ou lui proposer une sortie avec les nombreux randonneurs et vététistes et peut-être tenter de lui ouvrir les yeux ,voir l esprit . Plancoët est quasiment urbain en totalité est vous voudriez détruite un des poumons . Même si nous n en sommes qu au début des dépôts d avis ,je remarque le plébiscite pour V1 et V4 ,qui ne sont rien de plus que l étude originelle ,cela me semble raisonnable,mais parfois raison et administration n est pas un cocktail évident. Bien entendu chacun argumentera suivant son intérêt,mais parfois aussi pour l intérêt collectif,parfois les évidences sont incontestables. En espérant que cette consultation ne soit pas de la poudre aux yeux ;il serait intéressant d avoir l'avis des élus sur les projets car au final il devront défendre l un d'eux. Cordialement</p>
34	05/01/2022	<p>Promenade matinale avec mon chien du côté de la Vallée. Toujours cette même interrogation , pourquoi ce tracé destructeur , pourquoi mais aussi pour qui ? Beaucoup de messages d'anciens et nouveaux résidents vont dans le même sens . Un tracé absurde , contraire à toute logique environnementale , celle dont on nous parle quotidiennement , mais qui n'a pas l'air d'avoir intéresser ni surtout préoccuper les initiateurs de ce tracé . Il existe ce que l'on appelle une poubelle , sans doute est ce là que devra atterrir ce projet. Pour autant une déviation est et reste nécessaire mais pas n'importe où , le tracé initial qui date de quelques années reste le mieux approprié , mais curieusement il est devenu plus cher ?????</p>
35	05/01/2022	<p>Ce projet semble tout sortir d'un chapeau de magicien ! et cette consultation n'est qu'un enfumage d'élus qui veulent se dédouaner en montant les plancoëtins les uns contre les autres . J'argumenterai aussi en fonction du témoignage de l'observation N° 33 comment peut on délivrer un permis de construire et sortir des tracés qui impact de manière inadmissible les acquéreurs ! à 5 mois d'intervalle ,comment peut-on laisser des jeunes investir dans un centre équestre qui disparaîtra à coup sur ! Alors ou se situe l'honnêteté intellectuelle ,et la loyauté des décideurs ?</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
36	06/01/2022	<p>Aujourd'hui, à la lecture des différents commentaires, c'est la parole et les écrits des élus et anciens élus qui sont en jeu. En effet comment expliquer l'apparition de nombreuses variantes alors que le tracé V1 est connu et reconnu de tous depuis près de 50 ans. Il en va de la crédibilité de la fonction.</p> <p>Les riverains autour de ce tracé ont construits en connaissance de cause, même si certains espèrent que cette déviation n'ait jamais lieu...Les riverains concernés par les autres variantes ont quant à eux toute les raisons d'être choqués par les nouveaux projets, notamment les derniers acheteurs (permis de construire validé, centre équestre...).</p> <p>Aussi il m'apparaît essentiel de préserver les terres agricoles, on ne cultive pas le blé sur du bitume! Et je crois qu'il y a pas mal de monde à manger du pain à Plancoët!</p> <p>De plus les variantes proposées amèneraient la destruction de zones boisées avec des essences remarquables de plus de 300 ans (chênes, hêtres, châtaigniers et frênes...) en prise directe avec le ruisseau de Montafilan et les différentes espèces vivant dans la vallée (biches, chouettes effraies, lièvres, couleuvres, amphibiens, pic vert, buses, poules d'eau, chauves-souris...). Comment imaginer la destruction d'un tel espace, où les randonneurs et VTTistes sont nombreux d'ailleurs...?</p> <p>Enfin plusieurs variantes proposent un passage à proximité immédiate d'un ancien manoir à la Ville Acca datant du milieu du 18^e siècle. Bâtisse magnifique où nichent hirondelles et chouettes effraies. Préservons également notre patrimoine!</p> <p>Pour toutes ces raisons, je suis donc favorable au V1, le tracé initial, et totalement contre toutes les autres variantes...Soyons responsables, préservons notre nature!</p> <p>3 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61d6c8e38b00e_DSC06147.JPG https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61d6c8e38b00e_DSC06572.JPG https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61d6c8e38b00e_DSC06639.JPG</p>
37	06/01/2022	<p>Quel intérêt de changer un parcours validé il y a 40 ans, avec un développement de la commune qui c'est réalisé autour de cette déviation ? Une économie financière?</p> <p>Est-ce que vous pensez au bien être des personnes qui se sont installé dans la commune en prenant en compte cette déviation depuis toutes ces années ? Malheureusement non je ne crois pas.</p>
38	06/01/2022	<p>Bonsoir,</p> <p>La volonté politique au niveau de Dinan agglomération, du département et de la région, de préserver l'agriculture et de favoriser l'installation de jeunes agriculteurs a récemment été affichée. Dans ce cadre, il me semble inévitable de favoriser les tracés les plus courts. Outre la consommation de surfaces, les tracés les plus longs sont aussi ceux qui morcellent le plus le parcellaire, laissant de nombreuses micro-parcelles difficilement exploitables.</p> <p>Les différents tracés engendrent également de nombreux tronçons de route en cul-de-sac sans intérêt. Ceux-ci doivent être comblés pour retrouver de la surface agricole perdue et permettre le regroupement de petites parcelles.</p> <p>Le V1 est le moins impactant tant du point de vue agricole qu'environnemental ou vis à vis des riverains qui ont investi depuis 50 ans en connaissance de ce tracé, et le seul argument économique ne peut être retenu.</p> <p>Il est mentionné dans l'étude du nombre de trains circulant tous les jours, mais qu'en est-il du nombre de voyageurs en comparaison du nombre de véhicules qui emprunteront cette déviation ?</p> <p>Quel est le coût de l'entretien de cette ligne, de la subvention par la collectivité des voyageurs ou aujourd'hui d'une structure pour la franchir ?</p> <p>Il s'agit là d'un choix politique en faveur de l'environnement et d'une demande sociétale et ce sont ces mêmes arguments qui doivent conduire à choisir le variant 1.</p>
39	07/01/2022	<p>Bonjour,</p> <p>La déviation est soutenue par la municipalité de Plancoët, qui d'autre part ailleurs ?</p> <p>Dinan agglomération très discrète, les autres municipalités très timides et le département qui a changé de tête semble plus vert ou moins gourmand en foncier, tous comme l'agglomération qui en a fait un slogan voir un leitmotiv.</p> <p>Bref, si l'on ajoute à cela un coût pharaonique. En janvier 2017, le lormel dans son bulletin n° 439 donne un avis favorable, avec une étude à 1 M€, et un coût global de 12 M€ (70% département, le reste aux collectivités). En juillet 2017 le télégramme titre entre 10 et 15 M€ avec l'étude à 1 million €.</p> <p>Que c'est-il passé depuis ? 25 M€ et vu l'explosion des matériaux, (projet avec de nombreux ouvrages d'art) ça sent les 30 M€.</p> <p>La déviation de Caulnes coûte 15 M€ pour quasi 10 000 véhicules dont 900 camions et relie Dinan à Rennes, Plancoët coûte le double pour 2 fois moins de trafic, cherchons l'erreur, d'autant que Plancoët n'est classé nul part accidentogène.</p> <p>Combien de générations paieront se délier, édifié à la gloire de qui? Sûrement pas de l'environnement.</p> <p>Ça sent le plomb dans l'aile.</p> <p>Merci</p>
40	09/01/2022	<p>Bonjour, J'ai 40 ans et j'ai toujours vécu à Plancoët, pour moi la déviation était devenue une légende. Puis nous avons acheté notre terrain à la Noé Pinet en 2006, à l'époque il n'y avait pas de projet de déviation dans le secteur. Nous sommes étonnés de constater que 15 ans plus tard des variantes de la déviation passent à moins de 50 mètres devant notre maison.</p> <p>Nous avons choisi ce secteur pour le calme et son cadre naturel. Nos enfants peuvent faire du vélo et autres activités dans la campagne qui nous entoure. Pourquoi nous priver aujourd'hui de cette qualité de vie. Nous savons bien qu'il faut sécuriser le centre ville de Plancoët et si le projet de déviation devait se concrétiser, nous privilégions la V1, tracé initial et connu de tous depuis des années. Merci de votre compréhension et merci de prendre en considération la sécurité de nos enfants.</p>
41	09/01/2022	<p>Voici 10 ans que nous sommes venus nous installer dans notre havre de paix et si nous avons choisi cette campagne c'est justement grâce au cadre idyllique qu'il proposait. Nous nous étions renseignés à l'époque concernant les projets d'infrastructures routières et il nous avait été assuré qu'aucun projet de voirie proche de notre maison au lieu dit de la Hingandais était envisagé autre que la version historique V1, projet à maintes reprises reporté. Vous imaginez bien que si nous avait été présenté les versions qui passeraient quasiment dans notre salon nous n'aurions jamais franchi le pas d'acquiescer ce bien immobilier. Nous sommes parfaitement conscients du besoin de contourner l'agglomération plancoëtine mais pas au coût de venir perturber nos vies à ce point. Au-delà de la perte de quiétude qui nous avons eu, vous comprendrez que notre bien sera fortement dévalorisé sur de nombreux points, économiquement, écologiquement, sanitaire en raison de la pollution inévitable.</p> <p>Nous sommes évidemment conscients de l'intérêt de ce projet ambitieux mais puisse la version retenue être en parfait accord avec ce qui fut prévu initialement au risque de se sentir floués, trompés, incompris si c'est une autre version qui est retenue.</p> <p>Mesdames, Messieurs, entendez nos arguments afin de ne pas regretter notre choix d'installation dans ce nid qui est si paisible pour nous tous.</p> <p>Merci à vous pour tout l'intérêt et l'attention portée à cette revendication.</p> <p>Bien cordialement.</p>
42	09/01/2022	<p>Ma maman, une habitante de Plancoët pourrait être lourdement impactée à cause de ses nouvelles variantes : passage à 20m de sa maison, des parcelles qui sont devenues constructibles suite au PLUI de 2019 coupées en deux, sans parler des nuisances sonores, de la pollution, de la très lourde dévalorisation du foncier et de l'habitation.</p> <p>De plus, ses nouveaux tracés sont un chaos écologique et environnemental.</p> <p>Un tracé historique de 40 ans avait été proposé (Variante 1) et les habitants de Plancoët ont urbanisés en conséquence sans savoir réellement si le projet allait se faire un jour.</p> <p>Je suis native de Plancoët. Je suis convaincue qu'il faut dévier les poids lourds du bourg de Plancoët, mais pas au détriment de cette belle vallée préservée sur laquelle beaucoup de riverain vont faire leur ballade dominicale. Où la biodiversité y est conséquente.</p> <p>Je confirme notre volonté de la déviation de Plancoët mais sur le tracé historique (V1) qui est le plus court et le moins onéreux.</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
43	09/01/2022	Bonjour, Depuis de nombreuses années il est question de la déviation devenue rocade en 2013. En consultant le PLUI de DINAN agglomération le fuseau une grande partie (depuis l'ARGUENON pour rejoindre le rond-point du FRENE) de la V1 l'initiale est en zone Aa. le règlement de cette zone précise: la zone Aa correspond à une zone agricole inconstructible, cette dernière est préservée dans le but de permettre la réalisation de projet d'intérêt général. Alors Pourquoi autant d'études? Etudes réalisées pour un coût de 936 238 euro et 25 centimes dont 50% à la charge de la commune(appel d'offre conclu le 30/09/2018)
44	09/01/2022	Bonjour, Nous avons habité ds le centre de plancoet pdt 23 ans donc ne pas ouvrir ses fenêtres à cause du bruit, des gaz d'échappement et de la poussière on connaît. Nous avons acheté un terrain et construit à la noe pinet en 2006 pour avoir une meilleure qualité de vie. Ce terrain n'était pas du tout concerné par la déviation prévue depuis des années 'v1'. Maintenant les variantes 3 et 5 passe a 50 m de notre maison !!! Quel impact sur notre qualité de vie ainsi que sur la valeur de notre maison !!! Nous espérons que le projet initial sera retenue.
45	11/01/2022	La réunion publique du 13 Janvier ne devrait pas être limitée 'à 100 personnes tant il y a d'opposants à certains tracés. Les questions, paraît il devront être posées par SMS; drôle de façon d'ouvrir un dialogue. Créer une situation conflictuelle, serait une grave erreur, mais opter pour une forme de consensus mou le serait tout autant. Ce qui apportera de la valeur aux souhaits des opposants c'e sera leur volonté à être fermes sur leurs convictions mais à l'écoute des initiateurs de ces tracés,
46	11/01/2022	Bonjour, Je suis surpris de voir de nouveaux tracés apparaître détruisant une partie des terres agricoles du Nord Est de PLANCOËT alors que cette déviation est prévue depuis 50 ans et que ce secteur (zone artisanale et habitations) a été aménagé en tenant compte du tracé initial V1 Alors OUI pour le tracé initial V1
47	12/01/2022	Lors de l'achat d'une maison il y a 10 ans, rien n'a été dit de la route proposée, cela aurait eu pour effet notre achat. Bien qu'il y ait des difficultés parfois avec des camions traversant Plancoet, j'ai remarqué que ce n'est pas énervant ces derniers temps, j'espère qu'un autre recensement des camions aura lieu avant toute nouvelle décision.
48	13/01/2022	Bonjour, Le tracé historique V1 ou V4 comme il était prévu, car les autres massacreront la faune et l'écosystème de la vallée ou tant de randonneurs aiment se promener. Fini les ballades sur les chemins communaux mis en valeur à l'office du tourisme.
49	13/01/2022	Pourquoi changer une déviation qui était prévue il y a plus de 40 ans ? Les propriétaires des terrains de l'époque avaient été mis au courant qu'il y aurait une déviation qui passerait à proximité de leur habitation. Depuis, des constructions ont été réalisées en fonction du tracé initial et du coup seront lésées par ces nouveaux tracés. Aujourd'hui les nouveaux tracés v3, v5, v2 bis et v6 seront destructeurs pour l'environnement. Nous profitons actuellement d'une belle vallée, d'un centre équestre dans un secteur calme et naturel, pourquoi vouloir détruire tout cela ? Cette déviation est indiscutablement nécessaire pour Plancoët, et dans l'intérêt de tous, il est souhaitable de garder le projet initial qui sont la V1, V1 bis ou V4
50	13/01/2022	Bonjour A ma grande surprise je découvre des nouveaux variants dont la majorité des citoyens ne connaissaient pas. Tout le monde avait entendu la V1 et s'était adapté à ce tracé. Vous imaginez lors de ma construction j'aurais réfléchi à 2 fois avant de ma lancer dans notre projet de vie et pas que nous surement. Les circuits 4-5-6 coupent tous les lieux dits de notre commune pourtant il existe des liens et les gens en ont besoin (centre équestre, circuit course à pied, promenade...). Vous mettez sous tension tous les villages impactés de Plancoet inutilement car des choses étaient déjà réfléchies et tracées. Personne ne dit qu'il ne faut pas faire cette déviation mais nos précédents avaient déjà imaginé le tracé. cordialement MErci
51	13/01/2022	Le passage de la déviation aux abords des écuries de Plancoët est aberrant si vous souhaitez préserver le cadre de vie des habitants, les chevaux ont besoin de calme et on doit respecter la nature Nous sommes à la campagne et si les infrastructures non financées par l'état et par le seul biais des particuliers feraient mourir les écuries de Plancoët Merci de les aider à survivre à cela Ils ont mis toute leur épargne, leur vie, pour nous laisser l'opportunité de profiter de notre campagne
52	14/01/2022	Bonjour je suis contre ce projet pour une première raison, c'est qu'il passe au milieu d'un centre équestre, centre équestre qui est une entreprise, qui économiquement rapporte à la ville de plancoet et aux alentours, c'est aussi un lieu de vie. Personne ne devrait être menacé d'avoir ça chez soi. La deuxième, c'est qu'il y a assez de routes comme ça en France, encore une grande somme d'argent dépensé... Et troisième raison, encore de la terre agricole vouée à disparaître, il ne restera plus rien si on continue comme ça sans compter le fait de la destruction de la faune et de la flore qui y habite.
53	14/01/2022	Bonjour, étant monitrice d'équitation je ne peux qu'être touchée par la démarche de ce centre équestre. En effet il est non envisageable d'avoir à traverser une voie de poids lourds avec des chevaux, entre le boxe et l'écurie. Il n'est pas non plus envisageable d'avoir une telle circulation le long de la carrière (espace de travail avec des enfants sur des poneys) cela mettrait les cavaliers en grand danger. Le cheval est un animal de proie et donc de fuite, il est impensable de lui demander de cohabiter avec une telle circulation. Il n'est pas non plus possible de faire fonctionner correctement une exploitation équestre avec une route en plein milieu. Soutient !

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
54	14/01/2022	<p>Bonjour Vous êtes-vous déplacer pour constater dans quel environnement passent les différentes variantes ? Je suis concernée par la variante 1 (variante historique) et la variante 1 bis. J'habite rue de la Fontaine Saint-Malo, à côté de l'étang de La Ville es Allain et ces variantes vont passer tout près de chez moi. Quant à mes voisins, elles peuvent passer au bout de leur jardin. Cela fait plus d'une trentaine de maisons qui seront impactées par ces variantes, tout le côté impair de la rue de la Fontaine Saint-Malo. Sans compter Canlac où un rond-point est prévu. Le problème de bruit et de sécurité qui impacte le centre ville de Plancoët va se reporter sur notre secteur. Qu'avez-vous prévu pour protéger nos habitations du bruit ? Que devient l'étang de la Ville es Allains ? Il va sans dire que la valeur immobilière de nos maisons va se dévaloriser. Avez-vous prévu une indemnisation par rapport à cette dévalorisation ? Vous avez prévu des ateliers avec les associations, les agriculteurs, les commerçants et industries de la ville. Mais qu'en est-il des habitants ? Bien entendu, vous l'avez devinez, je suis contre ces variantes. J'étais à la réunion hier soir et il n'a été question que de budget et de terrains agricoles impactés. Mais la qualité de vie que nous avons actuellement dans notre secteur est plus important que quelques hectares de terres. Désolée pour les agriculteurs, mais eux seront indemnisés. Si l'une de ces 2 variantes est choisie, il ne me restera plus qu'à vendre ma maison (et je l'espère pas à perte) et à déménager. A 75 ans c'est un peu dur. Mais vivre à côté du bruit incessant de la circulation est impossible pour moi et je pense à mes voisins. Voilà mes observations. J'en appelle au bon sens de tous ces messieurs. Mais je vous en prie, déplacez-vous pour vous rendre compte de la situation du tracé de ces variantes 1 et 1 bis.</p>
55	14/01/2022	<p>Bonjour, je suis contre les tracés qui traversent l'exploitation des Écuries de Plancoët. Cela risque de perturber l'activité ainsi que les animaux présents sur le site.</p>
56	14/01/2022	<p>Bonjour, Le projet initial étant la V1, l'apparition d'autres variante est surprenante. Il serait plus que regrettable de voir passer cette déviation par un centre équestre nouvellement repris et aménagé, surtout lorsqu'on connaît les difficultés qu'ont les jeunes (agriculteurs) pour s'installer. Je ne pense pas que la suppression d'une infrastructure qui tend vers le développement du sport et de la culture dans la commune de PLANCOET soit une bonne idée. Merci de bien vouloir tenir compte de cette observation et de conserver la variante initiale V1.</p>
57	14/01/2022	<p>Un e réunion utile mais quels enseignements en tirer Que l'on en est toujours au même point , que certains tracés dont peu de gens veulent planent quand même comme l'épée de Damoclès . La grande majorité de l'assemblée d'hier soir devrait ou mieux devra avoir un impact sur le choix qui sera fait . Doit on avoir confiance dans les intervenants les dernières interventions laissent planer un doute quant aux réponses obtenues. ou plutôt des non réponses pirouettes , en particulier à propos du projet initial qu'ils assimilent aux autres projets ce qui est faux car il est très antérieur à ceux soudainement sortis du chapeau . Belle leçon de magie avons nous reçu</p>
58	14/01/2022	<p>L'équitation est un sport de loisirs , de détente , et très éducatifs pour les enfants: Mettre en péril le Centre Equestre de Plancoët serait d'une absurdité sans nom . Le cheval a besoin d'espaces éloignés de toute sources de pollution , de bruit et nécessite un environnement sécurisé. Imaginons un instant ce centre coupé en deux il deviendra ingérable . Les risques seraient trop importants . De plus les nouveaux propriétaires ont fait des travaux remarquables avec des pâtures bien clôturées , un manège protégé . Il dispense une équitation classique et on gardé son ancienne spécificité . Il faut tous être derrière ce couple . Je suis un ancien cavalier et enseignant .</p>
59	14/01/2022	<p>J'habite rue de l'Abbaye, au niveau du goulot d'étranglement de la circulation entre le rond-point des quais et le rond-point de la Source, où passent aux alentours de 12 000 véhicules par jour, en semaine, dont aux alentours de 600 poids lourds. Comme tous les habitants de cette rue, je souhaite une déviation, tout en ayant conscience que le problème sera déplacé, que d'autres devront subir cette situation. Le changement sera que le trafic sera dédoublé, mais à quel prix! La réunion publique d'hier a permis de mieux comprendre que toutes les variantes à l'étude l'étaient pour choisir la solution ayant un impact négatif moindre en toute connaissance de cause. En attendant que ce projet aboutisse, serait-il possible de mettre en place des mesures visant à réduire la circulation qui ne cesse d'augmenter. Des mesures telles que fermeture définitive du point d'eau de la Source, qui génère une circulation d'environ 300 véhicules par jour (150 aller-retour), ouverture d'une autre déchetterie, la déchetterie actuelle génère d'environ 400 véhicules (+ remorques) par jour (200 aller-retour), ouverture d'une supérette à Créhen et dans la ZA rue de Dinan à Plancoët. Là ce serait une réduction d'un millier de véhicules par jour dans Plancoët. Cela ne réduira pas le nombre de poids lourds malheureusement. Que faire pour réduire ce nombre de poids lourds à transiter par Plancoët?</p>
60	14/01/2022	<p>Juste pour remettre les choses à leur place la variante de base sera toute aussi polluante pour le centre équestre car elle passe à côté !!! Et elle passe aussi près de chez moi au bord de mon terrain à environ 20m donc mes enfants eux vont être plus pollués que les chevaux et en plus mon fils faisant de l'asthme je pense que je devrai malheureusement aller à l'hôpital plus souvent à cause de cette route, mais apparemment beaucoup de personnes sont moins gênées de polluer des enfants !!!! En faisant cette concertation on nous pousse à choisir un tracé et du coup il y aura une déviation qui polluera plus qui devastera des terrains et des personnes et on nous dira c'est pas nous c'est Vous qui avez choisis!! Tout le monde se décharger de la décision !!!!Comme vu précédemment et entendu à la réunion, pourquoi ne pas essayer de limiter ces poids lourds par d'autres solutions, plutôt que juste déplacer ce problème et voir même l'accentuer !!!</p>
61	14/01/2022	<p>Bonjours a tous, Il est vraiment inconcevable qu'une déviation de Plancoët, passe au milieu du centre équestre de cette ville. Site unique dans la région pour son activité d'équitation western qui de plus viens d'être repris et qui a pu faire dynamiser la ville par ses multiples manifestations. Enseignement d'une qualité exceptionnelle il faut garder ce centre ouvert et rejeter ce tracé. Merci</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
62	15/01/2022	<p>Bonjour, Je suis très surprise par tous ces nouveaux projets de déviation autour de Plancoët. Résident à Corseul mais effectuant tout mon quotidien sur Plancoët (école, cours, médicale, activités sportives,...) une déviation est pour moi nécessaire mais en limitant au maximum les impacts négatifs. Le projet initial V4 en pour parler depuis des années semblerait le plus évident. Il prend en compte l'ensemble des paramètres environnementaux, économiques et sociaux. Je suis en particulier contre les tracés qui traversent le seul centre équestre de la ville, l'atteinte aux terres agricoles et à la biodiversité. Récemment repris par un jeune couple Dynamique en août 2021 représentant le projet d'une vie. Le centre équestre est fréquenté par de nombreux enfants de la commune et des environs. De plus, il est à noter que c'est un des rares centres équestres des Côtes d'Armor à proposer 2 types d'équitation : western et classique. Merci de prendre en compte nos observations. Cordialement</p>
63	15/01/2022	<p>Bonjour, Deux jeunes viennent de reprendre le centre équestre, ce qui n'est pas une mince affaire. Ils ont dû investir beaucoup de fonds probablement et la valeur de leur bien va être divisée par 2 avec ce projet de traversée de la rocade dans la propriété. De plus il faut penser aussi aux animaux qui vont être soumis au bruit sans cesse. D'autres solutions évitant les désagréments sont sur la table. Privilégiez les. Merci Cordialement</p>
64	15/01/2022	<p>Berthel Sébastien Ne passez pas à proximité du centre équestre, ces jeunes ont investi beaucoup de temps et d'argent, de plus les clôtures sont neuves donc ont les refait pas</p>
65	16/01/2022	<p>C est juste impossible que cette déviation passe par le centre équestre, montré du bon sens l'ingénieur du projet !</p>
66	16/01/2022	<p>Après avoir suivi attentivement la réunion du 13/01, les délégués du département, avec un manque d'enthousiasme palpable, ont réussi à générer, du fait de leur expérience, une réunion très consensuelle. Ce choix avéré de ne pas disqualifier le trajet ayant les faveurs du public, à plusieurs reprises, peine à masquer que bien évidemment au moment du choix final il y aura des dommages collatéraux car l'argent va manquer cruellement. L'honnêteté la plus élémentaire aurait consisté à le signaler au préalable car personne n'en est dupe. Ce ne sont pas les tentatives poussives de remotivation des troupes, d'un maire de Plancoët englué dans des calculs d'apothicaire qui nous rassurera. Penser que le modeste tissu économique local viendrait combler les millions d'euros manquants est utopique. Pour n'en citer qu'un parmi les coûts évitables : une sortie Hyper U, rebaptisée « sortie centre ville » par un maire visiblement sous perfusion, je pense que les commerçants apprécieront. Rajoutons à cela l'absence criante des ténors de l'agglomération et voilà les ingrédients d'un dossier peu rassurant voire agonisant. Repensons les trajets avec une vraie concertation préalable.</p>
67	16/01/2022	<p>Il serait franchement dommage que cette route traverse le centre équestre alors que ces jeunes (je connais les parents d'Hélène Dantec) viennent de reprendre cette entreprise et que Mr le Maire s'en félicitait.</p>
68	16/01/2022	<p>Il est navrant de constater que certaines décisions « politiques » ne prennent pas en compte l'environnement, les habitants, les usagers ? le tracé qui traverse les écuries de Plancoët devrait être innavigable. Cela condamnerait l'activité du centre équestre alors qu'il vient juste d'être racheté et que ses adhérents sont nombreux. Ce type d'activité, qui plus est avec une équitation western qu'on ne trouve pas partout, est un atout majeur pour l'attraction d'une commune. Certains cavaliers viennent de loin pour pratiquer ce sport. Donc avant de créer une déviation qui détruirait tout sur son passage, j'espère que les politiques vont, pour une fois, réfléchir à l'impact de leurs actes.</p>
69	16/01/2022	<p>Je soutiens mes amis Hélène et Max qui ont repris le centre équestre</p>
70	17/01/2022	<p>Bonjour, je suis contre les tracés qui traversent le seul centre équestre de Plancoët, mettant en péril son activité. Centre qui vient d'être repris. Nous ne trouvons que très rarement des centres équestres pratiquant le western. Vous remerciant de l'intérêt que vous allez porter à mon avis. Cordialement</p>
71	17/01/2022	<p>Bonjour, J'apporte tout mon soutien aux amis du Centre Equestre de PLANCOËT, à leurs avis et observations quant à cette déviation qui va anéantir toute l'activité et toute la vie de ces jeunes qui viennent de reprendre ce centre équestre ! Comment peut-on envisager de détruire l'investissement qu'ils ont fait dans ce projet, devenu réalité, mais qui risque de virer au cauchemar. Prenez en compte tous ces défenseurs de ce centre équestre, ne touchez pas cet espace. Cette déviation est, certes, utile, mais ne doit pas tout détruire sur son passage et certainement pas l'avenir de ces jeunes personnes, qui se sont lancées dans cette entreprise depuis si peu de temps, avec beaucoup d'investissements.</p>
72	17/01/2022	<p>Bonjour Mme Mr, Il me paraît très peu judicieux de conserver le tracé qui coupe le centre équestre de Plancoët en deux. Pour plusieurs raisons, le centre équestre vient d'être repris par un couple de jeunes cavaliers dynamique avec des belles ambitions, et ayant également fait un gros investissement sur leurs projets de vie. L'activité de plusieurs enfants et/ou adultes de Plancoët et ses alentours pourrait alors être compromise. Mais également le dynamisme de Plancoët serait affaibli. Les parents qui laissent leurs enfants en toutes confiances aux écuries de Plancoët pour qu'ils puissent pratiquer l'équitation et se dépenser mentalement et physiquement aux écuries de Plancoët, ne pourront alors ne plus y songer à cause d'une déviation ? Tout cela me paraîtrait vraiment dommage ? Bien cordialement,</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
73	17/01/2022	<p>A l'acquisition par mes parents d'une parcelle ZD135 en 1974 à la Ville es Allain pour construire une habitation on nous a présenté le projet de la déviation et en 1976 pour celle d'un terrain en Zone Artisanale, nous avons eu exactement les mêmes informations.</p> <p>La majorité des habitants de la Rue de la Fontaine Saint Malo ont été bâties après ces dates, les propriétaires ont certainement eu les mêmes informations.</p> <p>L'implantation du plan d'eau s'est faite beaucoup plus tard également.</p> <p>En 2005, à la construction d'un pavillon à la Ville Es Allain il n'y avait pas de changement.</p> <p>Nous avons effectué une demande d'urbanisation et obtenu un certificat pour une petite partie de la parcelle Z135 le 30 mars 2021.</p> <p>Pour définir différents lots et envisager une transmission, nous avons fait procéder par un cabinet de géomètre expert au bornage et division du terrain à bâtir, des deux terrains bâtis, desserte et terre agricole</p> <p>Cette opération a eu lieu en présence de tous les riverains y compris la municipalité représentée par un élu pour le chemin piétonnier.</p> <p>La cession de la parcelle à bâtir a été enregistrée le 30 Avril 2021.</p> <p>Aucune allusion à ces nouvelles variantes n'a été faite et nous constatons que tous les nouveaux propriétaires de maisons existantes ou de nouvelles constructions ces dernières années sont dans la même situation.</p> <p>Ces nouvelles variantes passent à une dizaine de mètres seulement du projet de construction.</p> <p>Ce qui reviendrait à dire que la municipalité et les notaires n'ont pas rempli leur devoir de conseil et d'information.</p> <p>Cependant, nous constatons que toutes les municipalités successives ont ?uvré dans le même sens en déterminant toujours leur zone d'urbanisation par rapport au tracé initial et en faisant valoir leur droit de préemption sur des terres agricoles et constituer une réserve foncière.</p> <p>Les nouvelles variantes détruisent les terres agricoles prévues et en plus celles de la réserve.</p> <p>La traversée d'un centre équestre récemment repris est une aberration.</p> <p>Le projet initial est celui qui impacte le moins le domaine agricole, les habitations, l'activité équestre et le chemin piétonnier utilisé par de nombreuses associations pour organiser leurs parcours de randonnée pédestre, cycliste et chevaux.</p> <p>Je suis pour la déviation de PLANCOET et le maintien du projet initial.</p> <p>Nous espérons vivement que ces remarques retiendront votre attention et pèseront dans votre décision finale.</p>
74	17/01/2022	<p>La question que l'on devrait tous se poser c'est pourquoi autant de camions. Par ce que nous acceptons des Lidl, des Leclerc, des Hyper U etc et quel que soit la déviation choisie elle servira toutes ces zones d'activités : Nazareth, Hyper U sur Plancoët et Leclerc, Lidl pour Pluduno. Pas étonnant que cela enthousiasme les maires de ces communes mais tout ceci au détriment des commerçants du Centre ville de Plancoët. Nous voulons tout à proximité comme une grande ville. Comme si ces magasins étaient indispensables. Tant que nous ne changerons pas nos modes de vies, nos façons de voir les choses et de consommer, nous permettrons à ces élus de concrétiser ce type de projet. Essayez de vous imaginer que quand vous arriverez de Corseul vous allez être redirigé quasiment jusqu'à Crêhen pour arriver par exemple à Hyper U pendant combien de temps ferez-vous ce détour ? Rapidement vous vous apercevrez qu'en repassant par le centre de Plancoët vous économiserez du temps et de l'argent (moins de Km moins de carburant). 29 millions aujourd'hui pour finalement peut-être simplement détourner cinq à six pourcents du trafic c'est-à-dire les camions (pourcentages donnés à la réunion publique). De plus si le trafic augmente c'est que nos communes ce développent si messieurs les maires concernés par cette déviation veulent moins de trafic routier alors qu'ils arrêtent de développer leur commune faudrait savoir ce qu'ils veulent. MDR CQFD</p>
75	18/01/2022	<p>Il est évident et nécessaire d'envisager enfin une déviation de Plancoët. Il en était question il y a plus de 50ans alors au jour d'aujourd'hui, il en va de soi. Mais forcément des questions émergent en découvrant cette étude, cette nouvelle version avec plus de 6 variantes ! Chiffre impressionnant non ?</p> <p>D'autant plus quand on sait que pendant plus de 50ans, il n'y a toujours eu qu'un seul et unique projet de déviation... Où justement les différents projets d'une municipalité et de ses habitants sont venus graviter autour (zone artisanale, habitations, exploitations agricoles, centre équestre, développement de chemins de randonnées...)</p> <p>Et c'est donc dans cette même optique, qu'aujourd'hui nous sommes en droit de nous questionner et que surtout je m'en inquiète :</p> <p>Pourquoi revenir sur ces 50 dernières années ?</p> <p>Pourquoi délivrer ses 10 derniers mois des certificats d'urbanisation ?</p> <p>Pourquoi octroyer de nouvelles zones constructibles ?</p> <p>Tout en sachant que ces variantes, à l'étude depuis bien plus longtemps vont venir comme une épée de Damoclès au dessus de ces nouveaux projets ?</p> <p>Car aujourd'hui, c'est dans cette situation que l'on se retrouve avec mon mari : un nouveau projet de vie, sur un terrain de famille où l'on revient à nos sources, proche de la nature, d'une vallée tranquille, où l'on engage les économies d'une vie.</p> <p>Où l'on se retrouve, quelques jours après avoir déposé notre permis de construire, à découvrir cette nouvelle étude avec ses variantes dont 4 d'entre elles passent à peine à une dizaine de mètres de notre future habitation.</p> <p>Alors je conçois que la déviation est plus que nécessaire, mais même si toutes les possibilités doivent être étudiées, j'ai du mal à comprendre pourquoi revenir sur le tracé historique. Il met en péril certes notre projet de vie mais celui de beaucoup d'autres riverains ou futurs riverains qui comme nous, se retrouvent mis sur le fait accompli et dans un doute complet. Doit on mettre le projet d'une vie de côté ?</p> <p>Alors certes, ce ne sont peut-être pour vous, que de potentielles constructions, qu'une petite vallée, qu'un centre équestre, que quelques hectares....</p> <p>Mais cela représente notre environnement, notre entourage, nos vies tout simplement...</p> <p>Alors, merci de les prendre en considération.</p>
76	20/01/2022	<p>La déviation de Plancoet est nécessaire surtout pour les poids lourds. les tracés V1 et V4 détruiraient moins de terres agricoles et de faune . Les autres tracés pourraient encombrer certaines petites routes communales desservant des villages. Merci de prendre en considération.</p>
77	20/01/2022	<p>Bonjour, le secteur Nord et Grand-Nord a été développé par de nombres variantes pourquoi que le secteur Sud et Grand-Sud a été délaissé voir abandonné ; il serait pertinent de faire une étude comparative des 2 secteurs. cordialement</p>
78	21/01/2022	<p>Native de Plancoet, j'ai toujours entendu parler de cette fameuse déviation qui a fini par devenir une légende.</p> <p>Mes parents ont construit leur maison il y a 35 ans en connaissance de cause.</p> <p>Quelle surprise aujourd'hui de découvrir ces nouveaux tracés qui impacteraient de façon préjudiciable les riverains et plus particulièrement ma mère !!!</p> <p>En effet les nouvelles variantes traversent de part en part son terrain !!!!</p> <p>Imaginez l'impact sonore, visuel, environnemental et financier !!!</p> <p>Pourquoi aujourd'hui vouloir massacrer cette belle campagne, ses hameaux si tranquilles et toute la biodiversité à coup de bitume ??</p> <p>La V1 initialement prévue est aussi la moins dévastatrice foncièrement (moins d'hectares sacrifiés)</p> <p>Nous comptons sur votre diligence pour prendre en considération ces observations.</p>
79	24/01/2022	<p>Bonjour, le tracé historique est depuis des décennies, connu et enregistré par les plancoëtins. Les constructions et extensions qui se sont créées ont été validées par rapport à cette déviation, il en aurait été autrement si ces nouveaux projets étaient connus d'avance. Pourquoi vouloir ajouter de nouveaux tracés et ne pas s'en tenir à la proposition initiale. Quel intérêt a le conseil départemental à vouloir aller à l'encontre du bien-être et des intérêts de ses administrés.</p> <p>Mme LEFEVRE Francine</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
80	24/01/2022	Bonjour, Je voudrais savoir ce qu'il adviendra de l'étang de la ville es allain, qui est un endroit calme et reposant pour la balade et la pêche, et pour les oiseaux. Sera t'il dégradé ?
81	27/01/2022	<p>Tout le développement de Plancoët depuis un demi-siècle est fondé autour du tracé historique V1. Décider d'un autre maintenant aurait de graves conséquences politiques : comment faire encore confiance aux élus après ça ? De toutes façons ce tracé est le plus court, et fait partie de ceux qui ont le moins d'impact environnemental. Les tracés qui passent le plus au large de Plancoët constitueraient de vraies catastrophes écologique, humaine, paysagère, agricole,... Cette zone calme et verdoyante est très prisée de ses habitants, mais aussi des randonneurs et cyclistes, nombreux toute l'année. Les animaux y sont divers et nombreux ; on observe même des salamandres (espèce protégée) à la Louverie, j'ai des photos qui l'attestent. Ce sont de vastes espaces cultivés ou destinés au pâturage, et la crise économique et sanitaire en cours nous a bien montré l'importance capitale de préserver des zones de production alimentaire. Une route placée en plein milieu serait une vraie balafre, qui bouleverserait totalement l'espace, compliquerait la circulation locale, enclaverait certaines habitations, découragerait les promeneurs d'y mettre un pied, rétrécirait encore les espaces de vie et circulation de la faune,... C'est inenvisageable.</p> <p>Alors certes, ce tracé V1 fait partie des plus chers, mais de tels investissements sont planifiés sur plusieurs années, ce qui laisse le temps aux financeurs de planifier la dépense. Je remarque toutefois qu'avec la grave situation économique en cours et le prix du carburant qui s'envole, ce genre de grand projet est de moins en moins pertinent. Avoir des centaines de camions qui apportent du lait sur une usine dont des centaines d'autres camions repartent ensuite avec du beurre ou du lait en poudre est un modèle de développement obsolète. Se serait pertinent d'en tenir compte pour la réalisation d'une telle route.</p>
82	29/01/2022	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai regardé avec intérêt vos analyses d'impacts au regard du changement climatique en matière des émissions de gaz à effet de serre (GES) de votre projet routier de Déviation de Plancoët. J'ai constaté avec regret que ce point n'est pas traité au niveau attendu.</p> <p>L'absence totale ou partielle d'analyse des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre du projet routier de Déviation de Plancoët est contraire aux dispositions du code de l'environnement (voir p33/46 de votre document 2. <u>Presentation_et_analyse_comparative_des_variantes</u>).</p> <p>En effet l'art. R122-5 du code de l'environnement prévoit que l'étude d'impact doit contenir :</p> <p>« 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : [?]</p> <p>f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; »</p> <p>Dans votre étude impact, (p33/46), je lis pour l'enjeu identifié « Energie et Climat » concernant les variantes >0, « Energie consommée et gaz à effet de serre liés à la réalisation des travaux - incidence temporaire Pas d'incidence sur le climat ».</p> <p>Contrairement au document N°1. <u>Dossier_de_concertation_-_Phase_1</u>, vous avez noté : « Le facteur prépondérant vis-à-vis des émissions restera alors la longueur du tracé concerné. » sans préciser l'impact des émissions en terme de GES des différentes variantes en phase construction du projet.</p> <p>Cette évaluation doit se fait au regard d'une situation de référence qui correspond au scénario le plus probable en l'absence d'aménagement. L'impact est égal à la différence d'émissions entre la situation si le projet est réalisé, et sans projet.</p> <p>L'impact doit être évalué à différentes phases du projet: construction, utilisation, fin de vie. L'impact lié au trafic des véhicules en tant que tel n'est donc qu'une partie de l'impact total des gaz à effet de serre (GES).</p> <p>Le calcul des émissions de GES d'un projet routier intègre les quantités d'énergie et de gaz consommés, de matériaux ou d'équipements mis en œuvre, ainsi que les facteurs d'émissions des sources de l'énergie, du gaz, du matériau ou de l'équipement.</p> <p>L'impact des émissions de GES en phase de construction d'un projet routier, qui nécessite une forte consommation d'énergie, peut parfois être proche de celui de la phase d'utilisation.</p> <p>L'évaluation de l'impact des GES permet également de se conformer aux dispositions du Décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics.</p> <p>L'évaluation des GES doit prendre en compte à minima les différents éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> ? Artificialisation des sols, ? Terrassements, ? Ouvrages d'art (construction, entretien, fin de vie), ? Chaussées (construction, entretien, fin de vie), ? Glissières de sécurité (construction, fin de vie, l'entretien est compris dans l'exploitation du réseau), ? Exploitation du réseau principal, ? Circulation des véhicules (véhicules légers, poids lourds) <p>Vous trouverez en pièce jointe les recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers (Source CEREMA) afin de vous aider à établir une évaluation des émissions de GES respectant le code de l'environnement. Cette étude peut être utilisée au stade amont des projets routiers, c'est-à-dire antérieurement à leur Déclaration d'Utilité Publique.</p> <p>Observation N°1 :</p> <p>Fort de ce constat, quelle action corrective allez-vous entreprendre ? Allez-vous prendre en compte les recommandations de la CEREMA pour le calcul des GES des différentes variantes ? Si on prend la variante N°3 qui a le plus d'impact probable sur les GES du fait du volume de remblais, longueur de tracé (Bitume, glissières ouvrages d'art en béton?), artificialisation des sols (40 hectares de SAU éliminés à jamais, etc ? en comparaison à la variante 0, la comparaison en terme de GES mérite d'être réalisée conformément au code de l'Environnement et son décret d'application. La diffusion de l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre de ce projet routier à l'étape enquête publique sera trop tardive car le choix stratégique de la variante est pris dès l'issue de cette phase 1.</p> <p>Observation N°2 :</p> <p>La première phase 1 de concertation du public, a pour objectif le choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires. Comme argumenté ci-dessus ainsi que dans vos documents d'études, le choix de la variante a une incidence significative sur les émissions de GES, si aucune évaluation des GES du projet routier n'est mise en œuvre et présentée au public, comment peut-on décider d'un choix de variante en tout état de cause et de transparence?</p> <p>Je considère que les éléments fournis par vos soins en terme de GES ne garantissent pas un éclairage suffisant du public pour lui permettre d'exercer son droit de participation à la décision.</p> <p>Je vous remercie par avance pour votre retour.</p> <p>1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61f54e72a14e6_rapport_recommandations_ges_infra(1).pdf</p>
83	29/01/2022	<p>Tout d'abord merci pour la clarté et la précision des documents soumis à consultation. Cette déviation de Plancoët est nécessaire et attendue depuis longtemps mais , habitant la commune de Saint- LORMEL j'ai le sentiment que les inconvénients liés à cette réalisation sont facilement déplacés sur notre commune. Je signale seulement que si nous ne sommes pas vigilants, la commune qui est toute en longueur se trouvera scindée en deux. Ceci dit et après étude de tous les documents les variantes 3,4 et 5 me conviennent. Cependant, la proposition faite par les élus de Saint-LORMEL pour une combinaison variante 4: la Millière - ZA les vergers et variante 1 pour la partie Plancoët pourrait satisfaire le plus grand nombre. Pour ma part, je m'oppose à la variante 1bis et 6bis.</p> <p>merci de l'attention que vous porterez à mes remarques.</p>

29/01/2022

Bonjour,

La loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, contient d'importantes dispositions que les acteurs locaux doivent mettre en œuvre. La sobriété foncière est un enjeu majeur de l'objectif national « zéro artificialisation nette » communément appelé ZAN.

Les Données issues de l'observatoire de l'artificialisation (<https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/>) permettent d'avoir un état des lieux de l'artificialisation des terres des 3 communes impactées par ce projet de déviation. Sur la période 2009-2020, les 3 communes impactées (Pluduno, Saint Lormel et Plancoët) ont consommé 47 hectares de terre pour des projets d'urbanisme ou autres, ce projet routier est consommateur à lui seul de 29 à 40 hectares de terre agricoles suivant vos données fournies (P41/46 de votre document N°2). Cette donnée ne prend pas en compte les surfaces non agricoles (Bois, jardin, chemin, friches?) artificialisées par votre projet routier. En outre dans votre étude, vous ne présentez pas l'évaluation ou l'impact du « mitage » des parcelles une fois traversées ou enclavées par la déviation. En effet ces parcelles agricoles morcelées perdront de leur valeur agricole.

Lors de la réunion publique du 13 Janvier 2022, une personne du public a posé la question de la surface de terre agricole consommée par ce projet routier, la réponse apportée par Mr Bourdais a été : « 30 hectares » contrairement à ce qui est publié dans votre document N°2 en page 40/45. Suivant vos données fournies la variante 5, plus consommatrice en terme de terre agricole est annoncée à 40 Hectares.

Observations N°1 :

Pouvez-vous communiquer de manière transparente et claire la surface de terre agricole et non agricole (bois, chemin, autres utilisations..) utilisée pour ce projet de déviation en fonction de chaque variante du tracé ? Cette question a été posée explicitement durant l'atelier sur le monde agricole le 24/01/22, mais sans réponse des représentants du projet de déviation.

La plupart des projets routiers induisent des ruptures de la continuité du réseau routier existant dont les projets tiennent compte en reconnectant ces réseaux. Le terme consacré est celui de rétablissement routier. Le rétablissement routier aura fatalement un impact significatif en terme de consommation foncière.

Observations N°2 :

La surface de terre agricole et non agricole utilisée pour ce projet de déviation pour le rétablissement routier est-il pris en compte dans votre évaluation ? Si, oui pouvez-vous communiquer l'impact de consommation de surface de terre agricole et non agricole utilisée en fonction de chaque variante du tracé ? Si, non Pouvez-vous évaluer l'impact et le communiquer de manière transparente et claire au public?

Le projet de déviation de Plancoët représente à lui seul 10 ans de consommation de terre sur les 3 communes de Pluduno, Saint Lormel et Plancoët. Il est difficile de parler de sobriété foncière à la lecture de ces données.

Observations N°3 :

Pouvez-vous communiquer de manière transparente et claire l'impact sur le morcellement des parcelles agricoles (par exemple nombre de parcelles modifiées inférieure à 1 ha, simulation d'impact concret sur le RGP) pour ce projet de déviation en fonction de chaque variante du tracé ?

Observations N°4 :

Quelle est la cohérence de votre projet routier vis-à-vis de l'objectif zéro artificialisation nette » communément appelé ZAN ?

Observations N°5 :

Quelles dispositions concrètes allez-vous mettre en œuvre pour appliquer la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets dans le cadre concret de ce projet en terme de sobriété foncière?

Cette question a été posée explicitement durant l'atelier sur le monde agricole le 24/01/22, les représentants du projet de déviation nous ont fait part que les décrets d'applications la loi du 22 août 2021 ne sont pas parus au Journal Officiel, et qu'ils étaient visiblement dans l'incapacité à cette heure de répondre à cette question. En outre, il a été précisé que la consommation de terre agricole pour le développement économique et accompagnement de l'accroissement de la population (logement) dans les Côtes d'Armor était inévitable[...].

Il a été précisé à titre d'exemple par un participant de l'atelier sur le monde agricole du 24/01/22, que le département de la Manche dans le cadre du projet de contournement routier sud-ouest de Cherbourg, prend en compte avant même le lancement d'une concertation publique la problématique d'artificialisation des terres: d'importants efforts seront faits pour minimiser cette artificialisation mais aussi pour la compenser. Voir article France Bleu Cotentin du Vendredi 22 octobre 2021 disponible sous ce lien: <https://www.francebleu.fr/infos/transports/contournement-routier-de-cherbourg-concertation-et-preoccupations-environnementales-au-programme-1634910213>.

Observations N°6 :

Afin de compenser la destruction de terres agricoles, quelles actions concrètes pour minimiser cette artificialisation mais aussi pour la compenser allez-vous mettre en œuvre? Prévoyez-vous de renaturaliser des espaces qui ont été artificialisés par le passé ? Si, oui pouvez-vous lister ces surfaces et indiquez les surfaces correspondantes ? Cette question a été posée explicitement durant l'atelier sur le monde agricole le 24/01/22, les représentants du projet de déviation nous ont fait part que cette compensation n'est pas pertinente au regard du projet car les possibles espaces renaturalisés ne sont probablement pas à proximité du projet pour compenser les pertes de terres aux agriculteurs impactés par le projet de déviation[...].

Votre document « Présentation et analyse comparative des variantes » ne met pas en évidence vos actions en faveur la sobriété foncière comme demandé dans la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique. Cet item n'est même pas identifié voir absent dans l'analyse comparative des variantes et en conséquence n'a aucune incidence sur la hiérarchisation de la contrainte/sensibilité au diagnostic environnemental.

J'ai pris note de la réponse apportée à une question similaire sur la sobriété foncière par SMS lors de la concertation publique du 13 janvier 2022 par le vice-président, Mr André Coënt : « L'état autorisera la consommation de terre agricole » [...].

Observations N°7 :

Au vu de l'interprétation possible de la réponse apportée en séance, pouvez-vous expliquer le mécanisme de dérogation de la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets que vous souhaitez visiblement mettre en œuvre ?

Observations N°8 :

La première phase 1 de concertation du public, a pour objectif le choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires. Comme argumenté ci-dessus le choix de la variante a une incidence significative sur l'objectif zéro artificialisation nette, si aucune évaluation sur la sobriété foncière n'est mise en œuvre et présenté au public, comment peut-on décider d'un choix de variante en tout état de cause et transparence ?

Rappel : Le code de l'environnement art. R122-5 prévoit que l'étude d'impact doit contenir :

5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres :

b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ;

J'estime que les éléments fournis par vos soins en terme de consommation de terres agricole ou non agricole au regard de la loi climat et résilience ne garantissent pas un éclairage suffisant du public pour lui permettre d'exercer son droit de participation à la décision. Je souligne que de nombreuses questions du public sur ce sujet lors de la réunion publique ou atelier, la qualité des réponses n'est pas au niveau attendu.

L'ensemble des données de surface de terre consommée sont issues du site gouvernemental (<https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/>) et mise en perspective dans la pièce jointe de ce message.

Je vous remercie par avance pour votre retour.

1 document(s) joint(s) : [https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61f564a4ea69b_Donn%C3%A9es%20Pluduno%20Planco%C3%ABt%20St%20Lormel%20\(Source%20CEREMA\).pdf](https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61f564a4ea69b_Donn%C3%A9es%20Pluduno%20Planco%C3%ABt%20St%20Lormel%20(Source%20CEREMA).pdf)

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
85	29/01/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Dans votre document « 1._Dossier_de_concertation_-_Phase_1 », une hypothèse de croissance du trafic annuelle de 1% (P35/63).</p> <p>L'explicitation des méthodes utilisées dans les études de trafic est une exigence réglementaire, l'article R. 122-5 du code de l'environnement imposant que l'étude d'une infrastructure de transport comporte « une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ».</p> <p>Observations N°1 : Prenez vous en compte dans votre étude de trafic, les trafics induits par la création ou la transformation de l'infrastructure ?</p> <p>Observations N°2 : Prenez-vous en compte dans votre étude de trafic les reports modaux possibles ?</p> <p>Les études de trafic fournissent les données de base pour la plupart des impacts en exploitation. Une fois la structure du trafic connue, il est possible, à l'aide de modèles qui estiment les émissions polluantes et sonores de chaque catégorie de véhicule, en fonction notamment de sa vitesse, de sommer toutes ces émissions pour connaître celles liées à l'infrastructure.</p> <p>Observations N°3 : Pouvez-vous transmettre les résultats de ces modèles de calcul sur les émissions polluantes et sonores avec les hypothèses prises pour chaque variante du tracé ? En effet ces données comparatives sont structurantes pour un choix concerté du tracé. Ce point n'a pas été suffisamment explicités pour que le public puisse se forger une opinion.</p> <p>Observations N°4 : Pouvez-vous préciser les analyses de sensibilité ainsi que les modalités du calcul des incertitudes en fonction de vos modélisations.</p> <p>Votre étude de trafic qui montre que l'axe est actuellement congestionné mais fait l'hypothèse que le projet n'entraînera aucune augmentation de trafic ou faible (1% par an). Si ce dossier considère que la déviation n'entraînera aucun trafic induit, ce qui n'est pas justifié. Dans un contexte où les usagers des infrastructures utilisent progressivement des systèmes de guidage évaluant en temps réel l'itinéraire le plus rapide en fonction de la saturation des différents axes, cette hypothèse apparaît de moins en moins crédible. Il conviendrait à minima d'intégrer à ce dossier des statistiques de retour d'expérience sur des déviations présentant des caractéristiques proches et de les comparer aux projections qui figuraient dans leurs études d'impact.</p> <p>Observations N°5 : Pouvez-vous nous faire part du retour d'expérience sur des déviations présentant des caractéristiques proches et de les comparer aux projections qui figuraient dans leurs études d'impact afin de s'assurer de la crédibilité de votre étude de trafic et des impacts associés? Je vous remercie pour votre retour.</p>
86	30/01/2022	<p>V1 serait la meilleure des solutions, elle serait plus écologique et plus courte. De plus, depuis plus de 50 ans Plancoët se base sur ce tracé historique. Les autres tracées seront désastreuses pour l'environnement, les terres agricoles et la faune et la flore.</p>
87	30/01/2022	<p>Le tracé historique me semble le seul réellement pertinent pour Plancoët comme pour les côtes d'Armor. Il est le plus court, et écologiquement la meilleure option. Tous les autres tracés détruiraient des écosystèmes déjà menacés et feraient perdre un atout précieux à la région.</p>
88	30/01/2022	<p>Je souhaite le tracé V1. Les autres tracés sont dans des zones calmes très prisées des randonneurs et de la faune sauvage, et ces zones seraient détruites.</p>
89	30/01/2022	<p>Je suis pour le tracé historique V1, celui autour duquel Plancoët se construit depuis + de 50 ans !</p>
90	30/01/2022	<p>Je suis pour le tracé historique v1 de plancoët</p>
91	30/01/2022	<p>Le calme et la beauté de notre environnement, dans la vallée du Montafilan, est menacé par un projet de déviation ! Aidez-nous dans notre mobilisation pour défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët, face à d'autres projets de tracés destructeurs de l'environnement.</p> <p>Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s'est construit depuis plus de 50 ans. C'est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C'est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.</p>
92	30/01/2022	<p>Le calme et la beauté de notre environnement, dans la vallée du Montafilan, est menacé par un projet de déviation ! Aidez-nous dans notre mobilisation pour défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët, face à d'autres projets de tracés destructeurs de l'environnement.</p> <p>Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s'est construit depuis plus de 50 ans. C'est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C'est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.</p>
93	30/01/2022	<p>Le meilleur tracé est le v1</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
94	31/01/2022	<p>Votre étude concernant cette future déviation tient compte d'une élévation du niveau de la mer de 60 cm pour le franchissement de la zone humide autour de l'Arguenon. Ce point a d'ailleurs été rappelé lors de la réunion publique du 13 janvier 2022.</p> <p>Toutes les variantes proposent la construction d'un ouvrage pour créer un point d'échange entre la future déviation et l'actuelle RD 768. Cependant, votre projet ne prévoit pas de relever la hauteur de la RD768. Donc, dans quelques décennies, la déviation sera inutilisable à chaque marée de vives eaux et/ou lors de pluies abondantes comme l'on déjà vécu les plancoëtins car le point d'échange et la RD768 seront inondés.</p> <p>Ce projet étant pensé pour le long terme, il est donc indispensable de faire les travaux dans le bon ordre, à savoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. relever la RD 768 2. construire la déviation <p>Enfin, les conséquences environnementales et financières seront bien plus élevées lorsqu'il faudra refaire des travaux dans les zones humides concernées.</p> <p>J'ai du mal à croire que vous n'avez pas pensé à ce problème. Doit-on en conclure que vous laisserez nos enfants et petits-enfants résoudre nos négligences ?</p>
95	31/01/2022	<p>Bonjour,</p> <p>A la lecture de toutes les observations, nous ressentons l'attachement des habitants pour leur environnement. Nous ne comprenons pas comment d'un côté les jeunes sont incités à s'installer dans le milieu agricole et de l'autre des tracés sont produits anéantissant tous leurs efforts. Nous sommes contre les tracés V3-V5-V6 qui traverseraient les ECURIES DE PLANCOET. Le dynamisme et la volonté de ces jeunes sont à encourager compte tenu de leur investissement tant sur le plan moral, physique que financier. Souriants et volontaires, Hélène et Maxime apportent une activité équestre bénéfique pour les enfants et les adultes. A noter qu'ils sont les seuls en Bretagne à donner des cours d'équitation Western, ce qui est un plus pour PLANCOET. D'autre part, il est à prendre en considération que les habitants ont construit en tenant compte du tracé initial. A l'étude des documents, nous trouvons que le tracé V1 est le plus sensé et respectueux tant de la population que de l'environnement tout en étant le plus court et le moins coûteux.</p> <p>Nous vous remercions de prendre en considération nos observations.</p>
96	01/02/2022	<p>Nous passons toutes nos vacances dans cette superbe région depuis des années , le hameau de la hingandais regorge de jolies promenades à faire à pieds , à vélo , en pleine nature . Les considérations environnementales ne devraient-elles pas elles aussi être prises en compte ? Nos enfants ont pu profiter du centre équestre , là encore en toute tranquillité. Et toutes ces familles qui ont investi et se sont installées dans cette zone car elles souhaitaient justement vivre au calme ? Un tracé initial était prévu , je ne comprends tout simplement pas pourquoi ce changement et espère que le comité qui prend les décisions se rendra compte de ce mal qu'il occasionnera si ce nouveau tracé est adopté .</p>
97	01/02/2022	<p>Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s'est construit depuis plus de 50 ans. C'est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C'est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.</p> <p>Le projet V1 me paraît le mieux.</p>
98	01/02/2022	<p>Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s'est construit depuis plus de 50 ans. C'est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C'est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.</p>
99	03/02/2022	<p>Tout d'abord, je remercie l'initiative de cette consultation. J'espère cependant que toutes remarques seront prises en compte. Je réside tous les étés dans cette belle région de Bretagne où il fait bon marcher, faire du vélo sur les chemins ou petites routes de campagne. Que dire aussi de ce charmant centre équestre où ma fille aime aller! C'est pourquoi, ayant appris que des projets menaçaient, j'ai décidé de plaider pour le tracé historique v1, le seul qui respecte le plus les habitants et leur environnement.</p>
100	03/02/2022	<p>Je suis contre cette décision qui impacterait la vie d'une association sportive qui apporte de l'attrait de la commune. Il faut mettre de la cohérence dans cette décision</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
101	03/02/2022	<p>paragraphe extrait de votre Rapport annuel de Développement Durable 2021 du Conseil départemental des Côtes d'Armor.</p> <p>La primauté de la lutte contre le changement climatique est un objectif indéniable exprimé dans votre rapport de développement durable publié en décembre 2021. Cet objectif louable est en contradiction direct avec ce projet. En effet ce vieux projet routier est synonyme de : « Plus de routes, cela veut dire plus de voitures, plus de circulation et fatalement plus de gaz à effet de serre. »</p> <p>Construire davantage d'infrastructures de ce type pour des modes carbonés est donc défavorable pour la transition écologique.</p> <p>Votre action concrète en faveur du climat se limite-t-elle à l'achat de voitures électriques pour vos collaborateurs ou au subventionnement de vélos électriques ? Si tel est le cas, c'est du greenwashing.</p> <p>L'absence totale d'analyse des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre de ce projet routier de déviation de Plancoët est contraire aux dispositions du code de l'environnement et symptomatique malheureusement de votre inaction en faveur du climat. Dans votre étude impact, (p33/46), vous précisez pour l'enjeu identifié « Energie et Climat » concernant les variantes >0, « Energie consommée et gaz à effet de serre liés à la réalisation des travaux - incidence temporaire Pas d'incidence sur le climat »</p> <p>La France est signataire de l'accord de Paris, qui vise à limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) de telle sorte que la hausse de la température moyenne de la planète n'excède pas 2 degrés. L'État, avec le plan climat présenté en 2017 concrétise cette ambition mondiale avec une orientation stratégique forte : atteindre la neutralité carbone à l'horizon 2050. En tant que maître d'ouvrage de ce projet routier, vous n'intégrez pas véritablement cette orientation, ni la précédente contrairement à votre ambition affichée dans votre rapport de développement durable. La prise en compte des enjeux environnementaux en amont des grands choix d'aménagement reste essentiel pour le respect des engagements de la France dans la transition écologique et énergétique.</p> <p>Comment allons-nous collectivement tenir nos engagements de neutralité carbone à l'horizon 2050 ?</p> <p>Quelle est la cohérence de votre parole politique affichée en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique dans votre rapport de développement au regard de vos actions concrètes?</p> <p>Des changements d'orientation stratégique en la matière sont pourtant possibles. La preuve en est avec l'abandon récent des projets de contournement de Vitré, de Fougères et de Châteaubourg, dans le département voisin d'Ille-et-Vilaine.</p> <p>Le Rapport annuel de Développement Durable 2021 du Conseil départemental des Côtes d'Armor est en pièce jointe de ce message.</p> <p>1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61fbed3269df_Rapport_annuel_DD_12_2021_web.pdf</p>
102	04/02/2022	<p>L'étude de la déviation ne date pas d'aujourd'hui.</p> <p>années 70 fuseau réservé pour la déviation(encore Aa sur le plui actuel de Dinan Agglo)</p> <p>27/04/2011 réunion publique</p> <p>14/06/2013 présentation Del 'étude: inscrite au STICA travaux 100% département sans accroche à hyper U</p> <p>15/11/2017:rencontre au CD avec Mr de Chaisemartin et maires des communes concernés nouveau fuseau avec accroche au carrefour de la route de languenan et la voie de la fontaine Malo à la maçonais</p> <p>13/01/2017: CM St Lormel accord de principe de financement</p> <p>17/01/2017:CM Plancoët présentation du projet</p> <p>4/02/2017 : création du collectif est de la déviation lettre au département</p> <p>16/02/2017: CM Pluduno accord de principe de financement</p> <p>27/02/2017:Réponse de président CD Mr Cadec au collectif</p> <p>11/04/2017:CM Plancoët Achat parcelles de terrain 5compassation pour les agriculteurs en vue de la déviation</p> <p>22/06/2017: réunion à la maire de PLANCOET pour plan de financement; 250 000euros pour Créhen, Pluduno et St Lormel</p> <p>19 juillet 2017: accord de Dinan Agglo 3 000 000Euros dont 500 000 pour les études</p> <p>Début 2018 : réflexion sur une plateforme de distribution à PLANCOET et DINAN</p> <p>Fin 2018: estimation étude: 1 million travaux 15 millions et extension des lieux de l'étude</p> <p>2019:</p> <p>mai appell d'offre pour étude de la déviation</p> <p>30/08/2019: conclusion appel d'offre pour 936 238 euros et25 centimes</p> <p>27/10/2019: présentation des études aux maires et conseillers départementaux</p> <p>début travaux prévu 2027</p> <p>Voilà déjà 10 ans que l'on étudie la déviation! encore 10 ans</p> <p>2 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61fce80ca5577_CM%2011%20avril%202017%203.pdf https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61fce80ca5577_PV%2017%2001%202017%201.pdf</p>
103	04/02/2022	<p>à propos des risques d'inondation concernant la RD 768 , et le bas de Plancoët ;il serait prévu de relever la route eu égard au risque du réchauffement climatique avec pour conséquence une hauteur de 60 cm avec la conjonction de marrée centenale . Soit ! mais alors il faudrait relevé aussi les quais ! il sont plus bas que la RD après le rond point ...</p> <p>En 2014 lors de la dernière inondation s'est- on posés alors les questions :</p> <p>Pourquoi l'Arguenon a été déviée origine projet ? qui pourrait le dire ?</p> <p>Pourquoi la ZA de St Lormel a littéralement bouchée les zones inondables ?</p> <p>Pourquoi l'écoulement des eaux ne ce fait pas derrière la station d'épuration ? (aucun entretien de chaque cotés de la petite route)</p>
104	04/02/2022	<p>Je suis pour le maintien de la voie historique mais contre un projet de déviation qui emprunterait les routes alternatives, tracés 2 bis,3,4,5,6 et 6 bis qui sont trop gourmandes en terres agricoles et trop impactantes sur le paysage et les zones naturelles.</p>
105	04/02/2022	<p>Je suis pour le maintien de la voie historique mais contre un projet de déviation qui emprunterait les routes alternatives, tracés 2 bis,3,4,5,6 et 6 bis qui sont trop gourmandes en terres agricoles et trop impactantes sur le paysage et les zones naturelles. D'autant que ce projet originel est connu de tous depuis très longtemps et a fait l'objet d'une information auprès des habitants concernés de Plancoët</p>
106	07/02/2022	<p>Les différents tracés envisagés risquent d'empiéter sur des terres agricoles aujourd'hui cultivées et cela ne me semble pas souhaitable. La traversée de la rivière l'Arguenon est problématique, il faudrait privilégier un tracé utilisant le pont déjà existant élargi et renforcé plutôt que se lancer dans de nouveaux ouvrages très couteux et néfastes pour l'environnement !</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
107	07/02/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Une augmentation très significative des prix des travaux publics s'observe depuis 1 an, vous trouverez ci-joint une extraction de 3 indices INSEE prouvant ce fait pour ce type de projet.</p> <p>Indice : TP03A identifiant INSEE : 001710988 Libellé : Grands terrassements Indice du 2020/10 : 109,1 Indice du 2021/10 : 114,6 soit une augmentation des prix de 5.5% en 1 an</p> <p>Indice : TP02 identifiant INSEE : 001710987 Libellé : Travaux de génie civil et d'ouvrages d'art neufs ou rénovation Indice du 2020/10 : 114,4 Indice du 2021/10 : 123,6 soit une augmentation des prix de 9.2% en 1 an</p> <p>Indice : TP09 identifiant INSEE : 001710997 Libellé : Fabrication et mise en ?uvre d'enrobés ou rénovation Indice du 2020/10 : 103,1 Indice du 2021/10 : 117,7 soit une augmentation des prix de 14.6 % en 1 an</p> <p>Prenez-vous en compte dans votre budget l'augmentation significative des prix des travaux publics observée depuis 1 an ?</p> <p>Je vous remercie pour votre réponse.</p>
108	09/02/2022	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>je vous écris afin de manifester mon indignation face aux nouvelles variantes de tracé que vous proposez pour la déviation de Plancoët.</p> <p>Quel est l'intérêt de modifier les variantes V1 ou V4 qui étaient les tracés prévus initialement, tracés acceptés par nombre d'habitants de la commune car ils avaient été définis il y a plus de 40 ans ?</p> <p>Les responsables de ces changements de tracé se sont-ils déplacés sur les lieux avant de proposer ces modifications ? Pourquoi proposer d'autres tracés qui vont provoquer colère et incompréhension auprès des riverains concernés ?</p> <p>Ces nouvelles variantes vont avoir des impacts catastrophiques dans les domaines environnementaux, économiques et sociaux.</p> <p>Pendant des décennies, la commune de Plancoët s'est développée autour du tracé initialement prévu (V1 / V4). Nombreux sont les habitants de Plancoët qui ont fait construire leur maison en tenant compte du tracé initial de la déviation.</p> <p>Les nouveaux tracés remettent en cause la politique locale d'urbanisme de la commune de Plancoët qui a délivré les permis de construire ces dernières décennies et a aménagé le territoire en fonction du tracé initial de la déviation. Les nouveaux tracés V2 bis, V3, V5, V6 et V6 bis vont donc d'abord avoir des conséquences humaines désastreuses.</p> <p>Les politiques ou fonctionnaires à l'initiative de ces modifications n'ont sans doute vu qu'une carte, que des champs. Ils ne connaissent pas les habitants. Ils n'ont pas vu les femmes, les hommes et tous les enfants qui vivent à l'endroit même ou à proximité duquel ils ont tracé leur route sur la carte.</p> <p>Pourquoi vouloir changer un tracé autour duquel il y a un consensus et autour duquel la commune de Plancoët s'est développée depuis des années ?</p> <p>Au-delà de l'aspect humain, il y a aussi l'aspect environnemental et économique. Les nouvelles variantes vont supprimer un grand nombre d'hectares de terres agricoles, mettant en difficulté les agriculteurs attachés à leurs terres, agriculteurs qui travaillent d'arrache-pied pour cultiver, élever leurs bêtes, entretenir le paysage environnant. De plus, les nouvelles variantes vont supprimer l'un des couloirs écologiques de la région. Elles vont détruire des zones boisées. Le paysage plancoëtin est connu pour sa biodiversité remarquable, pour la richesse de sa faune et de sa flore. Comment imaginer la destruction d'un espace aussi riche d'un point de vue écologique ?</p> <p>Nombreuses sont les associations soucieuses de l'écologie, du bien-être des habitants et des animaux qui vont se sentir concernées par ce nouveau combat.</p> <p>On ne peut accepter que les nouvelles variantes passent au milieu de jardins particuliers, au milieu de champs cultivés, au milieu de pâturages dans lesquels moutons, chèvres, chevaux, vaches et autres animaux paissent tranquillement, au milieu d'un centre équestre qui fait la fierté des Plancoëtines et des Plancoëtins. On ne peut accepter que les nouvelles variantes mettent en difficulté des centaines de personnes alors que le tracé initial avait été accepté par la population.</p> <p>Je suis Plancoëtine. Mes parents habitent à Plancoët depuis toujours. Ils sont maintenant âgés. Ils devraient supporter une nouvelle route qui passerait à 25 mètres de leur maison, traversant le petit champ où ils élèvent quelques moutons... Ils devraient supporter nuisances sonores, pollution, tout ça parce que vous avez décidé de modifier le tracé initialement prévu depuis plus de 40 ans !!!</p> <p>Et si c'étaient vos parents qui se retrouvaient dans cette situation ?</p> <p>Je suis convaincue que les Plancoëtines et les Plancoëtins, très attachés à leur commune, à leurs beaux paysages riches et variés, à leur tranquillité ne vous laisseront pas faire et vont défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët.</p> <p>Je vous demande donc de prendre en compte tous les courriers que vous aurez reçus et de revenir à la version initiale du tracé de la déviation de Plancoët.</p>
109	09/02/2022	<p>Bonjour,</p> <p>J'ai regardé avec intérêt vos analyses d'impacts au regard du changement climatique en matière des émissions de gaz à effet de serre (GES) de votre projet routier de Déviation de Plancoët. J'ai constaté avec regret que ce point n'est pas traité au niveau attendu.</p> <p>Cette évaluation doit se faire au regard d'une situation de référence qui correspond au scénario le plus probable en l'absence d'aménagement. Dans votre étude, (p33/46), l'impact est égal à la différence d'émissions entre la situation si le projet est réalisé, et sans projet.</p> <p>Si on prend la variante N°3 qui a le plus d'impact probable sur les GES du fait du volume de remblais, longueur de tracé (Bitume, glissières ouvrages d'art en béton?), artificialisation des sols (40 hectares de SAU éliminés à jamais, etc ?) en comparaison à la variante 0, la comparaison en terme de GES mérite d'être réalisée conformément à la loi.</p> <p>Si aucune évaluation des GES du projet routier n'est mise ?uvre et présentée au public, comment peut-on décider d'un choix de variante en tout état de cause et de transparence?</p> <p>Je suis contre ce projet. Le département n'a pas pris le temps nécessaire et suffisant pour étudier les différentes variantes et leurs immenses impacts. Ce projet de l'ancien temps n'a pas de raison d'être aujourd'hui.</p>
110	11/02/2022	<p>De telles mesures vont détruire les chemins de randonnée et le centre équestre. Pourquoi réinventer un tracé alors que le V1 convient parfaitement? Il faut penser aux familles qui ont décidé de s'installer au calme, dans un espace naturel, qui ne fait que procurer de la joie pour les enfants.</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
111	11/02/2022	Bonjour, Tout le monde se déclare en faveur de la déviation de Plancoët, mais personne ne veut qu'elle passe sur son terrain ou à proximité de sa maison ! L'ensemble des tracés nous impactent fatalement, pourquoi devrions-nous accepter ce projet de déviation que personne ne veut chez soi ? Notre famille est installée bien avant ce vieux projet, pourquoi devons-nous subir seuls les inconvénients de ce projet que personne n'accepte ? Nous nous opposons fermement à ce projet de déviation. Nous estimons que le coût-bénéfice de ce projet n'est pas acceptable. Nous considérons que son coût financier, social, environnemental et agricole rend le projet injustifiable. Je vous remercie par avance pour la prise en compte de notre message.
112	11/02/2022	Possédant un gîte au lieu-dit Le Petit Trait, je suis opposée à la variante 4 qui passe très près du gîte. Si la variante d'origine est retenue, je souhaite qu'un merlon de terre soit prévu pour protéger du bruit et sauvegarder la vue sur la vallée et la vallée elle-même avec sa flore et sa faune diversifiée
113	12/02/2022	Le tracé historique (variante V1) étant ancré dans la tête des plancoëtins, je ne comprends pas pourquoi vouloir en changer. Le département doit avoir un trop plein de finance à dépenser dans une étude que la grande majorité des riverains n'a jamais demandé. Tous les projets de constructions ou d'extensions ont été depuis plusieurs décennies fait par rapport au tracé originel de la déviation. Quels avantages a le conseil départemental à vouloir aller à l'encontre des intérêts et du bien-être de ses administrés ? Petit détail sur la vidéo, l'ancien lit de l'Arguenon n'est pas entièrement représenté et s'arrête bizarrement au fond de la zone d'activité alors qu'il va jusqu'au pont de St Lormel ! Est ce pour suggérer le besoin d'un pont plus court qui rendrait donc les variantes 3, 4 et 5 moins onéreuses ? A moins que ce soit une erreur du bureau d'études ?
114	12/02/2022	Je pense que la variante V1 est la meilleure car elle a un moindre impact environnemental et beaucoup de personnes ont fait des projets en prenant en compte ce tracé.
115	12/02/2022	Le secteur de la zone artisanale et la zone d'habitation a été aménagé en tenant compte du tracé initial V1. Alors oui pour le tracé V1
116	12/02/2022	Si une déviation doit être construite ce doit être la V1, afin d'être en cohérence avec toutes les décisions d'urbanisme prises depuis des années à Plancoët et de protéger la vallée du Montafilan
117	12/02/2022	Le tracé V1 est de loin le mieux adapté à l'environnement, l'écologie et la population. Celui-ci est prévu depuis des décennies et toutes les constructions ou acquisitions ont été réalisées en fonction de ce tracé. Ce serait malhonnête de changer aujourd'hui. Je suis pour le tracé V1.
118	12/02/2022	Je pense qu'il faut conserver la première version V1 qui existe depuis plusieurs dizaines d'années et en fonction de laquelle toutes les nouvelles maisons ou installations ont été construites
119	12/02/2022	Proposition en faveur de la V1 et du tracé historique de la déviation
120	13/02/2022	La déviation V& est prévue depuis plusieurs dizaines d'années. La zone artisanale et la zone d'habitation ont été aménagées en tenant compte de ce tracé initial V1. Alors oui pour le tracé V1 et surtout pas un autre.
121	13/02/2022	Nouvel arrivant à Plancoët, j'ai découvert ce projet de déviation qui impacte directement mon environnement lors d'une visite en Mairie tout récemment. J'ai investi dans un bien pour me retrouver en nature au calme, loin des nuisances de la ville et je découvre ce projet qui, non seulement ne m'avait pas été annoncé lors de la vente il y a un an (alors que le projet a plusieurs décennies d'études) mais plus encore, qui menace jusqu'à mon propre terrain, la proposition V2 bis passant en effet par celui-ci. Vous comprendrez que j'y suis pour ainsi dire, radicalement opposé. De même, je suis fermement opposé aux variantes V3 V5 et V6 qui projettent de passer tout à proximité, empiétant sur des terres et exploitations agricoles en activité et qui menacent directement la zone environnementale protégée de Montafilan, située en contrebas. Je ne connais pas assez bien la ville et le trafic local pour me prononcer sur la pertinence d'une déviation, ni sur la pertinence des versions établies, mais au vu des éléments recueillis lors de la consultation organisée par les services départementaux, la V1 m'apparaît comme la moins préjudiciable.
122	13/02/2022	Je suis d'avis qu'il faut s'ingénier à trouver des solutions pour contrer l'augmentation constante des flux de véhicules avec leurs lots de bruit, pollution et danger. Il y a de mauvais choix qui sont faits qui provoquent ces flux, mais c'est un autre débat. Je me permets d'attirer l'attention sur un endroit très dangereux pour les piétons, le bas de la rue de l'Abbaye, côté numéro impair, là où le trottoir se rétrécit. Avec la pente et le rétrécissement du trottoir, le passage est très dangereux. C'est à cet endroit qu'un piéton plancoëtin a subi un accident mortel fin décembre. Si l'on glisse sur une saleté ou le verglas, ce qui arrive, on chute facilement, et à cet endroit c'est mortel car le trottoir étant étroit, en pente, on se retrouve sur la chaussée. On ne peut se retenir qu'à la gouttière qui est dans l'angle. Il faudrait assurer ce passage. Mettre des barrières de protection, du type de celles qui sont devant la boulangerie, de part et d'autre du passage piéton, afin de pouvoir s'y retenir. Merci
123	14/02/2022	Bonjour, « L'urgence climatique nous incite à préserver la terre, la qualité de l'eau et de l'air, la biodiversité. Nous impulserons la mobilité douce, les énergies vertes, la consommation responsable. » « Le Conseil départemental engagera aussi des politiques publiques de transformation profonde pour limiter le réchauffement climatique, protéger la biodiversité et réduire notre consommation énergétique. » Ces différents engagements en faveur de l'environnement sont issus du programme électoral de la gauche unie arrivée en tête des élections départementales des côtes d'Armor en juin 2021 disponibles sur le site internet : https://tous22.fr Dans l'article Ouest France du 09/02/2022 : « Déviation Plancoët : le département à la recherche d'un consensus », le conseiller départemental des infrastructures et des mobilités douces admet : « on ne peut pas changer un modèle du jour au lendemain. Nous consommons tous des produits livrés par des camions. On ne saurait pas vivre sans transporteurs [?]. Doit-on entendre après moins d'un an à la tête du conseil départemental que vos engagements en faveur de la lutte contre le changement climatique ne seront pas tenus ? Comment peut-on lutter contre le réchauffement climatique sans action locale ? Quelle est la cohérence de votre parole publique vis-à-vis vos actions concrètes de transformation profonde pour limiter le réchauffement climatique ? Je vous remercie par avance pour la prise en compte de ce message.

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
124	14/02/2022	<p>Je reprends mot pour mot un avis déjà déposé par un habitant de Plancoët, sur ce site. Je confirme que son observation est juste. Je la trouve intelligente, raisonnable, et pratique. Je soutiens donc la variante historique (V1) et n'approuve pas les autres variantes.</p> <p>Le tracé initial (V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .</p>
125	14/02/2022	<p>Toutes les observations convergent à 99 % pour le V 1 ! c'est le résultat logique de cette concertation .L'opinion publique est pour ma part prépondérante comme la position de la municipalité . Le bon sens devra donc être respecté et par les élus mais aussi le commissaire enquêteur qui ,si j'ai bien compris sera le décideur ,si j'ai bien compris il doit être impartiale dans sa décision au regard de la loi .Gageons sur son professionnalisme ,que le cout de réalisation des travaux ne soit pas la priorité décisionnelle . D'autre part j'ai remarqué comme beaucoup que cette enquête était présentée sous la garantie de l'anonymat !!! personne jusque là est capable de répondre pourquoi doit-on inscrire nos coordonnées . Etonnant non ?</p>
126	16/02/2022	<p>La construction des variantes autres que la V1 engendrerait de grosses nuisances sonores dans la vallée du Montafilant qui conduit le bruit et agit comme caisse de résonance. La construction de murs anti-bruit, en plus de représenter un coût supplémentaire ne suffirait pas à protéger les habitants et l'écosystème. De plus ces variantes détruiraient bon nombre de routes et de sentiers de randonnée et enclaveraient les habitants de la vallée, les empêchant de rejoindre le centre à pied ou à vélo et les contraindrait à de gros détours en voiture.</p>
127	16/02/2022	<p>Nous sommes résidents du 27, le pignon percé 22130 SAINT LORMEL depuis 1997. Cette maison est un bien familial depuis les années 1960. Cette maison apparaît sur les cartes d'état major (1820) au lieu dit le tertre boixière sur la commune de st lormel. Elle est la seule maison apparaissant sur les cartes à cette époque au lieu dit précité. De nos recherches effectuées il y a plusieurs années aux archives de DINAN, cette maison était déjà construite en 1791 et la consultation des archives numérisées disponibles sur internet confirme l'ancienneté de la maison avec un signalement de naissance au tertre boixière en 1798.</p> <p>Monsieur Yves CASTEL, historien du patrimoine, biographe, Chevalier de l'ordre des arts et des lettres nous indique que notre maison sous l'ancien régime aux XVII et XVIII ème siècle était un petit manoir noble breton qui a ensuite été reconstruit au XIX ème. Elle présente un linteau décoré et armorié XVIIème, 4 oculi et la litre armoriée XVIIIème.</p> <p>Cette longère est un projet familial restauré dans le respect de la tradition dans laquelle nous vivons avec nos enfants et que nous souhaitons leur transmettre.</p> <p>Nous connaissons depuis notre installation dans cette maison l'existence du projet de déviation de la commune de PLANCOËT.</p> <p>Toutefois, au fil des années, les normes de construction et l'évolution du ppms ont fait évoluer le projet. Un projet de déviation qui pouvait être acceptable pour nous au début des années 2000 ne l'est plus actuellement avec les nouvelles normes (Surélévation de la route au dessus de notre terrain).</p> <p>Les différents projets actuels que sont les projet n° V1, V1Bis, V2 bis,V6bis ne permettront pas de bien vivre dans notre maison avec un passage permanent de véhicules.</p> <p>L'ensemble des routes construites devant notre logement et les ouvrages d'art nécessaires à ces tracés occasionneront de très fortes nuisances sonores et visuels qui ne pourront pas être résolues avec des merlons de terre ou des murs anti-bruits.</p> <p>De plus, en fonction des variantes, ce n'est pas une route mais deux qui seront construites, sans compter la construction d'un giratoire occasionnant du bruit lors des accélérations et décélérations des véhicules lourds et légers. De surcroît le passage de l'Arguenon et de la route des marais devra se faire par des ouvrages d'art qui culmineront à plus de trois mètres au dessus de l'actuelle route départementale. Il sera alors impossible que la déviation soit enterrée lorsqu'elle passera devant notre habitation et sera même plus haute que notre terrain.</p> <p>La loi indique qu'en cas d'impossibilité d'agir sur le bruit par des édifices extérieurs (merlons, mur anti bruits), il est alors possible d'agir sur le bâti pour diminuer la nuisance sonore. Comment isoler par l'extérieur une maison du 17 ème ? Nous sommes à une époque où l'on tient compte de la protection du patrimoine. Il ne fait aucun doute qu'en cas de réalisation d'une des versions précitées, la protection du patrimoine ne sera pas prise en compte.</p> <p>De plus, nous sommes également à une époque où la protection de la nature est importante, la multitude d'ouvrages d'art construits n'ira pas dans ce sens.</p> <p>Nous comprenons qu'une déviation de PLANCOËT doit être faite pour que tous les riverains puissent retrouver de la sécurité et de la tranquillité mais elle ne doit pas se faire au détriment des autres.</p> <p>En ce qui concerne PLANCOËT, la population, par le biais de plusieurs collectifs est favorable au tracé numéro 1 historique et fait pression par voie de presse pour que ce tracé soit retenu. Par contre, sur la partie qui concerne la commune de SAINT LORMEL ce tracé n'est pas favorable aux riverains et le tracé n°4 est le plus indiqué.</p> <p>Pour finir, les sommes d'argent énoncées pour ce projet sont énormes et lors de la réunion publique il a été annoncé une participation des communes et du département. En réalité, c'est le contribuable par ses impôts qui va financer, il est alors nécessaire de partir sur un projet le plus raisonnable possible. Il est fort probable qu'une jonction sur la route actuelle des marais comme le souhaite la municipalité de SAINT LORMEL est une bonne solution car jusqu'à présent cette route n'a jamais été inondée.</p> <p>Nous croyons en cette phase de concertation et espérons qu'elle serve à tous les riverains.</p>
128	16/02/2022	<p>La version V1 semble inévitable étant donné que les maires successifs ont donné les permis de construire en fonction de la présence de cette route. Choisir un autre tracé serait dédire tout ce qui a été décidé par les précédents maires. Seules quelques petites modifications peuvent être envisagées, comme au niveau du franchissement de l'Arguenon et de la route de Dinard.</p>
129	16/02/2022	<p>Cela fait 40 ans que l'urbanisme de Plancoët prend en compte et se développe selon le tracé historique de la déviation. Il n'est pas entendable que pour économiser sur la construction d'un pont on envisage d'autres tracés, qui auront un énorme impact sur le foncier, l'avifaune et le mitage des terres agricoles. De plus, qu'en est il du PLUI ?</p>
130	16/02/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Je suis actuellement étudiante en agronomie loin de ma chère Bretagne. Toutefois, je compte à terme m'installer en temps qu'agricultrice dans les Côtes d'Armor, proche de mes grands-parents qui résident à Plancoët. Je pense que le projet de déviation doit se réaliser, mais en respectant le projet initial car c'est ce projet qui a été pris en compte pour l'urbanisation et le développement du territoire des 50 dernières années. Cela serait une immense déception de constater que le département accepte de bafouer un demi siècle de constructions de foyers et de projections de vie, en une seule décision. Quelle confiance pourra t-on avoir en notre département si même en consultant les PLU et les SCoT, on ne peut pas s'assurer qu'une 2x2 ne passe pas sous notre fenêtre ?</p> <p>Merci de votre lecture, j'espère que vous prendrez la bonne décision.</p>
131	16/02/2022	<p>V1 est le trajet optimal et le plus direct permettant le contour de Plancoët</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
132	17/02/2022	<p>Bonjour, Je pense que le projet de déviation est une aberration car au final, il n'y a aucune certitude de dévier le flux de véhicules. Les camions vont continuer de passer car ils vont à la source ou chez les commerçants du centre. Comme la déviation sera plus longue, la plupart ne la prendront pas. Un projet vieux de 40 ans n'ai plus d'actualité sinon il aurait été réalisé 40 ans auparavant. A ceux qui pensent ou disent que les personnes concernées par le trajet historique ont touchés des indemnités ou subventions se leurrent complètement. Les professionnels, eux y ont droits ou auront droits, pas les particuliers. Nous avons été mis devant le fait accompli chez le notaire du projet sans possibilité de rétractation. Pour les écuries, la partie Western ne les intéressent pas, ils veulent faire du classique, sans doute plus rentable.</p>
133	17/02/2022	<p>Je conçois qu'il faille une déviation pour soulager les habitants du centre-ville mais je déplore la pléthore de déviations condamnant des terres agricoles exploités, un centre équestre fragilisant et enlaidissant la belle vallée du Montafilan. Sans parler des nuisances sonores qui se répercuteront dans la vallée impactant également la tranquillité des habitants de Créhen. La vie et les projets des Plancoëtins se sont organisés autour du tracé dit historique V1. Moi même j'ai acheté récemment en connaissance de cause. Qu'en sera t-il du PLUi ? Les zones agricoles seront-elles remplacées par des zones à urbaniser ? enlaidissant un peu plus cette belle nature. A l'heure où l'on prend conscience des erreurs passées dans le domaine de l'écologie, il est temps de prendre des décisions en faveur de projets respectant au maximum la faune et l'environnement.</p>
134	17/02/2022	<p>Bonjour, La justification majeure évoquée par les représentants du projet de déviation lors de la réunion publique du 13 janvier 2022 est l'enjeu de sécurité routière au sein de la ville de Plancoët.</p> <p>Il a été évoqué lors de la réunion du 13 janvier 2022 par les représentants du projet de déviation, « une vitesse excessive des poids lourds dans la ville de Plancoët [?] »</p> <p>Observations N°1 :</p> <p>Doit-on attendre une déviation pour faire respecter les règles du code de la route sur la commune de Plancoët? Des mesures pédagogiques, coercitives sont-elles à l'étude pour améliorer la sécurité routière dans la ville de Plancoët indépendamment du projet de déviation ?</p> <p>Observations N°2 :</p> <p>Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, il a été précisé par les représentants du projet routier, que l'insécurité routière a pour origine majeure le trafic des poids lourds au sein de la ville de Plancoët.</p> <p>Avez-vous étudié plus précisément la part de ces différents types de trafic concernant les poids lourds sur votre zone d'étude : - ? trafic de transit : origine et destination en dehors de la zone étudiée (important pour décider de la nécessité d'une déviation) ; ? trafic d'échange : origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone d'échange et réciproquement (important pour définir les points d'échange) ; ? trafic local : trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée ;</p> <p>Pouvez-vous communiquer les données pour chaque type de trafic ? Si le trafic de transit représente une part importante, est-il possible de le limiter en obligeant les PL d'emprunter l'axe Lamballe-Dinan-St Malo? Une mise en ?uvre de ce type d'action est-elle à l'étude ?</p> <p>Je vous remercie pour la prise en compte.</p>
Mutualisée avec la remarque 134 - Remarque émise par la même personne que la remarque 134, à quelques minutes d'intervalles	17/02/2022	<p>Bonjour, Lors des différents débats, réunions publiques, il a été affirmé que « l'ouvrage va servir au développement économique du secteur ». Pouvez-vous communiquer les études économiques permettant d'affirmer : « l'ouvrage va servir au développement économique du secteur » ? Pouvez-vous préciser les objectifs de développement économiques envisagés ou espérées pour rendre le projet acceptable vis-à-vis du coût financier, environnementale et agricole ?</p> <p>Je vous remercie pour la prise en compte.</p>
Mutualisée avec la remarque 134 - Remarque émise par la même personne que la remarque 134, à quelques minutes d'intervalles	17/02/2022	<p>Bonjour, Dinan Agglomération est partie prenante de ce projet routier en contribuant également significativement à son financement. Sauf omission de ma part, je n'ai pas entendu lors de la concertation publique ou lu dans la presse locale la position de Dinan Agglomération sur ce projet de déviation. Peut-on connaître la position de Dinan Agglomération sur ce projet de déviation ?</p>

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
135	17/02/2022	<p>Bonjour,</p> <p>Je souhaite apporter quelques précisions sur ce projet de déviation de Plancoët qui est apparu dans les années 1967.</p> <p>Des permis de construire ont été bloqués en zone artisanale en début 1967 à cause du futur projet de déviation et attribués fin 1968, nous étions à cette époque informés chez les notaires lors d'une transaction, hors en 2021 aucune information ne nous a été transmise on nous a laissé engager des frais de bornage et division de parcelle en lot constructible et agricole en présence d'un élu représentant la commune pour le chemin piétonnier.</p> <p>On nous parle de zone humide les conditions sont les même qu'en 1967 avec le même projet, le lit de l'Arguenon ne s'est pas déplacé, les ruisseaux et les marais non plus, le train passe au même endroit.</p> <p>A la réunion publique le département nous a annoncé que la RD 768 était inondable ce n'est jamais arrivé.</p> <p>Les municipalités successives de Plancoët ont maintenu le projet initial de la déviation, le développement de la zone artisanale d'un coté et l'urbanisation de 16 villages de l'autre tout en protégeant les terres agricoles dont la superficie est minime sur notre commune.</p> <p>Toutes ces variantes vont pénaliser l'urbanisation qui a été réalisée par les municipalités successives depuis 55 ans.</p> <p>Plancoët a très peu de surface dédiée à l'agriculture les élus ont fait ce qu'il fallait en effectuant des préemptions sur des terres pour faire des réserves foncière et les redistribuer aux cultivateurs lésés par certaines constructions, maintenant il me paraît anormal aujourd'hui de reprendre ces terres et couper un terrain agricole de plus de 3 hectares pour faire passer une déviation.</p> <p>Je me pose simplement une question.</p> <p>Est-ce que vous avez vraiment réfléchi à l'avenir de tous ces jeunes qui ont économisé par ces années difficiles pour acheter une maison ou un terrain constructible dans ces villages à urbanisation récente et qui vont avoir comme décor principal la route, les voitures ,les camions 8000/10000 par jour? plus une dévaluation importante de leurs biens.</p> <p>Est-ce que vous messieurs du département vous souhaiteriez avoir ça devant votre maison?.</p> <p>Je suis pour la déviation de Plancoët bien évidemment et le plus rapidement possible mais dans le raisonnable et pour le maintient du projet initial.</p> <p>En espérant que vous tiendrez compte de mes différentes remarques , je suis personnellement impacté par les variantes</p>

**9.9 ANNEXE 9 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION –
PHASE 1**

DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

**PROJET DE DÉVIATION DE PLANCOËT
SUR LES COMMUNES DE PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT
COMPLÉMENT DE CONCERTATION PHASE 1 RELATIVE AU CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ**

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'Urbanisme et de la délibération du Conseil Départemental du 8 novembre 2021, le Département des Côtes d'Armor organise un complément de concertation phase 1 sur le projet de déviation de Plancoët par les Routes Départementales 768 et 794.

La phase 1 de la concertation publique relative au choix de la variante de tracé s'est tenue du 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022. Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte qui serait la combinaison :

- de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ;
- et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les 2 parties de variantes se ferait en réutilisant une section de la RD 768 actuelle inondable à terme par rapport aux hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon.

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante V1bis présentée lors de la phase 1 de la concertation afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers, risque de shunt exprimé par les élus de Saint-Lormel lors de la réunion publique.

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du **mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus** en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Le public pourra consulter le dossier de complément de concertation – Phase 1 à partir du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) :

- sur support papier en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies ;
- sur le site internet du Département : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Le site internet centralisera les informations sur le projet et la concertation. Un lien vers le site internet sera mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :

- Jeudi 6 octobre 2022 de 16 h à 20 h en mairie de Saint-Lormel
- Samedi 15 octobre 2022 de 9 h à 12 h – Salle Émeraude (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue de la Madeleine à Plancoët

Durant le complément de concertation phase 1, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus :

- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouverture des mairies
- par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante : Conseil Départemental des Côtes d'Armor – Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur – 9 Place du Général de Gaulle - CS 42371 – 22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Les événements de la concertation (permanences) se tiendront dans le strict respect des mesures sanitaires prescrites par la réglementation en vigueur.

Les événements complémentaires éventuels (permanences, ateliers ou réunions supplémentaires) seront annoncés par différents modes de publicité (publication dans la presse locale, affichage, bulletins municipaux, espace internet dédié, ...).

Le bilan de la phase 1 de la concertation intégrant le bilan du complément de concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur le site internet du Département : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>, ainsi que dans les mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.

A l'issue du complément de concertation phase 1, le public pourra continuer à faire part de ses observations et propositions par courrier postal à l'adresse visée ci-dessus ou par voie électronique à l'adresse mail : ContactDIMM@cotesdarmor.fr , ces observations et propositions seront intégrées dans le bilan de la phase 2 de la concertation relative à l'approfondissement des études de la variante retenue.

9.10 ANNEXE 10 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 20 SEPTEMBRE 2022 AU 21 OCTOBRE 2022)

**COMPLÉMENT DE
CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 1**
relative au choix de la variante de tracé

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA
DÉVIATION DE PLANCOËT
SUR LES COMMUNES DE
PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT**

**REGISTRE DE RECUEIL DES
OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS**

mis à la disposition du public en mairie de :

PLANCOËT

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
mis à disposition du public en exécution de la délibération de la Commission
Permanente du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du
8 novembre 2021

Objet du complément de concertation :

La phase 1 de la concertation publique relative au choix de la variante de tracé s'est tenue du 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022. Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte qui serait la combinaison :

- de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ;
- et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les 2 parties de variantes se ferait en réutilisant une section de la RD 768 actuelle inondable à terme par rapport aux hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon.

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante VIbis présentée lors de la phase 1 de la concertation afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers, risque de shunt exprimé par les élus de Saint-Lormel lors de la réunion publique.

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Durée du complément de concertation – Phase 1 :

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente précédente, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1.

Les observations et propositions peuvent être également déposées sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Bilan de la concertation :

Le bilan de la phase 1 de la concertation intégrant le bilan du complément de concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur le site internet du Département, ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

**Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët**

Je soussigné... Patrick BARRAUX

ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A Plancoët le 20/09/2022

Signature



Plancoët le 28.08.22

MAIRIE DE PLANCOËT
COURRIER ARRIVE LE
29 AOUT 2022

22 130 Plancoët

à
Mairie de
Plancoët

Bonjour

Objet : contournement de Plancoët

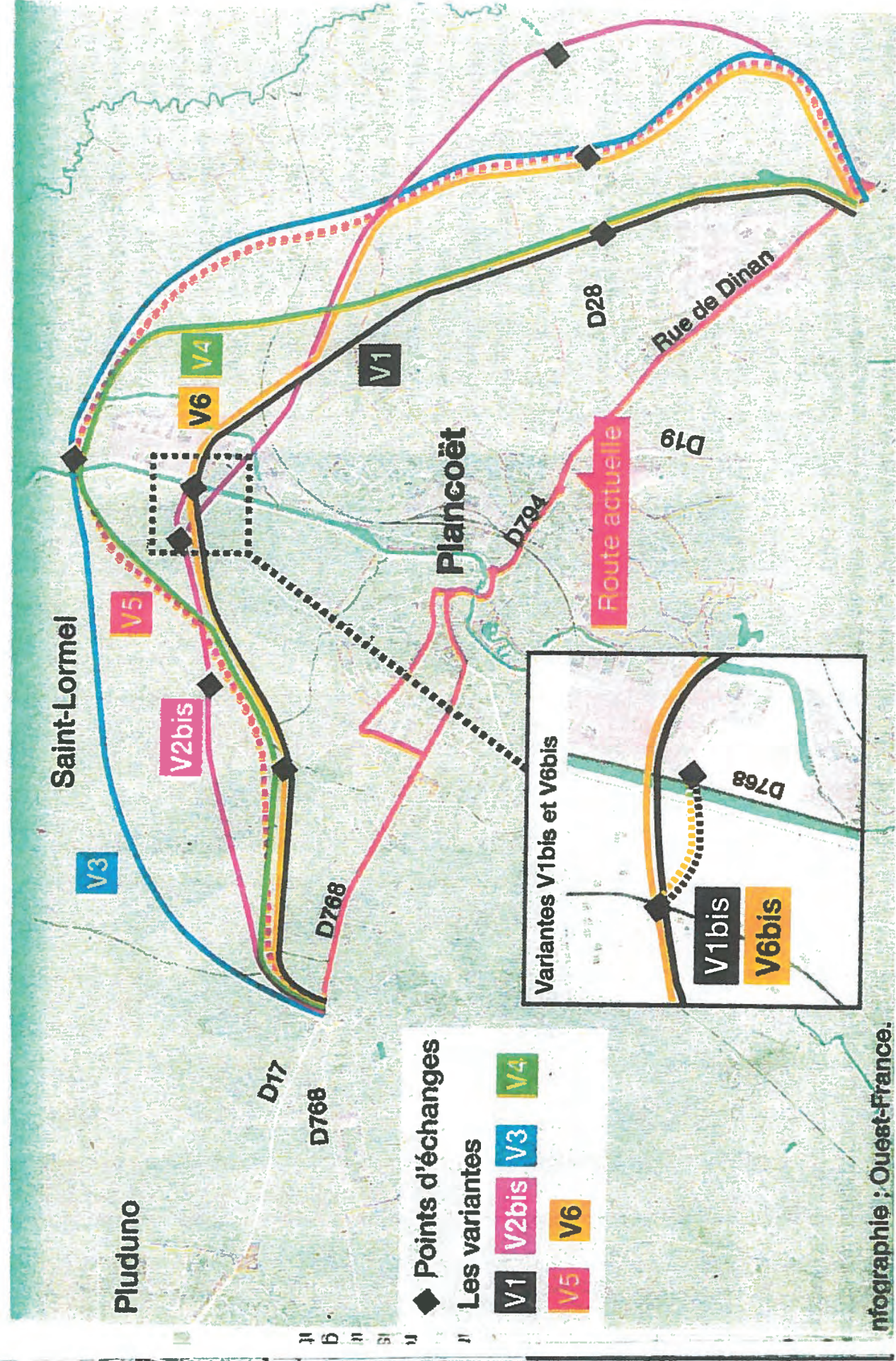
- Si la décision n'est pas prise
je vous propose une variante qui n'a pas
été envisagée.
- du rond-point route de Dinan à la ligne
SNCF garder la version d'origine V1
de la ligne. SNCF au rond-point route de
Dinard, ma proposition est de longer la boucle
de la rivière avec une partie en aerien et
une partie à terre (en gardant le lit de la rivière
 - du rond-point route de Dinard au rond-Point de
la maison neuve prendre la Version V4 (legèrement
modifiée)

Je me suis permis de donner mon
avis, merci d'en prendre connaissance

Sincères Salutations

J. L...





Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 21/10/22 à 17 H.....

Le délai de complément de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. Patrick BARRAUX, Maire de Plancoët

Déclare clos le présent registre qui a été mis à disposition du public

A Plancoët....., le 21/10/2022

Signature



Patrick BARRAUX
Maire

**COMPLÉMENT DE
CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 1**
relative au choix de la variante de tracé

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA
DÉVIATION DE PLANCOËT
SUR LES COMMUNES DE
PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT**

**REGISTRE DE RECUEIL DES
OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS**

mis à la disposition du public en mairie de :

PLUDUNO

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
mis à disposition du public en exécution de la délibération de la Commission
Permanente du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du
8 novembre 2021

Objet du complément de concertation :

La phase 1 de la concertation publique relative au choix de la variante de tracé s'est tenue du 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022. Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte qui serait la combinaison :

- de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ;
- et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les 2 parties de variantes se ferait en réutilisant une section de la RD 768 actuelle inondable à terme par rapport aux hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon.

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante V1bis présentée lors de la phase 1 de la concertation afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers, risque de shunt exprimé par les élus de Saint-Lormel lors de la réunion publique.

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Durée du complément de concertation – Phase 1 :

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente précédente, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1.

Les observations et propositions peuvent être également déposées sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Bilan de la concertation :

Le bilan de la phase 1 de la concertation intégrant le bilan du complément de concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur le site internet du Département, ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

**Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët**

Je soussigné... *Maxime*... **LEBORGNE**.....

ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A..... *Pluduno*....., le *20/09/2022*

Le Maire,
Maxime LEBORGNE



Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 21/10/2022 à 17h00.....

Le délai de complément de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. Maxime LEBORGNE,

Déclare clos le présent registre qui a été mis à disposition du public

A Pluduno....., le 21/10/2022

Signature
Le Maire,
Maxime LEBORGNE



**COMPLÉMENT DE
CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 1**
relative au choix de la variante de tracé

**PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA
DÉVIATION DE PLANCOËT
SUR LES COMMUNES DE
PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT**

**REGISTRE DE RECUEIL DES
OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS**

mis à la disposition du public en mairie de :

SAINT-LORMEL

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS
mis à disposition du public en exécution de la délibération de la Commission
Permanente du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en date du
8 novembre 2021

Objet du complément de concertation :

La phase 1 de la concertation publique relative au choix de la variante de tracé s'est tenue du 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022. Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte qui serait la combinaison :

- de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ;
- et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les 2 parties de variantes se ferait en réutilisant une section de la RD 768 actuelle inondable à terme par rapport aux hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon.

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante V1bis présentée lors de la phase 1 de la concertation afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers, risque de shunt exprimé par les élus de Saint-Lormel lors de la réunion publique.

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Durée du complément de concertation – Phase 1 :

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente précédente, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur
9 Place du Général De Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1.

Les observations et propositions peuvent être également déposées sur le site internet du Département à l'adresse suivante : <https://cotesdarmor.fr/participations-publiques>

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.

Bilan de la concertation :

Le bilan de la phase 1 de la concertation intégrant le bilan du complément de concertation sera établi à l'issue de la première phase et mis à disposition du public sur le site internet du Département, ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.



**Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët**

Je soussigné.....René BOUAN..... Maire de Saint-Lormel

ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A.....SAINT-LORMEL....., le ...20/09/2022

Signature

Le Maire,
René BOUAN



Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les
communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 22/10/2022 à SAINT-LORMEL

Le délai de complément de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. René BOUAN, Maire

Déclare clos le présent registre qui a été mis à disposition du public

A SAINT-LORMEL, le 22/10/2022

Signature

Le Maire
René BOUAN



**9.11 ANNEXE 11 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ COMPLÉMENT DE CONCERTATION –
PHASE 1**

NUMÉRO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
1	07/10/2022	Ma position n'a pas changé: seul le tracé V1 est acceptable. Les simulations me donnent l'impression que l'échangeur au niveau de la ZA des Vergers serait digne de New-York, et qu'ils ne s'intégreraient absolument pas dans le paysage. Autrement, au vue de la crise énergétique actuelle, est-il prévu que l'étude de l'évolution de la densité de circulation, notamment celle des camions, qui justifie la déviation, soit mise à jour?
2	07/10/2022	Je ne vois pas comment il est possible de faire une déviation inondable. Plancoët serait coupé en deux et pour se rendre dans le centre de la commune il faudrait passer par le Guildo ou Bourseul si le ruisseau du tertre ne déborde pas. Il est nécessaire que la déviation initiale soit conservée mais qui paiera!!!!
3	07/10/2022	Ce complément d'enquête apporte un éclairage intéressant concernant les risques d'inondations, les coûts estimés et l'évaluation des surfaces artificialisées. D'abord, les risques d'inondations. Je ne comprends pas qu'on puisse élaborer un projet dont la durée de vie est très longue et coûteuse et malgré tout savoir que dans quelques dizaines d'années, elle sera régulièrement inutilisable et se dégradera probablement très vite. Ensuite les coûts. Nous savons tous que les coûts ont fortement augmenté depuis 2 ans mais vous présentez des coûts estimés identiques au précédent dossier de concertation. Ces estimations sont-elles vraiment réalistes ? Enfin l'évaluation des surfaces artificialisées. Cette donnée n'était pas présente dans le précédent dossier de concertation. Elle est sûrement liée à la nouvelle loi ZAN (qui impose de ne pas artificialiser plus de 50% par rapport à la décennie précédente). Si tout le foncier disponible est consommé pour la déviation, comment la commune de Plancoët pourra se développer à l'avenir (nouveaux logements, bâtiments publics, etc...) ? Pour ma part, ma position reste la même. S'il faut une déviation, c'est le tracé historique V1 non inondable qu'il faut retenir, au moins sur la commune de Plancoët. Mais l'été que nous venons de vivre commence à me faire douter de la pertinence de ce projet. Proposer toujours plus d'infrastructures routières, c'est inciter à continuer de privilégier un mode de transport mortifère.
4	13/10/2022	La proposition des mairies St Lormel -Plancoët concernant le V4 semble très étonnante .Elle prévoit 2 ronds points au lieu d'un seul ! ainsi qu'un rallongement inutile de la déviation .Il aurait été plus judicieux que le rond point à la ZA de St Lormel déserte le pont enjambeur de l'arguenon pour passer ensuite au sud des vergers et non pas au nord ! Pourquoi cette démarche ? c'est le contribuabl e qui paiera encore le surcoût ! Je crains qu'il s'agisse de velléités de quelques riverains et agriculteurs mécontents (ils en ont le droit) mais après 48 ans d'étude , la remise en cause de la déviation initiale à l'arrache est inacceptable .D'autre part comment les décideurs se placeront au dessus des lois ? Merci de répondre ,sachant que je ne me fais aucune illusion .
5	17/10/2022	À partir de mardi 20 septembre et jusqu'au 21 octobre prochain, le Département des Côtes d'Armor lance un complément de concertation publique sur le projet de déviation de Plancoët, dans le but d'étudier un autre tracé de route proposé par des élus. Depuis la première concertation réalisée en janvier dernier, la donne a changé. Les événements climatiques, géopolitiques et industriels de 2022 nous imposent d'accélérer encore plus nos réflexions et surtout nos actions en matière de sobriété. En abandonnant ce projet de déviation routière d'un autre temps, c'est une occasion remarquable de faire d'un mal un bien. Encore faut-il que nos politiques " en particulier locaux " aient le courage d'entreprendre des actions en cohérence avec leurs discours et avec la lutte contre l'artificialisation des terres en Bretagne, annoncée comme un des grands défis de demain car directement responsable des dérèglements climatiques qui s'intensifient. Par voie de presse en juin dernier (1), le président de la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) Bretagne Thierry Coutelier alertait ainsi l'opinion sur les 2 000 hectares de terre artificialisées en Bretagne en 2021, demandant à ce que la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021 , qui a pour objectif de diviser par deux l'artificialisation des sols tous les dix ans pour atteindre le zéro artificialisation nette en 2050, s'applique pleinement. De même, le président de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne Thierry Burlot rappelait récemment (2) vouloir faire de la question de l'eau un enjeu majeur en invitant à la limitation de l'artificialisation des sols et à la protection des zones humides. Par la lutte contre ce projet de déviation routière anachronique vis-à-vis de la loi « Climat et Résilience » et à rebours de l'Histoire. Comment accepter qu'aboutisse un projet qui va consommer, à lui seul, près d'une décennie de terres agricoles ? Il n'est pas concevable de se satisfaire de la réponse évasive et contraire à ses engagements de campagne du conseiller départemental des infrastructures et des mobilités douces André Coënt, lorsqu'il admet dans la presse (3) : « On ne peut pas changer un modèle du jour au lendemain. Nous consommons tous des produits livrés par des camions. On ne saurait pas vivre sans transporteurs. » Les réseaux routiers, ce ne sont pas seulement des routes. Ce sont aussi des choix d'aménagement du territoire et d'organisation socio-économique qui déterminent nos modes de vie sur le long terme. Une fois construites, les routes contribuent notamment à favoriser le flux des plateformes logistiques du e-commerce, au détriment des commerces locales. Comme beaucoup, je souhaite pouvoir continuer à vivre de ma terre plutôt que de travailler chez Amazon. Je souhaiterai également une prise de parole sur ce dossier du Haut Conseil Breton pour le Climat, instance d'experts et de scientifiques nouvellement créée dans le but de « comprendre les effets du changement climatique sur notre région, pour l'anticiper et ainsi mieux agir ». (4) La région Bretagne a lancé une procédure de modification du SRADDET pour prendre en compte la loi Climat-Résilience et l'objectif du Zéro Artificialisation Nette dans le document régional d'aménagement du territoire. Dans ce cadre, j'espère que ce Haut conseil Breton pour le climat sera sollicité pour éclairer les choix politiques des élus sur ce type de projet routier. La lutte contre les dérèglements climatiques doit commencer par de l'action locale. Je vous remercie par avance pour votre réponse. Sources : (1) https://www.ouest-france.fr/bretagne/bretagne-les-terres-agricoles-tres-convoitees-plus-de-2000-hectares-artificialises-en-2021-8527a58c-e72d-11ec-a5fe-786c78cdd689 (2) https://www.ouest-france.fr/bretagne/secheresse-en-bretagne-l-eau-doit-etre-au-coeur-de-tout-b357e06c-1981-11ed-8966-3007dca06e95 (3) https://www.ouest-france.fr/bretagne/plancoet-22130/deviation-de-plancoet-le-departement-a-la-recherche-d-un-consensus-9bdf107c-8520-11ec-ad35-c502922df1e0 (4) https://www.ouest-france.fr/bretagne/bretagne-le-haut-conseil-pour-le-climat-vient-d-etre-installe-a-quoi-servira-t-il-96ac4e2c-d2e0-11ec-8fd0-9941437d80ae

6	17/10/2022	<p>J'ai regardé avec intérêt vos analyses d'impacts au regard du changement climatique en matière des émissions de gaz à effet de serre (GES) de votre projet routier de Déviation de Plancoët. J'ai constaté avec regret que ce point n'a pas évolué suite à la première concertation.</p> <p>Je vous rappelle que cette évaluation doit se faire au regard d'une situation de référence qui correspond au scénario le plus probable en l'absence d'aménagement. L'impact est égal à la différence d'émissions entre la situation si le projet est réalisé, et sans projet.</p> <p>L'impact doit être évalué à différentes phases du projet: construction, utilisation, fin de vie. L'impact lié au trafic des véhicules en tant que tel n'est donc qu'une partie de l'impact total des gaz à effet de serre (GES).</p> <p>Le calcul des émissions de GES d'un projet routier intègre les quantités d'énergie et de gaz consommés, de matériaux ou d'équipements mis en oeuvre, ainsi que les facteurs d'émissions des sources de l'énergie, du gaz, du matériau ou de l'équipement.</p> <p>L'impact des émissions de GES en phase de construction d'un projet routier, qui nécessite une forte consommation d'énergie, peut parfois être proche de celui de la phase d'utilisation.</p> <p>L'évaluation de l'impact des GES permet également de se conformer aux dispositions du Décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics.</p> <p>L'évaluation des GES doit prendre en compte à minima les différents éléments suivants:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Artificialisation des sols, - Terrassements, - Ouvrages d'art (construction, entretien, fin de vie), - Chaussées (construction, entretien, fin de vie), - Glissières de sécurité (construction, fin de vie, l'entretien est compris dans l'exploitation du réseau), - Exploitation du réseau principal, - Circulation des véhicules (véhicules légers, poids lourds) <p>Votre analyse comparative concernant la thématique « LE MILIEU PHYSIQUE » et Enjeux identifiés « Energie et Climat » est très incomplète. Nous devrions retrouver dans l'évaluation des impacts bruts, les différents éléments cités ci-dessus, facteurs aggravants pour les émissions de GES.</p> <p>Vous trouverez en pièce jointe les recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers (Source CEREMA) afin de vous aider à établir une évaluation des émissions de GES respectant le code de l'environnement. Cette étude peut être utilisée au stade amont des projets routiers, c'est-à-dire antérieurement à leur déclaration d'Utilité Publique.</p> <p>Les éléments fournis par vos soins en terme de GES ne garantissent pas un éclairage suffisant du public pour lui permettre d'exercer son droit de participation à la décision.</p> <p>Je vous remercie pour votre réponse.</p> <p>1 document(s) joint(s) :</p> <p>1. rapport_recommandations_ges_infra(1).pdf</p>
7	17/10/2022	<p>Dans votre analyse comparative, concernant la thématique « LE MILIEU HUMAIN » et Enjeux identifiés « Prospective du territoire » vous affichez dans les impacts que le SCOT du Pays de Dinan et ainsi que le PLUi de Dinan Agglomération sont très favorables aux différentes variantes.</p> <p>Je suis très surpris du résultat de cette analyse d'impact, sachant que la région Bretagne a lancé une procédure de modification du SRADDET pour prendre en compte la loi Climat-Résilience et l'objectif du Zéro Artificialisation Nette dans le document régional d'aménagement du territoire.</p> <p>A l'échelle locale, ce sera l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui définira une trajectoire vers le ZAN. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal devra être lui compatible avec le SCoT et la loi Climat-Résilience avant 2027.</p> <p>L'impact des projets d'infrastructures sur les objectifs de réduction de la consommation foncière sera analysée dans le cadre de l'élaboration du SCoT.</p> <p>Pour sa part Dinan Agglomération entame l'élaboration de son futur Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT), les travaux du SCoT vont débuter cet automne et devront être finalisés en 2025.</p> <p>Au vu du planning de réalisation de ce projet > 2027, j'estime qu'à ce jour, il convient d'attendre la mise à jour de ces documents pour connaître précisément les obligations qui pèseront sur le Département concernant en particulier ses projets routiers avant d'en tirer des conclusions.</p> <p>Quoi qu'il en soit, les routes sont considérées comme des surfaces artificialisées. Les projets routiers devront vraisemblablement être pris en considération dans le cadre du SRADDET, lequel répartira l'objectif régional entre les différents bassins de vie, dont celui de Dinan Agglomération concerné par l'opération de la déviation de Plancoët.</p>
8	17/10/2022	<p>Le PLUiH de Dinan Agglomération engage le territoire vers une réduction de la consommation foncière. Cette trajectoire est renforcée par les dernières évolutions législatives et notamment la Loi Climat Résilience et l'objectif du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) qui marque un tournant majeur en termes de modèle de développement de l'urbanisation à l'échelle nationale.</p> <p>Pour mémoire, la Loi Climat et résilience du 22 août 2021 fixe l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. Dans les dix ans qui suivent la loi la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers doit être divisée par deux par rapport à la consommation observée au cours des dix années précédentes. Deux des trois décrets relatifs à la mise en oeuvre de ces objectifs sont parus le 29 avril dernier : celui relatif à l'inscription du ZAN dans les SRADDET et celui définissant la nomenclature de l'artificialisation des sols. Le décret relatif au rapport local de suivi de l'artificialisation des sols reste à paraître.</p> <p>Le Décret n° 2022-762 du 29 avril 2022 précise les modalités d'inscription du ZAN dans les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Il précise les éléments à prendre en considération pour la définition et la déclinaison territoriale des objectifs en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation.</p> <p>Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) doivent par ailleurs décliner leurs objectifs au niveau infrarégional. Pour la première tranche, ils sont déterminés afin de ne pas dépasser la moitié de la consommation de ces espaces par rapport à celle observée lors des dix années précédant la promulgation de la loi.</p> <p>Les Données issues de l'observatoire de l'artificialisation (https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/) permettent d'avoir un état des lieux de l'artificialisation des terres des 3 communes impactées par ce projet de déviation ainsi que les 3 communes limitrophes Créhen, Landébia et Saint-Pôtan.</p> <p>Sur la période 2009-2020, le bloc local des 6 communes impactées ont consommé quasiment 80 hectares de terre pour des projets d'urbanisme ou autres. Suivant les données des promoteurs du projet routier de déviation de Plancoët, ce projet routier est consommateur à lui seul de 29 à 40 hectares de terre agricoles.</p> <p>Si les décrets no 2022-762 et no 2022-763 du 29 avril 2022 sont appliqués sur le bloc local des 6 communes, ce projet routier de déviation consommera à lui seul 72 à 100 % de la surface agricole pouvant être artificialisée sur les 10 ans à venir, privant ainsi les communes de terrain constructible pour la construction de logements.</p> <p>Devrons-nous choisir entre la construction d'une déviation ou la construction de logements, zone industrielle ou activités agricoles afin de respecter la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique sur le territoire du bloc local des 6 communes ?</p> <p>Quelles dispositions concrètes allez-vous mettre en oeuvre pour appliquer la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets dans le cadre concret de ce projet en terme de sobriété foncière ?</p>

9	17/10/2022	<p>Dans votre synthèse de l'analyse comparative des variantes en page 28/28, je suis très surpris des valeurs indiquées suivant l'enjeu « Surfaces artificialisées (Section courante, rétablissements, points d'échange et dispositifs d'assainissement) ».</p> <p>En effet si on prend pour exemple, le cas de la variante N°4, vous répertoriez les surfaces suivantes impactées par le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1,9 ha de boisements et 1800 m de haies - 10,6 ha de zones humides - 35 ha de terres exploitées <p>Soit un total de 36,9 ha de surface impactée par le projet routier en considérant que les zones humides sont toutes exploitées.</p> <p>Sur ces 36,9 ha de surface impactée, vous identifiez seulement 16,95 ha de Surfaces artificialisées (Section courante, rétablissements, points d'échange et dispositifs d'assainissement) soit 46%.</p> <p>Pouvez-vous préciser les modalités de calcul des surfaces artificialisées (fourniture du RPG) ?</p> <p>Avez-vous pris en compte le Décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols (fourni en pièce jointe) pour établir les Surfaces artificialisées dans votre étude ?</p> <p>Comment peut-on prélever 36,9 ha de surface non artificialisées et ne déclarer que 16,95 ha de Surfaces artificialisées ? Que fait-on des 20 ha restant ? Je suppose que ces 20 Ha sont considérées comme Surfaces non artificialisées ?</p> <p>Dans ce cas ne peut-on minimiser la consommation des terres agricoles de ce projet ?</p> <p>Pouvez préciser suivant la nomenclature de l'artificialisation des sols du Décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 les différentes surfaces impactées par le projet routier suivant leur catégorie de surfaces en fonction du RPG ?</p> <p>Je rappelle que le décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 précisent que les Surfaces à usage d'infrastructures notamment de transport dont les sols sont couverts par une végétation herbacée sont de catégorie 5 et donc artificialisés.</p> <p>En cas de sous-estimation, allez-vous communiquer les valeurs de surface artificialisée correctes en cohérence avec le décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 ?</p>
10	20/10/2022	Avec la construction de l'usine de méthanisation à Langeuman et la laiterie à Crehen qui y envoient des déchets, il faudrait certainement repenser complètement les routes pour les poids lourds
11	21/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je pense que la version 1 dite "historique" est la mieux adaptée et correspond à l'attente des Plancoetins.</p> <p>La version 1 adaptée...pourquoi pas.</p> <p>Mais niveau coût, je ne vois pas où se fait l'économie</p>
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	21/10/2022	<p>Bonjour</p> <p>Je pense que la version 1 dite "historique" est la mieux adaptée et correspond à l'attente des Plancoetins.</p> <p>La version 1 adaptée...pourquoi pas.</p> <p>Mais niveau coût, je ne vois pas où se fait l'économie</p>

9.12 ANNEXE 12 : ARTICLES DE PRESSE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE
1



Ouest-France Dinan 02/09/2022



Petit bleu (Le) 29/09/2022

Plancoët

Un autre tracé pour la déviation ?



La déviation doit contourner Plancoët entre la RD 768 à l'ouest (giratoire de la Millière) et la RD 794 à l'est (giratoire du Frêne).

PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

Le dossier de la déviation de Plancoët est de nouveau sur la table. Après une première concertation publique étudiant les différents tracés, le Département a décidé de lancer un complément de concertation, entre le 20 septembre à 9 h et le 21 octobre, à 17 h. « Les élus de Plancoët et Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte », écrit le Département.

« Risque de report de trafic sur la voie communale »

Cette proposition, qui mélange le tracé initial et la variante n° 4, est en par-

tie en zone inondable et sera étudiée. « Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante V1bis [...] afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers », ajoute le Département dans son avis.

Le public pourra consulter le dossier dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët et sur Internet : www.cotesdarmor.fr/participations-publiques. Des permanences auront lieu à la mairie de Saint-Lormel, jeudi 6 octobre, de 16 h à 20 h et dans la salle Émeraude de Plancoët, samedi 15 octobre, de 9 h à 12 h.

Déviation de Plancoët : nouvelles variantes étudiées, poursuite de la concertation publique

Suite à la première phase de concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 17 février 2022, de nouvelles variantes et adaptations de variante ont été étudiées.

Le Département organise un complément de concertation jusqu'au 21 octobre 2022 afin d'informer le public et recueillir les avis et observations.

Durant cette période, le dossier de complément de concertation phase 1 sera disponible dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët et en version numérique sur le site internet du Département : cotesdarmor.fr/participations-publiques.

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les jeudi 6 octobre de 16 h à 20 h à la mairie de Saint-Lormel ; et samedi 15 octobre de 9 h à 12 h à la salle des Fêtes de Plancoët.

Pendant toute la durée du complément de concertation phase 1, le public pourra également s'exprimer sur le site internet du Département (cotesdarmor.fr/participations-publiques), sur les registres mis à disposition en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët, et par courrier postal (Conseil Départemental des Côtes d'Armor - Direction des Infrastructures - 9 Place du Général De Gaulle – CS 42371 – 22023 Saint-Brieuc Cedex 1).



Petit bleu (Le) 13/10/2022



Ouest-France Dinan 20/10/2022

DÉVIATION DE PLANCOËT. Une nouvelle variante à l'étude

La concertation publique se poursuit. Une nouvelle variante est étudiée, proposition formulée par les élus, et qui emprunterait une partie de l'actuelle route de Créhen. Mais elle est inondable.

Suite à la première phase de concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët, de nouvelles variantes et adaptations de variante ont été étudiées. Le Département organise donc un complément de concertation jusqu'au 21 octobre (*) afin d'informer le public et recueillir les observations de chacun.

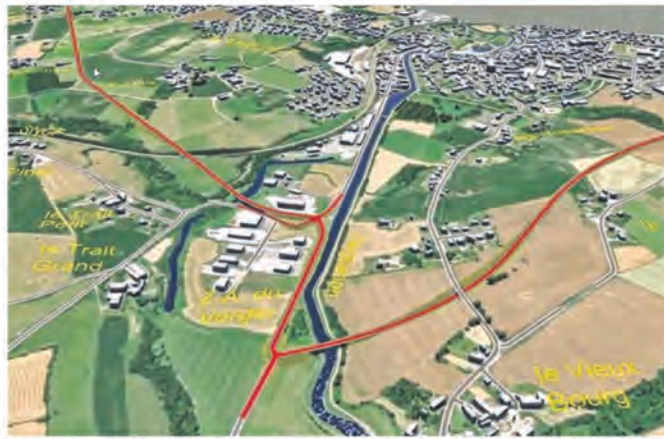
Risques d'inondation ?

Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante. Il s'agirait d'une version mixte, combinaison de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 (route Plancoët - Créhen) situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ; et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les deux parties de variantes se ferait en utilisant une section de la RD 768.

Mais cette portion a contre elle d'être potentiellement inondable à terme. C'est en tout cas l'une des hypothèses retenues dans le Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) de l'Arguenon : un rehaussement du niveau marin de 60 cm à l'horizon 2100. Le niveau actuel de la RD 768 est à environ 7,80 m au droit de la zone d'activités des Vergers, la côte calculée de la crue centennale au PPRI-sm dans ce même secteur variant entre 8 m et 8,18 m.

Certes, on se place là à échéance lointaine (an 2100) mais selon un scénario à prendre au sérieux compte tenu de la montée prévisible du niveau



La variante mixte étudiée, qui utiliserait une partie de la route départementale entre Créhen et Plancoët.

de la mer dans un contexte de réchauffement climatique.

Bien qu'inondable, le Département a quand même décidé d'étudier cette variante mixte. Et afin de disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres, il a été également décidé d'étudier les « variantes V1 et V4 inondables », donc sans les ouvrages d'art prévus dans les premières versions et qui garantissaient contre les potentiels risques de submersion.

Des millions à économiser ?

A titre de comparaison justement, le coût estimé à ce jour de la V1 (le tracé « historique ») est de l'ordre de 28 millions d'euros. L'économie réalisée dans sa version inondable serait de l'ordre de 7 millions. Tout l'enjeu est là.

Le choix de la variante retenue devrait intervenir en 2023. Une nouvelle concertation portant uniquement sur celle-là devra être engagée. Viendra ensuite le temps de l'enquête publique. Sans parler des acquisitions foncières à réaliser. La



La concertation se poursuit. Une première permanence s'est tenue la semaine dernière à Saint-Lormel. Une autre est prévue samedi à Plancoët.

déviation de Plancoët n'a pas fini de faire parler d'elle.

Pascal CAYEUX

■ (*) Permanence samedi 15 octobre de 9 h à 12 h à la salle des Fêtes de Plancoët.

■ (**) Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer - A l'attention de M. le Directeur - 9 Place du Général De Gaulle - CS 42371 - 22023 Saint-Brieuc Cedex 1.

Plancoët

Déviation : les collectifs persistent et restent vigilants



Les quatre collectifs restent unis face à ce projet de déviation.

| PHOTO : OUEST-FRANCE

Quatre collectifs de la commune se sont constitués à la suite du projet de déviation. Il s'agit des collectifs de la vallée du Montafilan : Petit trait, Grand trait et la Noé Pinet, la Louverie et Tous unis pour le tracé historique.

Cet ensemble de collectifs a pris connaissance du complément de

concertation publique (phase 1) relatif au projet. « Nous maintenons notre position quant aux différents tracés proposés, à savoir le choix du tracé historique, dit « V1 ». Nous restons vigilants et mobilisés sur les suites du projet de déviation », ont-ils conjointement déclaré.

Une trentaine de membres des quatre collectifs se sont réunis, mercredi, pour militer pour le « tracé historique ».



PLANCOËT

Pour eux, la rocade ce sera avec le tracé « historique »

Le projet de rocade pour contourner le centre de Plancoët poursuit son chemin de concertation publique. Et ici, quatre collectifs continuent de militer pour leur tracé favori : le tracé dit « historique ».

● Dans l'air depuis les années 1970, la création d'une rocade contournant le centre-ville de Plancoët reste d'actualité. Le Conseil départemental continue de plancher sur un projet pour lequel plusieurs tracés ont d'ailleurs été évoqués.

Après une première concertation publique, qui avait révélé plusieurs oppositions à certains des tracés envisagés, une seconde a été lancée. C'est dans le cadre de celle-ci, que pas moins de quatre collectifs de riverains plancoëtiens (*) se sont réunis mercredi 19 octobre. Et tous maintiennent leur position : il faut choisir le tracé historique, dit « V1 ».

« Vigilants et mobilisés »

Pour rappel, ce tracé dit « historique » est évoqué depuis une cinquantaine d'années, contournant le centre-ville par l'Est, en reliant les ronds-points du Frêne (sortie Nazareth en direction de Corseul) et de La Millière, franchissant l'Arguenon en amont du pont de Saint-Lormel. « Nous restons vigilants et mobilisés sur les suites du projet de déviation », indiquent les quatre collectifs.

** Collectif de la vallée du Montafilan ; collectif Petit trait, grand trait La Noé-Pinet ; collectif de La Louverie ; collectif Tous unis pour le tracé historique.*