

Projet de rocade Sud-Est de Lannion et de déviation de Ploubezre

Réunion d'information publique

14 novembre 2018

Compte rendu

Salle du Carec - PLOUBEZRE

19h - 21h

260 participants

→ INTRODUCTION

Hélène HERZOG STASI, Directrice Conseil de l'agence Etat d'Esprit Stratis, remercie pour leur présence les nombreux participants à cette réunion d'information sur le projet de rocade Sud-Est de Lannion et de déviation de Ploubezre. Elle explique que son rôle est de contribuer à instaurer un dialogue de qualité entre les habitants et les représentants du Département des Côtes d'Armor et de Lannion-Trégor Communauté (LTC) qui ont souhaité inscrire dans la concertation ce projet avec ses évolutions.

Hélène HERZOG STASI laisse ensuite la parole à Mme Brigitte GOURHANT, maire de Ploubezre, pour un mot d'accueil.

Brigitte GOURHANT, maire de Ploubezre, remercie pour leur présence les nombreux participants qui se sont déplacés, ainsi que M. DE CHAISEMARTIN, Vice-président du Conseil départemental des Côtes d'Armor en charge des infrastructures, de l'équipement du territoire, de la mer et du littoral, et M. Joël LE JEUNE, Président de LTC. Elle exprime le souhait que d'autres réunions de concertation se tiennent tout au long du projet.

Hélène HERZOG STASI indique que, pendant un long temps d'échange, le public sera invité à poser des questions et exprimer son point de vue, et que la présentation du projet à son stade d'avancement actuel se fera par des réponses de M. DE CHAISEMARTIN et de M. LE JEUNE à une série de questions.

→ PRÉSENTATION (réponses aux questions du modérateur)

1) Quels sont les objectifs poursuivis par le Département et LTC dans la réalisation de cette infrastructure ?

Joël LE JEUNE, Président de Lannion-Trégor Communauté, indique que parmi les nombreux objectifs, le premier est que le territoire soit équipé des infrastructures qui lui sont nécessaires, aujourd'hui et pour son développement futur. Le projet de territoire 2017-2020 élaboré par LTC vise à identifier, dans tous les domaines de compétences de l'agglomération et des communes, les actions à mener pour que le territoire continue à vivre, en accueillant de la population et en proposant des emplois. Le développement économique est ce qui sous-tend essentiellement ce projet de territoire.

Les principaux objectifs du projet de rocade Sud-Est de Lannion et de déviation de Ploubezre sont les suivants :

- Pour le développement économique, faciliter la liaison avec l'Ouest de la Bretagne, en particulier la métropole de Brest qui est la plus proche.
- Améliorer l'accessibilité de Lannion depuis la RN12 et permettre à son centre-ville d'être attractif et de se développer, en y fluidifiant la circulation, notamment en retirant du trafic de transit. Cela a été développé dans le projet Lannion 2030 qui a fait l'objet d'une concertation, et qui a été retenu dans le cadre des projets « cœur de ville » et « villes moyennes » ; des financements ont été obtenus pour supprimer les circulations parasites et favoriser l'habitat, les commerces, les services et l'animation, et réaliser des parkings.
- Permettre à la commune de Ploubezre de poursuivre son développement en retirant le trafic de transit qui la traverse grâce au projet de contournement.

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN, Vice-président du Conseil départemental des Côtes d'Armor en charge des infrastructures, de l'équipement du territoire, de la mer et du littoral, salue les élus présents et se réjouit que les participants soient aussi nombreux. Il indique qu'il aborde le projet avec une liberté totale et un regard neuf sur un projet ancien. Il souligne que le réseau routier des Côtes d'Armor doit se développer et s'améliorer encore, et qu'il est important de réfléchir ensemble sur des investissements s'élevant à plusieurs millions d'euros. C'est pourquoi le Département a lancé cette concertation préalable pour peser le pour, le contre, et retenir les meilleures options.

2) Le Département est aujourd'hui maître d'ouvrage de ce projet, pourquoi cette évolution ?

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN explique qu'il s'agit d'une des futures liaisons les plus importantes à l'échelle du département et que, par ailleurs, un travail est en cours sur la déviation du sud de Saint-Brieuc, qui est compliquée. Il souligne qu'actuellement, il est facile de rejoindre Rennes, mais pas Brest, et que les liaisons de l'est vers l'ouest représentent un enjeu pour le département et pour ses deux principaux pôles urbains : Saint-Brieuc et Lannion (et les communes alentour). Ces axes impliquent de nombreux enjeux en termes de mobilité et de transports collectifs. Il rappelle que, depuis la fermeture de la ligne régulière entre l'aéroport de Lannion et Paris, Brest est désormais l'aéroport le plus proche pour voyager en avion hors de France.

3) Comment vos deux collectivités co-construisent-elles aujourd'hui ensemble le projet ? Comment vous répartissez-vous les rôles, les financements ?

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN répond que des clés de financement entre collectivités ont été mises en place. Pour l'aménagement d'une route départementale, le Département finance la majeure partie mais l'Agglomération participe au plan de financement.

Joël LE JEUNE fait part de la satisfaction de LTC quant au portage de la maîtrise d'ouvrage par le Département, ce qui démontre que cette infrastructure est majeure pour le département également.

- Les études sont financées à 50 % par le Département et à 50 % par LTC.
- La réalisation est financée à 70 % par le Département et à 30 % par LTC.

4) Pouvez-vous présenter un état des lieux du projet à l'heure actuelle ? Quelles options sont étudiées ?

Jean-Yves de CHAISEMARTIN rappelle qu'était initialement prévue une rocade Sud qui contournait en demi-cercle Lannion depuis le giratoire de Boutill à l'Est jusqu'au giratoire de Bel Air à l'Ouest et que Ploubezre aurait été l'une des sorties pour la liaison vers le Sud. Aujourd'hui, le projet a évolué et ne prévoit plus cette branche vers l'Ouest mais simplement

un contournement du Sud-Est de Lannion entre Boutill et Quillero associé à une déviation de Ploubezre pour constituer un axe Nord-Sud.

Joël LE JEUNE souhaite rappeler que ces contournements sont prévus dans les plans depuis une quarantaine d'années. Il souligne qu'il est intéressant de se reporter dans le SDAU (Schéma Directeur d'Urbanisme et d'Aménagement) approuvé en 1977 pour voir quelle était alors la vision des élus et des services de l'Etat pour l'évolution du Trégor. Heureusement, tout ce qui était prévu n'a pas été réalisé, mais certains aspects prouvent qu'un certain optimisme prévalait à l'époque quant au développement.

Ensuite, le projet a été repris. La rocade Sud-Est de Lannion et la déviation de Ploubezre sont inscrites aujourd'hui dans plusieurs documents :

- le SDAR (Schéma Départemental d'Aménagement Routier des Côtes d'Armor),
- le Projet de Territoire de LTC,
- le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Trégor - qui est en cours de révision et qui devrait aboutir début 2020,
- les PLU (Plans Locaux d'Urbanisme) de Lannion et de Ploubezre.

5) Quels sont les préalables et les risques que vous avez à maîtriser sur un projet de ce type ? Pouvez-vous utiliser les études déjà réalisées ? Le projet ayant évolué, quelles sont les études à réaliser ?

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN indique que les études qui ont déjà été réalisées seront reprises. Mais « l'acte fondateur » pour le Département des Côtes d'Armor a lieu aujourd'hui. Il s'agit de s'engager dans un long parcours ensemble, impliquant des études préalables qui seront autant d'occasions d'échanger et d'avancer collectivement sur la mise en œuvre.

A ce jour, le contournement ne se traduit pas encore par un tracé précis de route, mais seulement par un faisceau. Il s'agit bien d'une intention et d'ambitions qui sont à partager avec le public. Il rappelle qu'en moyenne 10 à 12 ans s'écoulent entre le moment où il est décidé de lancer les études d'un projet routier et son achèvement.

Les études préalables nécessaires sont :

- l'étude environnementale approfondie,
- les études techniques ; en l'occurrence, il faut notamment gérer le franchissement du Léguer, avec un relief assez accentué.

Les différentes solutions possibles auront des impacts sur le coût des travaux, sur l'environnement, sur les exploitations agricoles et donc sur l'économie.

Concernant la partie rocade, il sera nécessaire d'actualiser les études qui ont été réalisées ces dernières années, en particulier sur le plan environnemental (faune, flore, ...)

Sur le contournement du bourg de Ploubezre, aucune étude n'a été réalisée. Tout reste donc à faire dans ce secteur où l'urbanisme présente un habitat dispersé autour du bourg, avec certaines maisons qui risquent d'être proches du tracé. Tout cela sera étudié en détail.

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN estime que les risques pour la collectivité peuvent se résumer en un seul : celui que le projet ne se fasse pas.

S'agissant du risque réglementaire, il souligne deux enjeux à aborder ensemble :

- 1) Eviter les recours par le dialogue et la concertation tout au long du projet.
- 2) Parfaitement évaluer et limiter ses impacts environnementaux.

Il rappelle qu'un projet routier ne se prépare plus comme il y a 40 ans, où l'on constatait a posteriori les impacts d'un aménagement. Aujourd'hui, ces derniers sont bien appréhendés, préparés, mesurés et compensés. A titre d'illustration, lorsqu'un projet impacte une zone

humide, celle-ci est compensée largement (multipliée par 2 ou par 4, en fonction de sa nature. De même, les nuisances sonores liées au projet routier seront évaluées et feront l'objet de mesures compensatoires si elles dépassent les seuils réglementaires. Il assure que le temps nécessaire sera pris pour aborder tous les éléments, ensemble, et apporter les meilleures réponses possibles.

6) Que nous apprennent les études antérieures en termes de trafic et d'environnement ?

Le trafic

Joël LE JEUNE présente les données de trafic et les projections liées au projet de rocade Sud Est de Lannion et de déviation de Ploubezre, projections qui seront à actualiser.

Sur la RD11, entre Ploubezre et Plouaret, plus de 4 000 véhicules/jour circulent, et, en approchant de Lannion, l'ajout de tous les véhicules provenant de Ploubezre et d'autres communes voisines fait s'élever le trafic à plus de 7 000 véhicules/jour.

Sur la route de Guingamp (RD 767) circulent 16 600 véhicules/jour. Le trafic sur la rocade Est s'élève à 13 000 véhicules/jour. Cette rocade avait été pensée à 4 voies mais elle a été construite à 2 voies. Néanmoins, sa mise en service a transformé favorablement le mode de fonctionnement du territoire.

Sur la route de Morlaix, ce sont 14 700 véhicules/jour qui circulent, étant donné que cette route récupère tous les trafics provenant de Ploulec'h et de Ploumilliau. Au-delà du carrefour de Kerissy, le trafic reste supérieur à 9 000 véhicules/jour.

Avec le projet, la rocade Sud-Est de Lannion accueillerait un trafic de 6 700 véhicules/jour qui serait prélevé sur d'autres circulations.

Par exemple, le trafic de transit qui emprunte actuellement la route communale étroite et sinueuse de Keriell serait transféré sur la rocade Sud-Est.

La rocade permettrait aux automobilistes venant du Sud de rejoindre très rapidement la rocade Est (qui va vers la route de Perros-Guirec). Cela permettrait également de supprimer une part très importante de trafic au coeur de Lannion, par le contournement du centre-ville pour rejoindre la zone principale d'emploi de Lannion, à savoir le Parc industriel Pégase.

Concernant Ploubezre, le contournement recevrait 4 200 véhicules et ferait diminuer le trafic de transit de 3 500 véhicules/jour dans le centre-bourg. Joël LE JEUNE tient à rassurer quant aux impacts sur l'activité commerciale : des exemples existent dans le secteur (à Cavan, à Plounévez-Moëdec), où les déviations ont été bien gérées et ont renforcé le tissu urbain du centre-bourg, permettant le maintien des commerces.

L'environnement

Hélène HERZOG STASI demande si des zones naturelles intéressantes du point de vue environnemental sont concernées par le projet, directement ou indirectement.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN précise que le projet est susceptible d'avoir en particulier des incidences sur une ZNIEFF (Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique, floristique), sur la rivière Le Léguer, sur des espaces boisés classés. A défaut de pouvoir éviter les impacts, des compensations devront être mises en place, supérieures aux impacts du projet.

Joël LE JEUNE ajoute que le secteur est particulièrement riche, que le Léguer, en plus d'être une rivière sauvage, constitue un site Natura 2000. Il précise que ce volet environnemental constitue un enjeu majeur du projet.

7) Comment prenez-vous en compte le volet agricole ?

Jean-Yves de CHAISEMARTIN rappelle que chacun est sensibilisé aujourd'hui sur le sujet de la consommation de terres agricoles. C'est un impact majeur pour lequel des compensations seront également prévues. LTC avait déjà constitué des réserves foncières en achetant des terrains pour pouvoir compenser les exploitations agricoles qui seront impactées par le projet. La poursuite des acquisitions foncières est une des données essentielles du projet.

Joël LE JEUNE précise que dans le cadre de ce projet, LTC a acheté à ce jour 12 ha de terres agricoles, qui sont en partie sur Lannion et en partie sur Ploubezre. Ces surfaces sont actuellement louées à des exploitants.

L'agriculture et l'évolution des exploitations sont un sujet complexe soumis à de nombreux paramètres. Il est possible d'agir sur certains paramètres avec des politiques plus générales, par exemple en encourageant le bio qui peut nécessiter moins de surface, en repérant les terres en friche pour les utiliser, et d'une façon générale par une politique d'économie des terres agricoles.

Pour les zones d'activités, LTC privilégie une politique de renouvellement : à l'instar de ce qui a été fait pour le site de Nokia, la moitié du site d'Orange sera acquise ; ainsi la zone industrielle se reconstruit sur elle-même pour épargner les zones agricoles.

Joël LE JEUNE souligne que la principale menace pour les zones agricoles est l'urbanisation. La règle qui est fixée à travers le SCoT et les PLU est d'économiser la terre en diminuant la taille des parcelles sur lesquelles il est envisagé de construire, et en favorisant la densification de l'urbanisation.

Par ailleurs, les espaces boisés classés doivent être préservés dans la mesure du possible.

S'agissant des zones humides, le SAGE (Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux) prévoit une compensation dès le premier mètre carré.

8) A ce stade du projet, qu'attendez-vous de la réunion d'aujourd'hui et quels points peuvent évoluer ? Quelles sont les marges de manœuvre ?

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN répond que le premier objectif est de permettre l'expression du public, d'entendre ce que les participants ont à dire et d'apporter un éclairage sur l'ambition commune et partagée présentée ce soir. Il indique sa volonté d'organiser autant de rencontres que nécessaire afin d'aboutir à un projet réellement partagé.

Joël LE JEUNE pense que les marges de manœuvre pour évoluer sont totales. Un premier sujet de discussion pouvant être « faut-il réaliser cet équipement ou pas ? ».

Sa conviction est que le développement économique du Trégor est lié à cette infrastructure. Il souligne l'importance que le Trégor reste vivant et qu'il soit donc facile d'accès. La concurrence existe, la situation géographique n'est pas favorable... Une ville moyenne qui a des spécificités économiques doit donc être accessible, en particulier depuis Brest, de l'aéroport, par le train comme par les routes. Il ajoute que des efforts importants restent également à faire en matière de numérique.

9) Quel est le calendrier de ce projet ? Quelles sont les futures grandes étapes ?

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN indique que les diagnostics, la concertation et les études techniques jusqu'à la DUP (Déclaration d'utilité publique) nécessiteront entre 3 et 5 ans.

Ensuite, 3 à 5 ans seront consacrés à la conception détaillée - parcelle par parcelle - aux acquisitions foncières, aux échanges de terrains, à la gestion de l'impact agricole, à la gestion de l'impact environnemental, aux derniers réglages et aux consultations des entreprises.

Enfin, les travaux se feront en fonction des finances mobilisables par les collectivités locales dans dix ans ; ce sera, bien évidemment, un élément à prendre en compte.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN ajoute, à la suite des propos de Joël LE JEUNE, qu'un rattachement à Brest sous dix ans lui paraît essentiel si l'on ne veut pas que les habitants deviennent rennais voire parisiens. Pour conserver les activités locales, Brest est la locomotive vers laquelle il faut se tourner. Ce projet y contribue.

Concernant les prochaines grandes étapes du projet, la réalisation de l'état initial nécessitera de 18 mois à 2 ans. Une communication sera ensuite réalisée en 2020 sur les fuseaux et les différents tracés envisagés.

2) ECHANGES AVEC LE PUBLIC

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

- **Arguments en faveur du projet**

Un habitant de Lannion, souligne la nécessité de permettre à de nombreux véhicules de circuler chaque jour. Il estime à 2,4 millions le nombre de personnes par an qui trouveraient bénéfice dans le projet. Il ajoute que les emprunts se font actuellement dans des conditions très favorables. Il s'adresse à Mme le Maire de Ploubezre pour rappeler que les habitants du bourg réclament depuis longtemps une déviation.

Un participant affirme qu'il est favorable à la rocade afin de réduire le trafic dans Lannion. Il demande que l'âge des personnes qui s'expriment soit pris en compte, les plus âgés n'ayant plus à se rendre sur leur lieu de travail, alors que les actifs doivent traverser la ville fréquemment. Par ailleurs, il estime que des infrastructures comme la gare ou l'hôpital de Lannion ne pourront pas se développer en restant enclavés. A cet égard la rocade Est a été bénéfique pour la ville. Il regrette toutefois que le contournement, limité à la partie Sud-Est, ne permette pas de faciliter les déplacements des habitants dans le secteur de Penn ar C'hoad où passent également des camions et engins agricoles.

Un riverain de la RD11 et habitant de Ploubezre, estime que le projet offre une garantie de sécurité et de tranquillité dans le bourg. Il relate qu'en 20 ans, il a vu la circulation augmenter fortement, et que le pic se produit le vendredi en fin d'après-midi. Entre 7 heures et 19 heures, il y a, selon lui, entre 400 et 900 véhicules/heure, soit 1 véhicule toutes les 4 secondes. Dans le bourg de Ploubezre, les piétons doivent passer sur la voie quand des véhicules stationnent sur le bord, ce qui est dangereux. Les riverains subissent des nuisances quotidiennes, en forte augmentation ces dernières années, notamment des nuisances sonores. Il note encore que de nombreux commerces du centre-ville ferment et qu'une circulation trop importante ne leur est pas nécessairement favorable.

Un habitant de Lannion, explique qu'il y a 40 ans, il mettait 25 à 35 minutes pour se rendre au viaduc de Morlaix ; aujourd'hui cela lui prend 45 minutes du fait des limitations de vitesse à 50 et 70 km/h et de l'ajout de ronds-points. Le passage par la côte double le temps de trajet, et si cette route devient touristique, il faut prévoir un autre itinéraire pour faire Lannion-Morlaix-Brest dans des temps satisfaisants, c'est-à-dire Lannion-Morlaix en moins de 30 minutes. Il est favorable à la déviation de Ploubezre car elle génèrera des gains de temps.

Un riverain, habitant de Ploubezre (Keriel), se plaint du trafic intense sur la voie communale de Keriel, sur laquelle circulent entre 1 500 et 2 000 véhicules/jour. Il attend une solution.

- **Interrogations sur la pertinence du projet, ses impacts**

Le développement économique

Une élue, conseillère communautaire et conseillère municipale à Lannion, qualifie de « malhonnêteté intellectuelle » le fait de dire que les personnes opposées à la rocade le seraient aussi au développement économique du territoire, que tout le monde porte. Elle demande que les moyens et la finalité ne soient pas confondus. Elle compare les arguments du projet avec ceux qui, dans les années 70, défendaient le développement des grandes surfaces commerciales et le « tout voiture », alors que l'heure est, aujourd'hui, au retour du commerce de centre-ville.

L'environnement

Un participant souligne que la lutte contre le changement climatique est un sujet désormais incontournable qui implique de nouvelles orientations pour la société et l'urgence de limiter les déplacements. L'avenir de la voiture interroge : il faudrait sortir du pétrole mais la voiture électrique a également ses limites. Il faut donc réfléchir à un mode de vie durable et à un développement du Trégor intégrant des politiques environnementales fortes comme la réduction des déplacements.

Un membre de l'association Trégor Bicyclette précise que le vélo serait le premier gisement pour réduire les émissions de carbone. Il souligne qu'alors que le réchauffement climatique oblige à limiter les émissions, une nouvelle infrastructure génèrera de nouveaux trafics. Il demande que le budget du projet, de plusieurs millions d'euros, soit plutôt alloué à des solutions réelles de décarbonation des mobilités. Il rappelle que le réseau routier départemental des Côtes d'Armor est parmi les plus longs et les plus denses de France.

Un participant conteste l'utilité du projet, car les problèmes de circulation à Lannion lui semblent limités et localisés, notamment au pont de Kermaria. Or, ce problème doit être résolu par le nouveau pont aval sur Le Léguer . En outre, il fait remarquer que la population du Trégor a diminué de 800 habitants en 5 ans, d'après le dernier recensement. Il préconise donc de réserver du terrain pour réaliser une rocade si et seulement si la population augmente subitement.

Joël LE JEUNE rappelle que l'Agglomération mène au travers de son Plan Climat-Air Energie Territorial des politiques de lutte contre le réchauffement climatique et que, sur la façon de gérer les déplacements, des pistes d'évolution restent à découvrir. Il confirme l'intérêt commun que le commerce revienne au centre-ville, à l'heure où son développement passe beaucoup par Internet.

En ce qui concerne le vélo, il se dit favorable à des voies de circulation douce. Une politique d'aides aux communes complète les actions du Département pour multiplier les voies cyclables. Néanmoins, cette politique doit s'assortir d'une réflexion sur les itinéraires. Il y a très peu d'itinéraires complets sur le Trégor permettant de se déplacer en vélo. Il propose que soit menée une réflexion commune avec Trégor Bicyclette sur des itinéraires complets et sécurisés qui n'empruntent pas forcément les grands axes.

S'agissant de la longueur du réseau routier départemental, Jean-Yves DE CHAISEMARTIN note que chaque secteur possède une voie départementale, ce qui a permis d'éviter une charge financière aux communes, mais qu'aujourd'hui, le Département pourrait rétrocéder des voies aux communes, avec les attributions de compensations correspondantes. L'important n'est pas tant la longueur du réseau actuel que la qualité des circulations qu'il permet.

Joël Le Jeune s'oppose au raisonnement qui voudrait que la diminution de la population entraîne l'arrêt de tout projet. Les mobilités nécessitent des investissements afin de proposer aux habitants les moyens de s'adapter au monde qui évolue, notamment par des infrastructures adaptées aux déplacements collectifs et individuels.

Enfin, il juge daté le débat sur les supermarchés. Selon lui, ce sont surtout les commerces installés aux entrées des villes qui tuent les centres-villes, problème face auquel les élus locaux sont confrontés. Il insiste pour dire que dévier un bourg, ce n'est pas tuer son commerce. Donner à Ploubezre l'opportunité d'aménager son bourg sera indispensable à la reconquête d'activités.

Une participante s'interroge sur la façon de compenser la destruction d'une zone humide.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN invite cette habitante à participer à une visite de chantiers la semaine suivante, sur des réhabilitations de zones humides (au bord du littoral et à l'intérieur des terres) pour constater comment l'environnement écologique dégradé a été réhabilité grâce aux financements apportés par un projet d'opportunité économique.

Une habitante de Plouaret pense que la compensation des terres agricoles protège les agriculteurs en activité par l'achat de terres à d'autres agriculteurs, partant à la retraite par exemple. Toutefois, les hectares qui seront bétonnés ne sont pas recréés ailleurs.

Joël LE JEUNE explique que la lutte contre la pénurie de terres agricoles liée principalement à l'extension des secteurs urbanisés se fait à travers les SCoT et PLU. Par ailleurs, il s'agit de favoriser la culture de terres agricoles qui sont en friche et l'installation d'agriculteurs bio en utilisant tous les espaces disponibles.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN indique que l'emprise du projet routier hors mesures compensatoires serait de l'ordre de 8 hectares.

Une habitante de Ploubezre, souligne qu'il est indispensable aujourd'hui de pouvoir se déplacer vers Brest. Elle demande quel est l'intérêt de faire cette déviation sans réaliser celle de Plouaret. Elle insiste sur la nécessité de pouvoir circuler rapidement, or la traversée de Plouaret à 50 km/h fait perdre du temps.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN indique que la déviation de Plouaret fait partie des dossiers sur lesquels le Département va travailler. Ce sera un sujet à l'horizon de dix ans, le temps que le projet dont il est question ce soir soit terminé. Il attire l'attention sur les disponibilités budgétaires, qui sont limitées. La déviation de Plouaret est donc à traiter dans un second temps.

Un membre de l'association Trégor Bicyclette évoque le giratoire de Boutill (en arrivant à Lannion) où passent au moins 17 000 véhicules/jour. Il souligne que les habitants de Buhulien ne peuvent pas se rendre à vélo au centre-ville de Lannion. Il rappelle que les habitants et Trégor Bicyclette ont proposé un aménagement cyclable sécurisé et fiable. Etant donné que 7 000 véhicules de plus passeront par le giratoire de Boutill, il estime indispensable de prévoir, dans le cadre du projet, une passerelle pour relier le quartier de Buhulien. En complément, il demande s'il est prévu d'intégrer dans les voiries des aménagements pour le vélo, y compris dans la déviation de Ploubezre située en zone urbaine.



Jean-Yves de CHAISEMARTIN confirme que l'impact du projet sur les déplacements en vélo au niveau du giratoire de Boutill sera analysé. Il ajoute que, d'une manière générale, les déplacements doux existants impactés (chemins de promenade et de randonnée, itinéraires cyclables, ...) seront pris en compte et devront être rétablis dans le cadre du projet. Pour la rocade Sud-Est de Lannion et la déviation de Ploubezre dont la fonction est le transit, elles n'intègrent pas de pistes cyclables, il restera préférable d'emprunter l'itinéraire du cœur de ville.

Le coût du projet

La présidente de l'association « Non à la rocade Sud de Lannion », explique que son association est perplexe quant aux tenants et aboutissants du projet, et souhaite poser deux questions au Conseil départemental.

- 1) A l'ère des restrictions en tous genres, comment envisager un projet de 30 à 40 M€ alors que d'autres sujets lui paraissent prioritaires, comme le soutien de l'hôpital de Lannion ou la protection de l'environnement ?
- 2) Comment imaginer, compte tenu des hausses de prix des carburants, que la population effectuera 13 km de plus, soit 26 km aller-retour ? Pour le trajet Lannion-Morlaix par Beg ar C'hra le surcoût en carburant pour un trajet journalier serait conséquent (500 € environ par an), amenant les automobilistes à choisir la route par la côte.

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN rectifie le montant de l'enveloppe financière du projet : il s'agit de 24.5 M€. Par ailleurs, il indique que l'accès aux services publics est conditionné aux infrastructures et pense qu'il est délicat de comparer deux services aussi différents que ceux rendus par un hôpital et par une route. En cette période où la disponibilité des moyens publics est limitée, il faut choisir les priorités, d'où le dialogue proposé ce soir. Il y a indéniablement des problèmes de saturation de la circulation à Lannion qu'il faut traiter. Enfin, la route de la côte (RD 786) n'offre pas un niveau de service suffisant pour la liaison vers Morlaix et Brest.

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN détaille le montant de l'opération estimé à :

- 15.1 M€ pour la rocade Sud-Est de Lannion
- 9.4 M€ pour la déviation de Ploubezre

soit un total de 24.5 M€.

La place du train

Un habitant de Lannion signale qu'un unique TER direct Lannion-Brest circule très tôt le matin, les autres trains faisant un détour par Guingamp. Il demande quelle est la place du train dans la politique de déplacement des deux collectivités.

Jean-Yves De CHAISEMARTIN répond que ce point de vue est partagé par beaucoup de personnes et que le train est un mode de déplacement à encourager. Il rappelle toutefois que la ligne Paimpol-Guingamp a coûté 30 M€ pour une fréquentation de moins de 1 000 personnes par jour. Le train ne contrarie pas un projet routier, il le complète.

Joël LE JEUNE confirme la nécessité d'améliorer la desserte ferroviaire du Trégor. Le territoire de LTC possède deux gares, Lannion et Plouaret-Trégor, qui font l'objet d'investissements majeurs. La ligne a été renforcée pour accueillir le TGV jusqu'à Lannion ; l'aménagement de la gare de Plouaret-Trégor se poursuit, avec des parkings pour favoriser sa fréquentation. S'agissant du problème de cadencement des trains, il a déjà été signalé aux responsables concernés qu'il est anormal de dépasser 1 heure 30 pour aller à Brest.

L'amélioration du cadencement des liaisons vers Brest à partir de Lannion et de Plouaret est un futur chantier.

Les villages, la signalisation

Le maire de Saint-Michel-en-Grève, souhaite que soient pris en compte les petits villages et l'économie du territoire. Le tourisme se développe mais les touristes venant de Guingamp qui arrivent au premier rond-point de Lannion se dirigent principalement vers Perros-Guirec. Saint-Michel-en-Grève n'est pas indiqué et rejoindre le village est compliqué. Il insiste également sur la nécessité de disposer de voies cyclables sûres.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN indique que l'insuffisance de la signalisation, notamment touristique, fait partie des sujets à étudier ensemble.

Les gains de temps

Un participant rappelle qu'à l'origine, la rocade a été défendue en invoquant la nécessité d'un rapprochement de Brest. Il demande quel gain de temps effectif le projet apportera, l'estimant pour sa part à seulement 2 minutes. Il souligne que les encombrements à certaines heures dans Lannion sont principalement liés aux sorties scolaires, et que par conséquent ces problèmes en centre-ville perdureront.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN rappelle qu'il y a trois types de trafics : le principal est le trafic pendulaire (trajets domicile-travail et pour aller chercher les enfants à l'école), suivi du trafic de transit vers Brest et du trafic touristique. Tous provoquent des engorgements à certaines heures. Les études qui vont être engagées permettront de répondre très précisément aux enjeux de gain de temps. Il rappelle aussi qu'au-delà du temps de trajet, le projet vise à diminuer les flux de circulation dans les communes, dont Ploubezre, qui sont aujourd'hui encombrées.

Un participant habitant Lannion depuis 5 ans, dit n'avoir jamais vu d'embouteillages à Lannion en cinq ans. Selon lui, les légers ralentissements en centre-ville sont dus aux passages piétons.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN convient que les problèmes d'embouteillages de Lannion n'ont rien à voir avec ceux des grandes villes comme Paris, mais réaffirme néanmoins la pertinence et la nécessité du projet de contournement de Lannion et de déviation de Ploubezre.

Joël LE JEUNE rappelle que plusieurs itinéraires existent. Il observe qu'en venant du Sud, même en hiver et en dehors des heures de pointe, des embouteillages se produisent sur la RD 786 dans la descente de Morlaix.

Il ajoute que la qualité de la desserte de Lannion est une nécessité pour une zone de haute technologie, qui travaille avec le monde entier. Lannion et le Trégor ont besoin de liaisons adaptées et d'une bonne visibilité.

Hélène HERZOG STASI signale que les questions qui sont posées par SMS figureront dans le compte rendu.

Elle cite deux questions posées par ce moyen :

Un participant indique distinguer 2 parties dans ce projet, d'une part un contournement de Ploubezre et d'autre part la partie rocade et demande s'il s'agit d'un paquet indissociable.

Jean-Yves de CHAISEMARTIN répond que le projet sera étudié dans sa globalité, puis il y aura un arbitrage budgétaire pour décider d'une réalisation globale ou phasée. Si la rocade Sud-Est était réalisée sans la déviation de Ploubezre, un flux très important serait rajouté à dans le bourg de Ploubezre, ce qui poserait une difficulté.

Joël LE JEUNE précise que le projet de rocade Sud-Ouest vers Ploulec'h entre Le Quillero et Bel Air a été dissocié du projet de rocade Sud-Est de Lannion et de déviation de Ploubezre. Il n'est pas lié et constitue un autre projet.

Un Participant : Des contrats ont-ils déjà été signés avec des entreprises successibles d'intervenir à terme sur ce projet ?

Jean-Yves DE CHAISEMARTIN répond que le Département n'a pas passé de contrat à ce jour.

3) CONCLUSION

Hélène HERZOG STASI remercie M. LE JEUNE et M. DE CHAISEMARTIN, ainsi que les participants. Elle rappelle qu'il est possible de continuer à s'exprimer sur le projet par voie électronique et par courrier, aux adresses affichées dans la présentation.

4) MESSAGES RECUS PAR SMS AU COURS DE LA REUNION

Messages lus lors de la réunion :

- 1) Des contrats ont-ils déjà été signés avec des entreprises successibles d'intervenir à terme sur ce projet ? *(La réponse a été apportée au cours de la réunion publique.)*
- 2) Les deux parties du projet, d'une part un contournement de Ploubezre et d'autre part la partie rocade, forment-ils un ensemble indissociable ? *(La réponse a été apportée au cours de la réunion publique.)*

Messages non lus lors de la réunion *(des éléments de réponses figurent en italique)*.

- 3) Sur quel panel de public s'est-on appuyé pour réaliser les études concluant au besoin de rocade, outre le calcul du nombre de véhicules/jour ?

L'enjeu des études à venir est de confirmer l'opportunité du projet et de dégager la solution la mieux adaptée aux objectifs rappelés lors de la présentation (se référer à la question n° 1)

Le nombre de minutes gagnées justifie-t-il un coût de projet aussi élevé ? Combien de commerces de proximité vont-ils fermer si ce contournement se fait ?

Le Département oriente de plus en plus ses projets vers la fluidité du trafic et la sécurité des parcours et des échanges, et moins vers le gain de temps, même si l'amélioration de la fluidité contribue à gagner du temps. S'agissant du commerce et comme évoqué en réunion (se référer à la question 6 et à la partie échanges avec le public), des exemples existent où les commerces se sont maintenus après réalisation de déviations.

Si le projet doit voir le jour, quelle part du budget et quels moyens seront mis en place pour limiter toutes les nuisances (sonores, visuelles, de pollution) pour les riverains ? Que veut dire « compensation » dans ce cas précis ?

Une étude d'impact sera réalisée dans le cadre du projet. Cette étude vise sur la base d'un état initial du site, à décrire les incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement ou la santé humaine et à définir des mesures pour réduire ou compenser les impacts, ainsi que le coût de ces mesures compensatoires. A titre

d'illustration comme évoqué lors de la réunion (se référer à la question 5 de la présentation), ces mesures compensatoires peuvent portées sur des remises en état de zones humides, la réalisation de protections phoniques pour les riverains, ...

Ce projet de plus de 40 ans n'existe-t-il pas aux dépens de nombreux autres projets pour développer l'attractivité de Lannion, du Trégor et favoriser ainsi la vie de sa population et de ses touristes ?

Le projet n'est pas en concurrence avec les autres projets pour développer l'attractivité du Trégor mais vient en complément de ceux-ci pour répondre aux objectifs précisés lors de la présentation (se référer à la question n° 1)

- 4) Le tronçon de raccordement à Ploulec'h n'a pas été présenté. Va-t-il être étudié et selon quel calendrier ?

Comme précisé lors de la réunion, le tronçon de raccordement à Ploulec'h entre la Quillero et Bel Air n'est pas lié au projet de rocade Sud-Est de Lannion et de déviation de Ploubezre et constitue un autre projet.

- 5) Pourrions-nous avoir des précisions sur les trajets (origines, destinations) ? Leurs fréquences selon les moments ? Comprendre aussi pourquoi les personnes utilisent leur voiture ? Combien font du covoiturage ? Quels sont les besoins ? Et évaluer ces besoins selon des priorités (absolument indispensable, juste de confort, possible de modifier les horaires...)

Les études de trafic déjà réalisées seront actualisées de manière à bien définir les besoins et problématiques de déplacement à l'échelle de l'agglomération de Lannion. L'analyse de ces données devra permettre de confirmer l'opportunité du projet.

- 6) Pourrait-on préciser quels sont les liens avec la communauté urbaine de Brest ? En quoi nécessitent-ils un tel projet ?

Lannion-Trégor Communauté, Morlaix Communauté et Brest Métropole ont constitué une entente intercommunautaire, qui permet d'échanger sur les projets portés par chacun de ces territoires sur des domaines dont les enjeux dépassent ceux des intercommunalités (économie, environnement, mobilités) et de peser ensemble sur les décisions prises à des niveaux supérieurs, qu'ils soient régionaux, nationaux ou européens.

Ces 3 territoires connaissent déjà d'importants échanges entre entreprises de haute technologie, au niveau universitaire, dans le domaine de la recherche, comme l'a montré l'atlas métropolitain rédigé par l'Agence d'urbanisme de Bretagne Occidentale (ADEUPa). De même, au niveau hospitalier, pour Lannion-Trégor Communauté, le C.H.U. le plus proche est celui de Brest. Les agglomérations de Lannion-Trégor et de Morlaix bénéficient du rayonnement métropolitain de Brest.

Aujourd'hui, pour les entreprises de Lannion-Trégor, depuis la fermeture de la ligne aérienne Lannion – Paris, l'aéroport le plus proche pour aller à Paris et vers des destinations internationales est celui de Brest. Ce projet d'infrastructure est d'autant plus important pour accueillir des clients des entreprises implantées sur Lannion-Trégor, en reliant Lannion à Brest par un itinéraire sécurisé.

Quelles surfaces agricoles vont être impactées ? Combien d'exploitations agricoles vont disparaître avec ce projet ? Comment compenser de la terre agricole ? En désurbanisant les parkings de Lannion et autres ? C'est impossible de compenser... 10 % des fermes de Ploubezre sont en bio. Or une ferme conventionnelle qui se convertit en bio nécessite plus de terres car on passe en agriculture extensive avec mois de vaches à l'hectare ...

8 ha impactés en terres agricoles, selon M. de Chaisemartin ? Mais on n'a jamais vu une rocade se construire sans aménagement de zones artisanales et commerciales sur ses abords ! On serait donc plus près des 20 ha !

L'agriculture particulièrement développée sur le secteur constitue un enjeu important. Le bureau d'études qui sera missionné devra en particulier établir un état initial sur le volet agricole, évaluer les impacts sur les exploitations agricoles et définir les mesures compensatoires à mettre en œuvre. Comme évoqué lors de la réunion, l'emprise du tracé de la rocade Sud-Est de Lannion et de la déviation de Ploubezre sera de l'ordre de 8 hectares hors mesures compensatoires. LTC a déjà constitué des réserves foncières qu'il conviendra de compléter et qui faciliteront la mise en œuvre de ces mesures compensatoires. Une procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier en application de l'article L.123-24 du Code Rural et de la Pêche Maritime (ex remembrement) peut être mise en œuvre le cas échéant pour compenser les impacts du projet routier sur les propriétés et les exploitations agricoles.

Enfin, l'ouverture à l'urbanisation de zones artisanales et commerciales relève de la compétence des collectivités locales (communes, EPCI) dans les documents d'urbanisme qu'elles établissent.

Comment allez-vous mesurer la satisfaction de la population locale et notamment celle de Ploubezre ? Avec quels outils ? Peut-on imaginer la non-faisabilité du projet ? Ou seuls des aménagements et des ajustements seront-ils possibles ? Dans le calendrier, où placez-vous le temps d'évaluation de ce projet par la population de Ploubezre ?

Le projet fera l'objet d'une concertation préalable associant le public à l'élaboration du projet. Dans le cadre de cette concertation, des réunions publiques seront à nouveau organisées dans un premier temps afin d'informer et échanger sur les fuseaux et les différentes variantes de tracé envisagés puis dans un second temps pour présenter le choix de la variante de tracé retenue.

L'opération fera ensuite l'objet d'une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

Durant ces différentes phases, le public pourra faire part de ses observations et propositions relatives au projet.

Les collectivités seront également appelées à se prononcer sur le projet.

Si le projet ne trouve pas d'accord global quant à un intérêt collectif ou si son opportunité n'est pas justifiée, la question de la poursuite de l'opération se posera.

5) MESSAGES RECUS PAR VOIE ELECTRONIQUE SUITE A LA REUNION

- 1) Une personne n'ayant pu se rendre à la réunion souhaite pouvoir disposer des documents décrivant le projet.

Le présent compte rendu de la réunion publique et le diaporama présenté en réunion seront mis en ligne sur le site internet du Département.

- 2) Suite à la réunion à laquelle elle a assisté, une habitante de Lannion, souhaite ajouter plusieurs remarques :
- Aucun chef d'entreprise ou cadre de la technopole de Lannion ne s'est exprimé sur le sujet durant la réunion (peu d'intérêt pour ce projet ? projet considéré comme acquis ?)
 - Avoir une vallée, avec des zones naturelles protégées, en ville, est un atout apprécié par les habitants qui sont nombreux à s'y promener. L'aménagement très réussi avec les espaces de jeux pour les enfants (accro-branche, piste de BMX,..) sera gâché par la vue sur la route. Devoir passer sous une route enlèvera tout intérêt à ce lieu de promenade.
 - L'argent public doit être utilisé pour des projets réellement plébiscités par la population et dont la nécessité est évidente ; ce qui n'est pas le cas pour le projet de cette rocade.

C'est pourquoi, en tant que citoyenne et habitante de Lannion, elle souhaite que le projet de la rocade sud soit arrêté.

Comme cela a été précisé lors de la présentation (se référer à la question n° 1), un des objectifs du projet est de faciliter la liaison vers l'ouest de la Bretagne, en particulier la métropole de Brest, pour contribuer au développement économique du Trégor. Au delà de confirmer l'opportunité du projet, les études à venir intégreront un volet socio-économique qui permettra de mesurer l'impact du projet dans ce domaine. De même, les études aborderont l'impact sur l'environnement et le paysage et devront définir le cas échéant des mesures compensatoires.

- 3) Une habitante de Lannion, remercie la Conseil départemental des Côtes d'Armor d'organiser cette concertation et fait part des éléments suivants :

" Le contournement proposé est inutile pour Lannion. Il n'y pas de bouchon dans notre ville. Le contournement prévu n'améliorera aucun des flux principaux de trafic :

- Communes nord de Lannion <-> Guingamp: rocade existante
- Communes sud de Lannion <-> Morlaix: trafic faible et pour lequel la rocade prévue n'a pas d'intérêt
- Lannion et Nord de Lannion <-> Morlaix: la rocade prévue rallongera significativement la distance; d'où consommation accrue de carburant pour un gain de temps au mieux de quelques minutes.

Penser que gagner quelques minutes sur un trajet vers l'aéroport de Brest est important pour le Trégor est illusoire. Pour aller de Lannion à Paris, le train est plus efficace que le passage par Brest (route puis avion). Pour les correspondances vers d'autres aéroports nationaux et internationaux, il pourrait y avoir un léger gain, mais la plupart des trajets Lannion - Brest se font tôt le matin (pour attraper sa correspondance à Orly ou Roissy) et les retours tard le soir à des heures où le trafic routier est fluide.

Le projet est par ailleurs nuisible pour l'environnement pour des raisons déjà bien connues et coûteux pour les finances publiques.

Le cas particulier du seul contournement de Ploubezre mérite cependant d'être étudié ; non pas pour le gain de temps car la traversée du village prend à peine quelques minutes, mais pour la tranquillité des habitants du bourg. Il me semble que c'est à cette seule commune de décider entre la gêne du trafic le matin et le soir et la perte d'attractivité de ses commerces.

A l'heure où la transition écologique devient une urgence en particulier dans les transports devient une urgence, ce projet d'un autre âge est inutile, polluant et coûteux."

Un deuxième habitant de LANNION complète les éléments de cette habitante. Ayant effectué de nombreux vols internationaux pendant sa longue carrière dans les télécoms à l'export, il indique que "sur un trajet Lannion – Brest - Roissy - Berlin ou encore mieux Singapour, on se moque totalement de gagner 3 minutes au départ." Il précise également "qu'un des arguments en faveur du projet serait que l'arrivée depuis Brest par Saint-Michel en Grève et Lannion centre ne "ferait pas hi-tech". Il invite ceux qui le pensent à visiter quelques pays en pointe dans le numérique pour y voir l'environnement des usines et centres de recherche : souvent en pleine forêt (Finlande, Suède) ou dans des zones industrielles hideuses (USA, Chine, Inde ...)."

La question du gain de temps, des incidences sur l'environnement et du coût de l'opération ont été abordées lors de la réunion. Comme cela a déjà été évoqué, si le projet ne trouve pas d'accord global quant à un intérêt collectif ou si son opportunité n'est pas justifiée, la question de la poursuite de l'opération se posera.

- 4) Un habitant de Lannion, déjà intervenu en réunion, confirme soutenir le projet de rocade et regrette que celle-ci soit limitée à la partie Sud-Est. Il décrit les difficultés de circulation pour traverser Lannion (en début et fin de journée pour les déplacements domicile - travail ou écoles, de 8h à 19 h le jour du marché et pendant les vacances). Il appelle l'attention sur le risque d'engorgement du giratoire de Boutill avec la réalisation de la rocade Sud-Est et évoque la réalisation d'un échangeur à cet endroit. Il fait par ailleurs des observations sur le 4^{ème} pont en aval à Lannion.

Il est pris acte des observations qui viennent compléter son intervention lors de la réunion publique. Des simulations de trafics seront réalisées dans le cadre des études pour analyser le fonctionnement à terme du giratoire de Boutill. Les observations sur le 4^{ème} pont seront transmises à LTC maître d'ouvrage de ce projet.