

# 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 GEFROY** 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-Guido. 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 GEFFROY** 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 GEFFROY** 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 GEFROY** 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-emmaude.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 donnerez-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 éloquente. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 V 1 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.*