

## Projet de déviation de Plancoët

Concertation phase 2 relative à l'approfondissement des études  
de la variante de tracé retenue

13 février 2025

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

Salle Kreuzau - PLANCOËT

19h – 21h

138 participants : 78 participants en présentiel – 60 participants en ligne (*durée moyenne de connexion 28 mn*)

#### → INTRODUCTION

**Hélène HERZOG STASI, Directrice Conseil de l'agence Etat 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 d'aménagement de la déviation de Plancoët. Elle indique que depuis le 15 janvier 2025, le Département des Côtes d'Armor invite le public à s'informer, s'exprimer, poser des questions, donner son avis sur le projet.

Elle rappelle que la présente phase de concertation fait suite à une première phase de concertation qui a eu lieu en 2021 et 2022 et portait sur l'étude des différentes variantes de tracé qui étaient envisageables pour la déviation. La présente phase 2 de concertation a pour objet l'approfondissement des études de la variante de tracé qui a depuis été retenue.

**Hélène HERZOG STASI** présente les différents intervenants :

- André COËNT : Vice-Président du Conseil Départemental des Côtes d'Armor en charge des infrastructures et des mobilités douces ;
- Anne-Sophie GUILLEMOT : Vice-Présidente de Dinan Agglomération en charge des mobilités ;
- Patrick BARRAUX : Maire de Plancoët ;
- 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 INGEROP.

Elle salue également la présence de différents élus des communes de Saint-Lormel et du Val d'Arguenon, ainsi que Michel DESBOIS, Conseiller Départemental.

**Hélène HERZOG STASI** présente le déroulé de la réunion qui, après la présentation du projet et de la concertation, comprendra un long 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**, remarque que le projet de déviation avance et qu'il est attendu depuis une cinquantaine d'années. Il indique que l'objet de la réunion est de présenter l'avancement des études de la variante de tracé retenue, variante sur laquelle certains auront des positions favorables et d'autres plutôt défavorables, l'objet de la concertation étant de trouver un terrain d'entente entre tout le monde.

## → PRÉSENTATION

**André COËNT** précise 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 RD768 et la RD794, qui traversent le centre-ville de Plancoët et supportent un trafic important de l'ordre de 6 000 à 10 000 véhicules par jour, dont 5 à 6 % de poids lourds. Cette situation est source d'insécurité et affecte le cadre de vie des habitants. Le projet de déviation porté par le Département permettra d'améliorer et de sécuriser les itinéraires RD768 et RD794 ainsi que de supprimer le trafic de transit dans le centre-ville.

Il explique qu'après une première phase de concertation qui a permis de choisir une variante de tracé, le Département des Côtes-d'Armor poursuit la concertation publique sur le projet. Cette deuxième phase de concertation, qui se tient du 15 janvier 2025 jusqu'au 18 mars 2025, a pour but de permettre au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue. Il espère que le public sera nombreux à participer à l'enrichissement de ce projet.

**Hélène HERZOG STASI** propose de passer à la présentation du projet.

**Franck BOURDAIS** indique que l'un des premiers enjeux, sur lequel le Département travaille tout au long de ses projets d'infrastructures, est la sécurité routière. Dans le cas présent, il s'agit d'améliorer et de sécuriser les itinéraires RD 768 et RD 794. Un second objectif est de réduire au maximum le trafic de transit dans le centre-ville de Plancoët. Il rappelle que le trafic de transit est le trafic qui traverse l'aire urbaine de Plancoët sans s'y arrêter, du fait notamment de la présence de pôles économiques générateurs de trafic de transit autour de Plancoët (Lamballe-Armor, Créhen, Dinan, Saint-Malo...).

Les rues du centre-ville de Plancoët ne sont en effet pas adaptées à ce trafic de transit, ce qui entraîne également des nuisances sonores et environnementales (qualité de l'air) pour les commerces et les riverains. Au-delà de la facilitation des liaisons entre pôles économiques, le projet doit aussi permettre une desserte efficace du littoral.

Il présente les grandes caractéristiques du projet : une route bidirectionnelle (une voie par sens) avec trois points d'échanges (carrefours plans) intermédiaires sur le tracé de la déviation. Il rappelle que les premières esquisses, datant de plus de 10 ans, ne prévoyaient qu'un seul point d'échanges intermédiaire.

Il souligne l'importance pour le Département de la concertation qui permet de disposer du temps préalable nécessaire pour échanger et co-construire le projet. Il estime que ce temps long mais riche de concertation, intégré au processus d'études, n'est pas du temps perdu et que la démarche d'association du public à plusieurs étapes du projet est exemplaire. Il rappelle par ailleurs la multitude de moyens d'expression proposés (temps d'échanges en permanence, registres, atelier de travail, etc.)

Il évoque ensuite les principaux risques de l'opération qui sont liés à la capacité financière des collectivités et à la justification du projet au regard du montant de l'investissement. Il indique que les évolutions du coût du projet sont liées à la recherche de solutions pour répondre aux exigences hydrauliques inhérentes au franchissement de la vallée de l'Arguenon.

**Hélène HERZOG STASI** propose à Gwenaël GEFROY de présenter le travail réalisé depuis le choix de la variante de tracé retenue.

**Gwenaël GEFROY** rappelle qu'avant 2023, l'objet était d'étudier l'ensemble des variantes envisageables et de les comparer entre elles.

Depuis le choix de la variante de tracé, qui a eu lieu en juillet 2023, des études et investigations thématiques ont été menées afin de caler plus finement le projet, en travaillant notamment sur les sujets suivants :

- Des modélisations hydrauliques de plusieurs configurations d'ouvrage au droit du franchissement de la vallée de l'Arguenon ont été réalisées afin de justifier que la déviation ne présentera pas d'impacts significatifs sur les écoulements ;
- Des reconnaissances géotechniques des sous-sols ont été effectuées afin de caractériser les fondations possibles des ouvrages d'art mais également de quantifier les mouvements prévisibles des déblais / remblais ;
- Des investigations plus précises des milieux naturels ont été réalisées afin de poursuivre la démarche d'évitement des milieux sensibles ;
- Des études d'assainissement et de gestion des eaux pluviales ont été menées ;
- Une étude de l'impact sonore de la déviation a été conduite afin de définir les habitations qui devront être protégées ;
- Le tracé de la déviation a été ajusté le plus finement possible afin de considérer le parcellaire agricole existant.

L'ensemble de ces études permettent aujourd'hui de proposer une définition plus précise des caractéristiques géométriques de la déviation et de ses ouvrages associés.

Il présente ensuite les caractéristiques générales de la déviation de Plancoët. D'une longueur totale de 4,7 km, la déviation sera constituée d'une chaussée à deux voies (une voie dans chaque sens) bordée de deux accotements.

Les points d'échanges sont traités en carrefours giratoires ou en carrefours en croix. Ainsi, du nord-ouest de Plancoët au sud-est de Plancoët, il est prévu :

- Un raccordement de la déviation sur le carrefour giratoire existant de la Millière (route de Lamballe) ;
- L'aménagement d'un carrefour giratoire avec la voie communale n° 4, derrière l'hyper U ;
- L'aménagement d'un carrefour giratoire avec la RD 768, route de Créhen ;
- L'aménagement d'un carrefour en croix avec la RD 28 (route de Languenan) avec des voies de tourne-à-gauche ;
- Un raccordement de la déviation sur le carrefour giratoire existant du Frêne (route de Dinan).

En dehors de ces points d'échanges, il ne sera pas autorisé d'accès direct pour les riverains. La vitesse sera limitée à 80 km/h. La circulation des véhicules agricoles sera possible sur l'ensemble de la déviation.

Sur la section Nord, la déviation se raccorde au giratoire existant de la Millière, en face du secteur commercial. Cette section est globalement en déblais. La déviation se raccorde ensuite à la voie communale n° 4 par un giratoire, situé à 1 km du giratoire de la Millière. Puis, elle descend dans la vallée avec une pente de 6%, toujours en déblais. Un passage (pont) au-dessus de la déviation permet de rétablir la voie communale des Vergers. Puis, l'infrastructure franchit la vallée de l'Arguenon. Un raccordement de la RD768 (route de Créhen) est prévu par un carrefour giratoire. La longueur totale de cette première section est de 2 km.

**Gwenaël GEFROY** présente un zoom sur le secteur du raccordement au giratoire de la Millière. Dans ce secteur, la maison située à proximité immédiate du giratoire devra faire l'objet de mesures de protection contre les nuisances sonores générées par le projet.

Il présente ensuite un zoom sur le secteur au nord de l'hypermarché. La voie communale qui assure actuellement la liaison entre le secteur commercial et les lieux-dits Le Guénébosq et les Poissonnais est raccordée par un carrefour giratoire. Dans ce secteur, il est prévu l'aménagement d'un bassin de rétention afin de gérer les eaux pluviales issues de la déviation : traitement des pollutions chroniques, écrêtement des débits engendrés par le projet. Il note également dans ce secteur l'aménagement d'un ouvrage hydraulique afin de rétablir les écoulements du ruisseau du Bily.

Il poursuit le déroulement du projet pour présenter le franchissement de la vallée de l'Arguenon

Dans ce secteur :

- La voie communale des Vergers, qui assure la liaison entre Plancoët et Saint-Lormel, est rétablie par un passage supérieur - pont - sur la déviation ;
- Deux maisons situées à l'est du projet devront faire l'objet de mesures de protection contre les nuisances sonores ;
- Deux bassins de rétention sont prévus afin de gérer les eaux pluviales issues de la déviation, un de part et d'autre de l'Arguenon.

Il présente ensuite les ouvrages prévus afin d'assurer la transparence hydraulique du projet :

- Un premier ouvrage de franchissement du lit mineur de l'Arguenon d'une longueur totale 47 m ;
- Un ouvrage d'une longueur de 5 m sous la déviation ;
- Un ouvrage d'une longueur de 5 m sous la voie de rétablissement de la voie communale du Trait ;
- Un ouvrage plus important d'une longueur totale de 89 m au droit de l'ancien bras de l'Arguenon.

Il précise que la déviation sera, à terme, potentiellement inondable pour certains événements pluvieux, mais que ce scénario ne pose pas de problème particulier puisqu'il est intégré dans les hypothèses de conception des différents ouvrages.

Il présente ensuite les résultats issus des modélisations hydrauliques en rappelant au préalable que la réglementation en vigueur impose un objectif de non-aggravation du risque inondation, avec une limite :

- De + 1 cm au droit des zones d'enjeux, en l'occurrence les quais de Plancoët ;
- De + 5 cm à + 6 cm en dehors des zones d'enjeux, notamment à proximité de l'ouvrage.

Il présente les cartes qui démontrent que la configuration proposée présente :

- Pour la crue centennale (Q100) un impact sur la ligne d'eau inférieur à + 6 cm dans la ZA de Saint-Lormel et de moins de +1 cm au droit des zones d'enjeux ;
- Pour la marée centennale (M100), une absence d'impact significatif.

Il indique qu'une seule exception est identifiée, très localisée, à quelques mètres seulement de la déviation (+ 7 cm) à proximité du bâtiment Eureden. Ce point très localisé sera traité dans le cadre des études de projet.

**Gwenaël GEFROY** présente ensuite un focus sur le secteur de la zone d'activités des Vergers. Quatre variantes pour le rétablissement de la voie communale du Trait et de l'accès à la zone d'activités sont présentées à la concertation. Il renvoie au dossier pour les détails de l'analyse comparative de ces variantes et précise que les acteurs économiques de la zone des Vergers impactés ont été rencontrés au préalable.

Il présente ensuite un zoom sur le secteur de la Couarde pour lequel trois variantes ont été étudiées. C'est un secteur aujourd'hui composé d'une parcelle agricole et d'un site aménagé pour accueillir des manifestations et autres moments de convivialité. Après avoir présenté les trois variantes envisagées, il renvoie le public au dossier de concertation pour disposer d'une proposition d'analyse comparative détaillée.

Il poursuit la présentation du projet par sa section Est, d'une longueur totale de 2,7 km entre le giratoire de la route de Créhen et le giratoire du Frêne (route de Dinan). La déviation remonte sur le « plateau » pour franchir la voie ferrée. La RD28 est rétablie par un carrefour en croix puis la déviation se raccorde sur le giratoire du Frêne.

Il présente ensuite un zoom sur un premier secteur de cette section Est. La voie ferrée Lamballe-Dinan est franchie par un pont-route construit au-dessus de la voie ferrée. Sur cette section, il est nécessaire de réaliser des remblais importants, jusqu'à 8 m de hauteur. Ces remblais permettent de réaliser des ouvrages hydrauliques dont un ouvrage pour rétablir le ruisseau de l'Evinais. On note par ailleurs la présence d'un bassin de rétention. Il est proposé de rétablir le chemin agricole existant dans le secteur par un ouvrage d'art sous la déviation, au droit du lieu-dit l'Evinais.

Sur le secteur suivant, il existe actuellement un chemin de randonnée qui permet la liaison entre Plancoët et la vallée du Montafilan. Il est proposé de le rétablir par un ouvrage sous la déviation.

Il présente le carrefour avec la RD28 qui sera équipé de voies spéciales de tourne-à-gauche afin de sécuriser ces mouvements depuis la déviation.

Il présente ensuite un zoom sur le secteur de la Pichardais, secteur présentant la plus grande densité de bâti aux alentours du projet. Dans ce secteur, la déviation franchit le ruisseau de la Pichardais et un de ses affluents avec deux ouvrages hydrauliques. Il indique qu'il est proposé de surdimensionner un des deux ouvrages afin de permettre le passage des mobilités douces entre les habitations situées à l'est du projet et l'étang. Quatre maisons devront faire l'objet de mesures de protection contre les nuisances sonores.

Il présente l'extrémité du projet dans le secteur du giratoire du Frêne.

Il décrit ensuite les aménagements prévus en faveur des modes doux, en précisant que le projet de déviation a fait l'objet d'échanges avec les services de Dinan Agglomération afin de considérer les interfaces avec le schéma directeur mode doux. Il est ainsi prévu, du nord-ouest au sud-est :

- Le rétablissement de la liaison structurante Plancoët – Pluduno au droit du giratoire de la Millière ;
- Le rétablissement de la liaison secondaire Plancoët – Saint-Lormel projeté sur la voie communale par le passage supérieur sur la déviation ;
- Le rétablissement de la liaison structurante Plancoët – Créhen, soit en rive droite de l'Arguenon par des aménagements spécifiques en faveur des cyclistes au droit du carrefour giratoire, soit en rive gauche de l'Arguenon par une continuité qui sera assurée par un franchissement au même niveau que la déviation. Il précise que le passage sous l'ouvrage de la déviation sera conditionné par les coefficients de marée, d'où la nécessité de prévoir un passage à niveau.

Il présente ensuite un plan indiquant l'ensemble des aménagements en faveur des modes doux prévus à ce stade, avec notamment (en violet) les voies à faible trafic qui permettront les liaisons entre les différents hameaux et le centre-ville de Plancoët.

Il finalise la présentation par le coût prévisionnel de l'opération, estimé aujourd'hui à 21,5 M€ HT, dont environ 8 M€ pour les ouvrages de transparence hydraulique liés à l'Arguenon.

Ce coût se décompose selon les principaux postes suivants :

- - Etudes : 1,0 M€ HT
- - Acquisition Foncières : 0,757 M€ HT
- - Travaux, y compris aléas : 19,796 M€ HT

**Gwenaël GEFROY** commente ensuite la vidéo de présentation du projet qui permet de se rendre compte de la dimension de l'aménagement. Il rappelle que cette vidéo est disponible sur le site internet dédié à la concertation.

**Hélène HERZOG STASI** propose à Philippe ROPERS de présenter les objectifs et les modalités de cette seconde phase de concertation.

**Philippe ROPERS** rappelle que la concertation phase 2 a pour but d'informer le public, de recueillir ses avis, observations et propositions sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation, et de lui permettre de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue. Il précise également les modalités d'organisation de cette phase 2 qui se déroule du 15 janvier 2025 au 18 mars 2025 : organisation de quatre permanences et d'un atelier à destination du monde agricole, mise à disposition de dossiers de concertation et de registres sur support papier dans les mairies et sous forme dématérialisée sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation, exposition publique à Plancoët.

Il présente les principales étapes qui suivront : à l'issue de la deuxième phase de concertation, un bilan de la phase 2 et global de la concertation publique sera arrêté dans le courant de l'été 2025 et mis à disposition du public sur le site internet du Département, ainsi que dans les mairies des communes concernées. Le comité de pilotage se réunira mi 2025 pour décider, au vu des études réalisées et du bilan de la concertation, de la poursuite ou non des études de la déviation. En cas de poursuite, les études de projet seront engagées fin 2025 en vue de lancer en 2027 les procédures d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et de demande d'autorisation environnementale, ce qui permettrait d'envisager un démarrage des travaux à l'horizon 2031.

## → ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

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

**Un habitant de la rue de l'Abbaye à Plancoët** souligne que le projet de déviation est attendu depuis plus de 50 ans et interroge les élus sur la garantie que la déviation soit réalisée face aux incertitudes politiques et budgétaires. Il témoigne par ailleurs du fort sentiment d'insécurité notamment dans la rue de l'Abbaye du fait de la densité du trafic mais également des vitesses pratiquées et de l'augmentation du gabarit des poids-lourds. Il demande aux élus de prendre des dispositions pour faire ralentir la circulation de façon significative, estimant que les mesures doivent aller au-delà des simples panneaux de limitation de vitesse à 30 km/h.

**Patrick BARRAUX** confirme œuvrer depuis 2014 auprès du Département pour la réalisation d'une déviation et être, en tant que Maire, particulièrement impatient de voir le projet aboutir, projet reparti d'une page blanche à l'époque. Il souligne la complexité du projet en lien avec les contraintes écologiques et le plan de prévention des risques d'inondation. Il indique également que le projet avance, en témoignent de nombreuses réunions et études techniques, hydrauliques et environnementales.

Concernant le respect des limitations de vitesse, il informe alerter régulièrement la gendarmerie à ce sujet. Il évoque le souvenir douloureux d'un accident survenu au niveau des quais de Plancoët et impliquant un piéton coincé sous un poids lourd.

**André COËNT** confirme que le temps des procédures s'est allongé en raison de la législation qui a ajouté de nombreuses conditions supplémentaires, notamment les lois environnementales, la loi d'orientation des Mobilités (LOM), le Zéro Artificialisation Nette (ZAN), etc. Sur le plan financier, le projet de déviation de Plancoët va être intégré dans un plan pluriannuel d'investissement. Ce projet implique également la collaboration avec les autres collectivités concernées.

**L'habitant de la rue de l'Abbaye à Plancoët** ne remet pas en question le calendrier, les compétences ou l'implication des élus, mais souligne l'urgence d'agir pour éviter des accidents graves, la pollution et les nuisances. Il souligne à nouveau que la rue de l'Abbaye et la route de Dinan sont particulièrement dangereuses, rendant la traversée de ces voies et même la marche sur le trottoir compliquées. Il appelle les élus à prendre des mesures efficaces en insistant sur le fait qu'il s'agit d'une demande des habitants.

**Hélène HERZOG STASI** invite Anne-Sophie GUILLEMOT à intervenir en tant que représentante de Dinan Agglomération, co-financeur avec les communes concernées.

**Anne-Sophie GUILLEMOT** exprime son souhait de voir le projet de déviation de Plancoët avancer rapidement, en soulignant les désagréments et les dangers liés au trafic de poids lourds. Elle rappelle la mobilisation au sein du Bloc local de Dinan Agglomération et des communes concernées, et confirme l'inscription de la déviation dans le Plan Pluriannuel d'Investissement (PPI) de l'Agglomération. Malgré les nombreux impératifs à concilier, notamment les questions environnementales et les évolutions de réglementation, l'Agglomération reste engagée aux côtés du Département et des communes depuis le début du projet.

**Hélène HERZOG STASI** et **Théo DESGARDIN (co-animateur)** font un point sur les questions transmises par SMS.

**Un premier participant** interroge par SMS le tracé de la déviation au niveau de La Pacotais qui passe sur des parcelles bâties non prévues au début sans mise en œuvre de protections acoustiques.

**Hélène HERZOG STASI** répond que cette question est relevée et pourra être traitée ultérieurement. Elle invite la personne concernée à se rendre à une des permanences en mairies.

**Un deuxième participant** demande par SMS quel sera le calendrier global des prochaines étapes et quand le premier de coup de pioche est prévu.

La réponse a déjà été apportée précédemment dans la réunion : lancement des procédures d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et de demande d'autorisation environnementale en 2027, démarrage possible des travaux à l'horizon de 2031.

**Une habitante de la rue de l'Abbaye à Plancoët** souhaite connaître la durée prévisible des travaux.

**Franck BOURDAIS** répond que la durée des travaux de la déviation dépend du plan de financement. Si les Plans Pluriannuels d'Investissement (PPI) incluent le coût total, le projet pourrait être réalisé en 2 à 3 ans. Sinon, il pourrait être phasé en tranches fonctionnelles sur une durée plus longue selon les capacités financières : une tranche entre le giratoire de la Millière et la route de Créhen et une tranche entre la route de Créhen et le giratoire du Frêne.

Il répond par la même occasion à une question précédente portant sur l'évolution du projet notamment dans le secteur de La Pacotais. Le projet actuel n'est pas strictement celui inscrit historiquement dans les documents d'urbanisme car des compromis sont en permanence recherchés pour minimiser les impacts du projet sur l'agriculture, l'habitat, l'hydraulique, le milieu naturel, etc. Les détails du tracé ne sont donc, à ce stade, pas définitifs.

**Un participant habitant de Plancoët** indique que le projet de déviation est discuté depuis 1970 au moins. Il note que lors d'une réunion à Saint-Lormel il y a 20 à 25 ans avec les services du Département, une réalisation rapide du projet avait été évoquée, interrogeant donc le fait que M. le Maire de Plancoët indique être reparti d'une page blanche en 2014. L'intervenant se demande si cela est dû à des raisons politiques. Il exprime sa déception pour les habitants de Plancoët.

**Patrick BARRAUX** mentionne que lorsqu'il s'est déplacé en 2014 au Conseil départemental, il était accompagné du Président de la communauté de communes de l'époque et de personnes de diverses sensibilités politiques. Il souligne que, malgré « l'effacement de la page », des études avaient été entreprises auparavant.

**André COËNT** fait remarquer que le contexte a beaucoup évolué au cours des dix dernières années, notamment sur le plan législatif. Il précise qu'il n'y a pas eu de « page blanche » car un tracé avait déjà été plus ou moins établi. Cependant, il a été nécessaire de consolider cette étude pour tenir compte des évolutions législatives.

**Une représentante d'une entreprise de la Zone d'Activités de Saint-Lormel** exprime ses préoccupations concernant les variantes de rétablissement de la voie communale du Trait et de l'accès à la Zone d'Activités des Vergers. Elle mentionne les quatre variantes possibles, dont la variante B qui passe sur le terrain de son entreprise et sur celui de l'artisan voisin. Elle souhaite écarter cette variante en raison de son impact sur leurs terrains et des problèmes de sécurité qu'elle pourrait engendrer avec la création d'une nouvelle intersection sur la route départementale. Elle souligne les accrochages fréquents à l'intersection actuelle et les difficultés rencontrées par les poids lourds. Elle demande si les variantes alternatives à la variante A seront écartées, et sous quel délai, afin de pouvoir être plus sereine concernant le tracé.

**Franck BOURDAIS** explique que l'arbitrage final sur le projet sera rendu à la fin de la phase de concertation, après avoir pris en compte tous les avis. Il souligne l'importance pour tous de s'exprimer, de consulter les registres et de discuter avec les techniciens pour trouver le bon compromis.

La même **intervenante de la Zone d'Activités de Saint-Lormel** répond que les artisans et commerçants de la zone se sont réunis pour exprimer leur point de vue, et qu'ils l'ont partagé avec les mairies. Ils ont été soutenus concernant les variantes dangereuses et ont échangé par courrier avec le Département. Ils souhaitent maintenant savoir si d'autres personnes s'opposent aux tracés et obtenir plus d'informations.

**Philippe ROPERS** confirme la réception du courrier et la réponse écrite de Franck BOURDAIS. Il souligne que l'objectif de la concertation est d'étudier toutes les solutions envisageables avant de statuer sur la variante à retenir. Toutes les options sont présentées pour recueillir les avis. Le comité de pilotage prendra une décision après avoir pris connaissance des expressions recueillies. Pour l'instant, la phase de concertation est en cours et tout le monde est invité à s'exprimer.

**M. Le Premier Adjoint au Maire de Saint-Lormel** confirme que la commune de Saint-Lormel a été saisie par des concitoyens travaillant dans la Zone d'Activités, et partage leur point de vue. Un courrier a été envoyé au Président du Département pour exprimer leur opposition à la variante B. Cette variante perturbe l'activité des artisans et crée un carrefour paraissant dangereux sur la départementale 768. Pour ces raisons, la commune de Saint-Lormel s'est prononcée défavorablement sur la variante B.

**Un autre représentant d'une entreprise de la Zone d'Activités de Saint-Lormel** explique qu'il a discuté avec le premier adjoint de Saint-Lormel, M. le Maire de Plancoët et d'autres artisans. Ils se sont réunis et ont exprimé leurs préoccupations concernant les variantes B et C de rétablissement de la voie communale du Trait et de l'accès à la Zone d'Activités des Vergers. La variante B est jugée illogique car elle grignote inutilement du terrain, tandis que la variante C détruirait des aménagements existants, notamment le parking arrière d'Euromaster. Les variantes A et D semblent cohérentes et ne suscitent pas d'opposition. Il souligne que les variantes B et C sont jugées dangereuses et étranges.

**Franck BOURDAIS** explique que l'étude exhaustive de toutes les solutions, même celles qui peuvent paraître incongrues, vise à conforter juridiquement le projet pour éviter les recours. Cette approche permet de stabiliser le projet juridiquement. L'analyse comparative des quatre variantes montre que certaines présentent un classement très défavorable sur certains critères. La volonté du Comité de Pilotage (COFIL) est bien d'être transparent en proposant toutes les options possibles avant d'aboutir à un choix.

**Anne-Sophie GUILLEMOT** intervient pour souligner la vigilance de Dinan Agglomération au titre de sa compétence économique concernant les variantes de rétablissement de l'accès à la zone d'activités des Vergers. Elle note que deux des quatre variantes impactent les entreprises. Ce sujet sera discuté lors du bureau communautaire du 10 mars 2025 auquel les maires des communes concernées seront invités. Un avis du bureau communautaire sera donné sur ce sujet.

**Patrick BARRAUX** confirme que plusieurs hypothèses doivent toujours être explorées afin d'éclairer le choix final. Il rappelle que cela a été également le cas lors de la première phase de concertation où plusieurs variantes de tracé de la déviation avaient été proposées, même si la variante « historique » a été retenue. La législation oblige à explorer différentes hypothèses sur lesquelles les habitants peuvent donner leur avis.

**Hélène HERZOG STASI** synthétise les expressions du public et des intervenants à ce stade de la réunion. Elle note une certaine impatience face à la durée du projet qui n'a cessé de s'allonger ces dernières années, et souligne la forte mobilisation des élus. Elle rappelle l'importance des questions de sécurisation à régler avant le début des travaux. Elle mentionne également le soutien des élus de Saint-Lormel et de l'Agglomération au point de vue des artisans et commerçants de la zone d'activités des Vergers.

**Franck BOURDAIS** précise qu'une des raisons pour lesquelles le projet de déviation a dû repartir pratiquement de zéro en 2014 est son impact environnemental. À cette époque, le Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRI-sm) n'était pas en place à Plancoët. La recherche de transparence hydraulique du projet représente aujourd'hui 8 millions d'euros, ce qui fait passer le coût total de 10-12 millions à 20 millions d'euros.

Il explique également que la réglementation exige des mesures compensatoires détaillées et garanties sur 30 ans, ce qui peut prendre beaucoup de temps, notamment pour trouver des zones humides équivalentes à remettre en état. Si les parcelles nécessaires ne sont pas trouvées, le dossier ne peut pas être déposé, rallongeant le délai de l'opération.

**Un participant** comprend qu'il faudra environ une dizaine d'années avant que le premier poids lourd puisse utiliser la déviation. Il fait remarquer que les travaux récents de la SNCF ont considérablement dégradé les rues et routes de Plancoët, causant des affaissements. La météo et le passage répété de camions et tracteurs surchargés ont également contribué à ces dommages, arrachant du bitume et endommageant les ronds-points. Il interroge la commune sur les responsabilités de chacun et sur la prise en charge des travaux de réparation. Il mentionne un trou important et d'autres zones gravement endommagées.

**Patrick BARRAUX** répond qu'effectivement, dans le cadre des travaux sur la voie ferrée entre Dinan et Lamballe, la base travaux et logistique était située à Plancoët, ce qui a entraîné de nombreux mouvements de poids-lourds dans la ville. Une tournée globale a été effectuée pour constater les dégâts. Certaines dégradations ont été réparées, mais il reste des stigmates. Les dégâts sur la voirie communale sont de la responsabilité de la commune.

Il indique par ailleurs que la dégradation sur certaines voies, comme sur la rue de l'Abbaye ou la rue du Pont, ne peuvent pas être imputées uniquement à la SNCF. La ville voit en effet passer 11 000 véhicules par jour, dont 6 à 10 % de poids lourds, ce qui dépasse la capacité des voiries. Les grilles de regard sautent en permanence et les services techniques doivent les réparer fréquemment. L'urbanisme ancien de la ville ne permet pas le croisement de deux poids lourds, soulignant la nécessité urgente d'une déviation. Le projet de déviation est complexe et nécessite des études et des financements. Il s'agit d'un processus complexe qui exige beaucoup de temps. Les comités de pilotage, les comités techniques, les visites sur le terrain et les discussions avec les artisans et commerçants sont essentiels.

**André COËNT** remercie les participants pour leur présence et leurs interventions, soulignant l'importance de consigner l'ensemble des informations pour les intégrer pour la suite. Il revient sur la question du financement, rappelant les efforts qui sont actuellement demandés aux Départements pour pallier la dette de l'État, et qui se répercutent sur leurs budgets. Le plan pluriannuel d'investissement routier doit intégrer les besoins de l'ensemble du Département des Côtes-d'Armor, pas seulement ceux de Plancoët.

Il rappelle également les responsabilités du Département dans d'autres domaines, tels que les ports départementaux, le ferroviaire (ligne Guingamp - Carhaix) et l'aéroportuaire, dans un contexte financier difficile. Tous les élus, y compris ceux des agglomérations et des communes, font face à des incertitudes financières. Il souligne que la majorité des charges et compétences du Département est orientée vers le social, ce qui représente des coûts énormes. Il conclut en affirmant l'importance de cette prise de conscience collective.

Il insiste enfin sur l'importance de rester positif vis-à-vis du projet. Il reconnaît les contraintes d'un tel projet d'infrastructure mais fait confiance au cabinet d'études pour les résoudre le mieux possible. Il souligne l'urgence d'avancer compte tenu des préoccupations de sécurité et du nombre de véhicules traversant le centre-ville de Plancoët quotidiennement.

**Patrick BARRAUX** exprime son optimisme et sa détermination à faire avancer le projet. Il indique qu'il consacre une grande partie de son énergie et celle de ses conseillers municipaux à des réunions et rencontres pour le projet. Il mentionne avoir fait voter une délibération au Conseil municipal de Plancoët pour une participation financière de 1 million d'euros. Il a également incité les autres collectivités mais aussi les entreprises locales à prendre des délibérations ou décisions similaires pour contribuer au financement.

**Hélène HERZOG STASI** conclut en remerciant l'ensemble des élus, tous les représentants du Département et le bureau d'études INGEROP pour leurs explications. Elle remercie également tous les participants pour leur attention et leurs interventions.

## → MESSAGES REÇUS PAR SMS AU COURS DE LA RÉUNION

Les 2 messages reçus par SMS au cours de la réunion publique sont rappelés ci-après. Les réponses apportées figurent en italique

1) Pourquoi la déviation passe sur des parcelles non prévues au début sur La Pacotais ? Sans mesure auditif car proche des maisons ?  
Notamment la 485 en zd01

*Voir réponse apportée page 8 du présent compte rendu. Le projet actuel n'est pas strictement celui inscrit historiquement dans les documents d'urbanisme car des compromis sont en permanence recherchés pour minimiser les impacts du projet sur l'agriculture, l'habitat, l'hydraulique, le milieu naturel, etc. Les détails du tracé ne sont donc, à ce stade, pas définitifs.*

*Sur l'aspect sonore, les résultats de l'étude prenant en compte les éléments imposés par la réglementation n'indiquent pas de dépassement des seuils réglementaires au niveau de l'habitation située sur la parcelle cadastrée section ZD 485. Aussi, aucune protection acoustique particulière n'est imposée par la réglementation.*

2) Nous sommes actuellement en phase 2 du projet de déviation de Plancoët. Si la concertation publique se conclut favorablement, quel sera le calendrier global des prochaines étapes ? Quand le premier coup de pioche est-il prévu ?  
Merci d'avance pour votre réponse.

*Voir réponse apportée pages 6 et 7 du présent compte rendu. Un bilan de la phase 2 et global de la concertation publique sera arrêté dans le courant de l'été 2025 et mis à disposition du public sur le site internet du Département, ainsi que dans les mairies des communes concernées. Le comité de pilotage se réunira mi 2025 pour décider, au vu des études réalisées et du bilan de la concertation, de la poursuite ou non des études de la déviation. En cas de poursuite, les études de projet seront engagées fin 2025 en vue de lancer en 2027 les procédures d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du projet et de demande d'autorisation environnementale, ce qui permettrait d'envisager un démarrage des travaux à l'horizon 2031.*