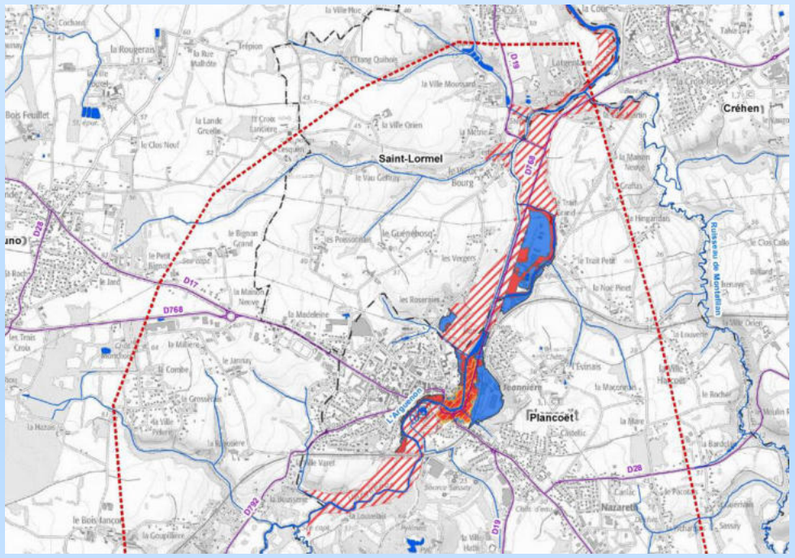
Déviation de Plancoët
Bilan de la phase 2 et global de la concertation publique







Déroulement de la concertation – Phase 1 relative au choix de la variante de tracé : du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 puis du 20 septembre 2022 au 21 octobre 2022 pour le complément
Date de mise à disposition du public du bilan de la concertation – Phase 1 : 25 janvier 2023

Déroulement de la concertation – Phase 2 relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue : du 15 janvier 2025 au 18 mars 2025
Date de mise à disposition du public du bilan de la phase 2 et global de la concertation publique : 1er octobre 2025

INGÉROP Inventons demain

Côtes d'Armor le Département

La déviation de Plancoët est inscrite en opération prioritaire en études dans le Schéma Départemental d'Aménagement Routier des Côtes d'Armor (SDAR).

Le projet, situé sur les communes de Val-d'Arguenon, Saint-Lormel et Plancoët, consiste à contourner l'agglomération de PLANCOËT en reliant la RD 768 à l'Ouest (giratoire de la « Millière ») et la RD 794 à l'Est (giratoire du « Frêne »).

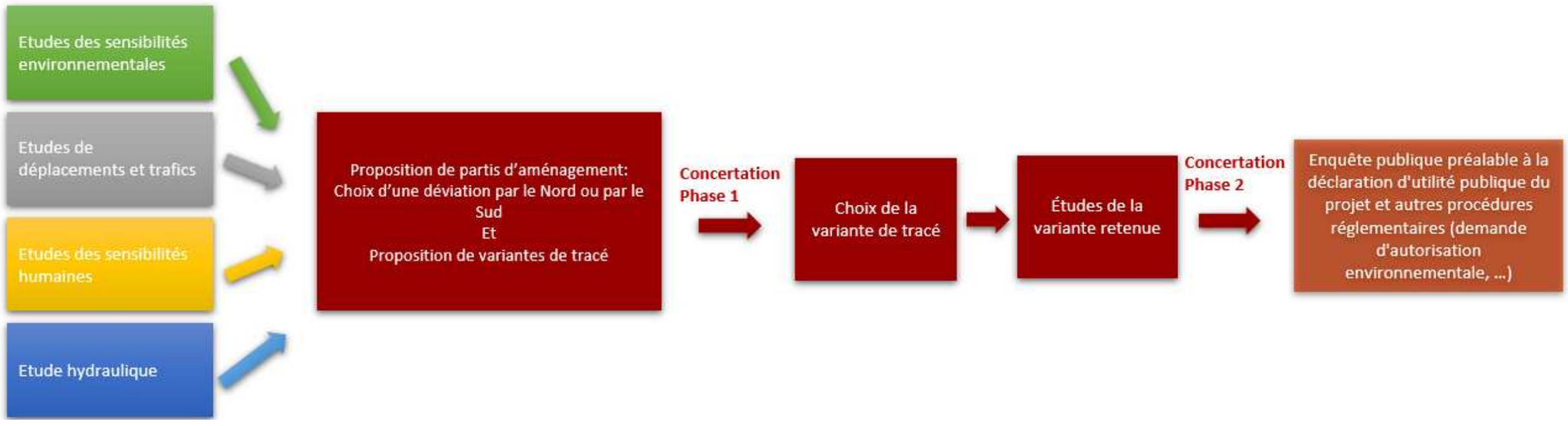
Ce projet d'aménagement routier entre dans le champ d'application de la concertation publique obligatoire en application des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'Urbanisme. Ceux-ci prévoient l'organisation d'une concertation en cas de réalisation d'un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 millions d'euros, et conduisant à la création de nouveaux ouvrages ou à la modification d'assiette d'ouvrages existants. C'est le cas du projet de déviation de Plancoët.

La concertation publique sur le projet de déviation de Plancoët a été organisée en deux phases :

- Une première phase (phase 1) relative au choix de la variante de tracé ;

- Une deuxième phase (phase 2) relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue.

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



Le bilan de la concertation phase 1 intégrant le bilan du complément de concertation phase 1 rendant compte du déroulement de la première phase de concertation publique sur le projet de déviation de Plancoët, concertation qui s'est déroulée du mercredi 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022, puis du mardi 20 septembre 2022 au vendredi 21 octobre 2022 pour le complément est présenté à la suite du bilan de la concertation phase 2.

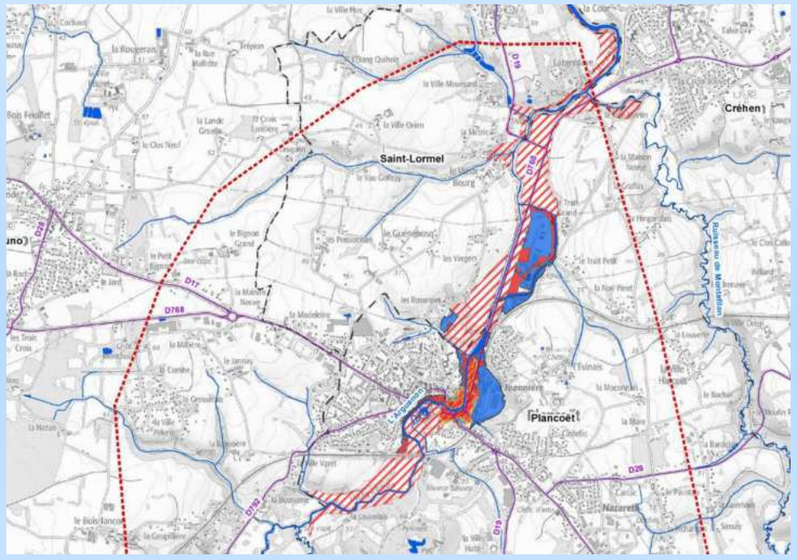
Suite à la première phase de concertation publique, la Commission permanente du Conseil départemental a, par délibération du 13 juillet 2023, décidé de retenir la variante 1 inondable pour la suite des études relatives au projet de déviation de Plancoët.

Le bilan de la concertation phase 2 rendant compte du déroulement de la seconde phase de concertation publique relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet de déviation de Plancoët, concertation qui s'est déroulée du mercredi 15 janvier 2025 au mardi 18 mars 2025, est présenté pages suivantes.

Le bilan de la phase 2 et global de la concertation publique est mis à disposition du public sur le site internet du Département dédié à la concertation sur le projet : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques ainsi que dans les mairies de Val-d'Arguenon, Saint-Lormel et Plancoët.

Déviation de Plancoët
Bilan de la concertation – Phase 2







Déroulement de la concertation – Phase 2 : du 15 janvier 2025 au 18 mars 2025

Date de mise à disposition du public du bilan de la concertation – Phase 2 : 1er octobre 2025

INGÉROP Inventons demain

Côtes d'Armor le Département

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? A QUOI SERT-IL 3
2 LE PROJET ET SON CONTEXTE 5
2.1 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT 6
2.2 LA PHASE 1 DE CONCERTATION 6
2.3 CHOIX DE LA VARIANTE DU TRACE 7
3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PHASE 2 8
3.1 LES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 9
3.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 9
3.2.1 Contexte réglementaire 9
3.2.2 Durée de la concertation 9
3.2.3 Organisation de la concertation publique phase 2 9
4 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION – PHASE 2 10
4.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 11
4.2 MOYENS D'EXPRESSION 11
4.2.1 Réunion publique 11
4.2.2 Ateliers thématiques 11
4.2.3 Permanences 11
4.2.4 Recueils des observations et propositions en mairies 12
4.2.5 Voie électronique 12
4.2.6 Adresse postale 12
4.2.7 Articles de presse 12
4.2.8 Les avis institutionnels 12
5 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE LA PHASE 2 13
5.1 LE BILAN QUANTITATIF 14
5.1.1 La participation 14
5.1.2 Les observations et propositions exprimées 14
5.1.3 Les Thématiques abordées 15
5.1.4 Approche par secteurs géographiques 15
5.2 LE BILAN QUALITATIF 16
5.2.1 Réunion publique 16
5.2.1.1 Sécurité Routière et Trafic 16
5.2.1.2 Calendrier et Financement 16
5.2.1.3 Impact sur les Entreprises et Zones d'Activités 16
5.2.1.4 Tracé de la variante retenue - impacts du projet 16
5.2.1 Atelier à destination du monde agricole 16
5.2.2 Permanences 16
5.2.3 Recueils des observations et propositions en mairies 16
5.2.4 Adresse postale 17
5.2.5 Articles de presse 17
5.3 LES AVIS INSTITUTIONNELS 17
5.3.1 Dinan Agglomération 17
5.3.2 Mairie de Plancoët 17
5.3.1 Mairie de Saint-Lormel 17
5.4 SYNTHÈSE 17
6 ENSEIGNEMENTS 18
6.1 LE SECTEUR DE LA MADELEINE 20
6.2 LE SECTEUR DU PIGNON PERCÉ 21
6.3 RÉTABLISSEMENT DE LA VOIE COMMUNALE DU TRAIT ET L'ACCÈS À LA ZONE D'ACTIVITÉS DES VERGERS 22
6.4 ACCÈS AU SITE DE LA COUARDE 23
6.5 L'ÉVINAIS - ÉLARGISSEMENT DE L'OUVRAGE DE RÉTABLISSEMENT DU CHEMIN AGRICOLE 24
6.6 LE SECTEUR DE LA PACOTAIS / LA VILLE ÈS ALLAIN 25
6.7 NUISANCES SONORES ET VISUELLES 26
6.8 CONCLUSION 26
7 APRÈS LA PHASE 2 DE CONCERTATION 27
7.1 SUITE DES ÉTUDES ET DU PARCOURS ADMINISTRATIF 28
8 ANNEXES 30
8.1 ANNEXE 1 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE31
8.2 ANNEXE 2 : PANNEAUX D'INFORMATION EXPOSÉS DANS LA SALLE DES FÊTES DE PLANCOËT 33
8.3 ANNEXE 3 : DIAPORAMA ET COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 13 FÉVRIER 2025 34
8.4 ANNEXE 4 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 2 DU MERCREDI 15 JANVIER 2025 AU MARDI 18 MARS 2025) 35
8.5 ANNEXE 5 : COURRIERS POSTAUX 36
8.6 ANNEXE 6 : ARTICLES DE PRESSE 37
8.7 ANNEXE 7 : AVIS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS 38
8.8 ANNEXE 8 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ 39
8.9 ANNEXE 9 : ÉTUDE ACOUSTIQUE 40

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

Le bilan de la concertation phase 2 rend compte du déroulement de la seconde phase de concertation publique relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet de déviation de Plancoët, concertation qui s’est déroulée du mercredi 15 janvier 2025 au mardi 18 mars 2025.

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

Le bilan comprend les éléments suivants :

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

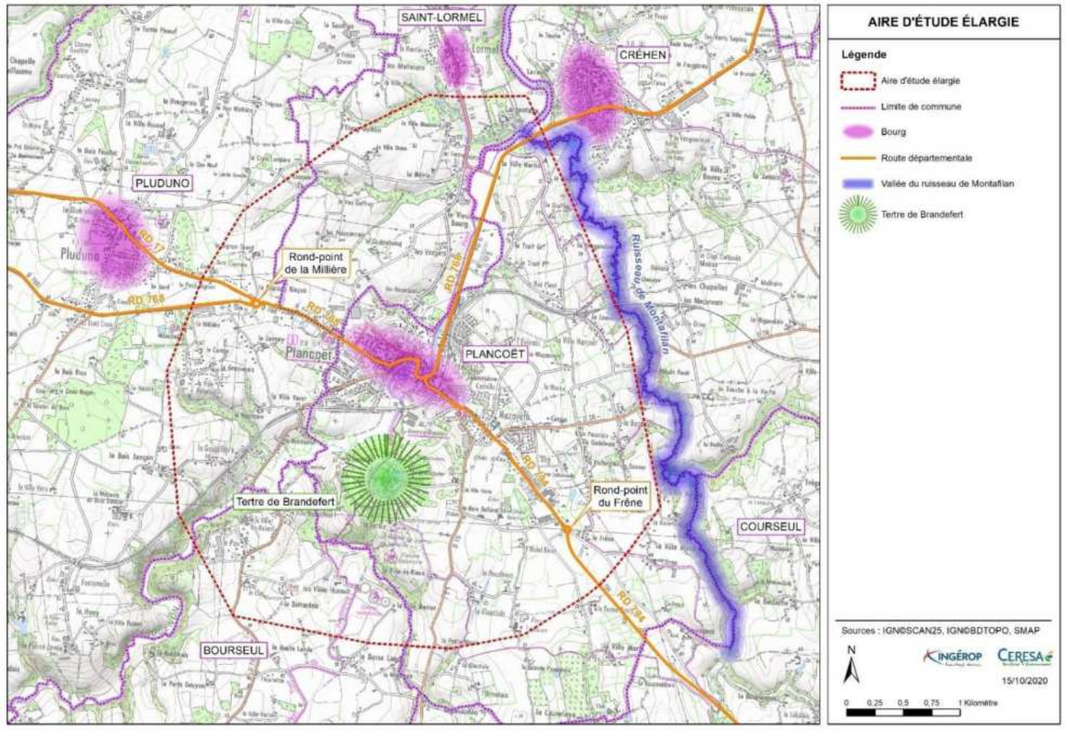
Le bilan s’adresse à tous les publics concernés par le projet : riverains, habitants, usagers, associations locales, collectivités. Il est arrêté par le Conseil départemental et mis à disposition du public sur le site internet du Département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques, ainsi que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

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

2 LE PROJET ET SON CONTEXTE

2.1 LE PROJET D'AMÉNAGEMENT

Le projet soumis à concertation consiste à aménager la déviation de Plancoët entre le carrefour giratoire de la Millière sur la Route Départementale 768 à l'ouest et le carrefour giratoire du Frêne sur la Route Départementale 794 à l'est. Le projet d'aménagement concerne les communes de Plancoët, Saint-Lormel et Val d'Arguenon, commune nouvelle issue de la fusion de Pluduno et Pléven en date du 1er janvier 2025.



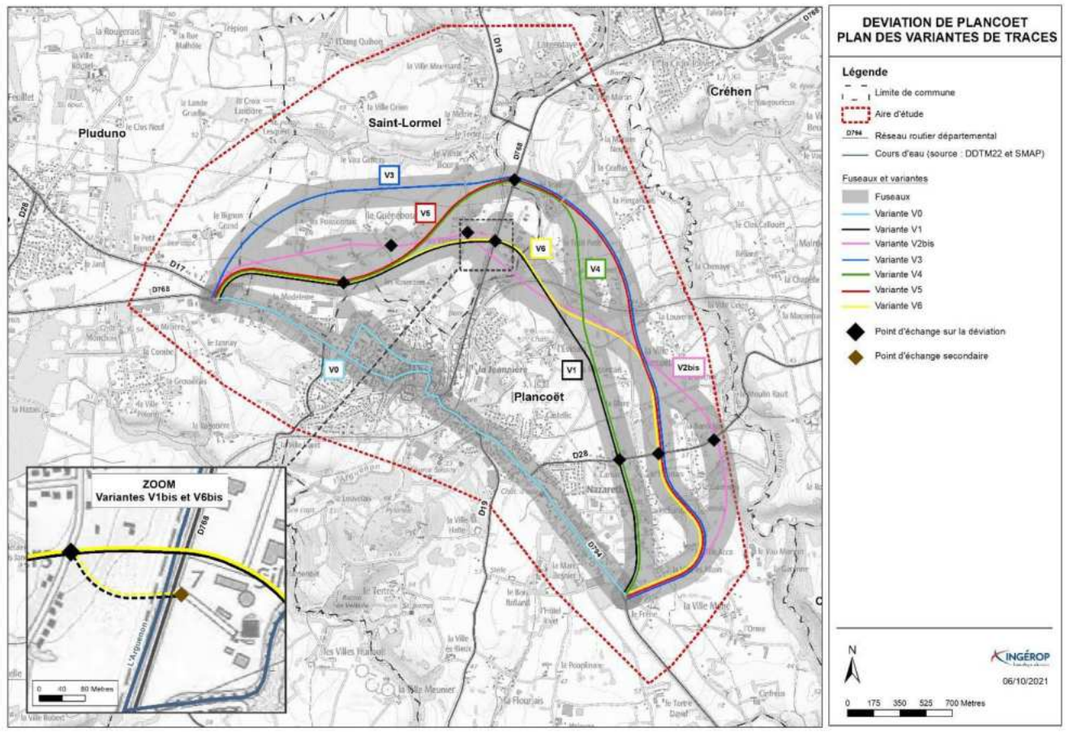
Le projet de déviation de Plancoët est inscrit au Schéma Départemental d'Aménagement Routier (SDAR) des Côtes d'Armor, validé par délibération du Conseil Départemental en date du 15 mars 2016. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Dinan Agglomération approuvé le 27 janvier 2020 réaffirme l'intérêt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

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

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

2.2 LA PHASE 1 DE CONCERTATION

Le Département des Côtes d'Armor, Maître d'Ouvrage du projet, a engagé fin 2021 une première phase de concertation publique relative au choix de la variante de tracé. À cette fin, il a présenté à la phase 1 de concertation six variantes de tracé de la déviation (V1, V2bis, V3, V4, V5, V6), 2 sous-variantes de tracé (V1bis et V6bis), plus la variante 0 qui consiste à ne pas réaliser de déviation (voir "Plan des variantes de tracé présentées à la concertation" ci-dessous).



Plan des variantes de tracé présentées à la concertation

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

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

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

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation. En effet, les 6 variantes de tracé de la déviation (V1, V2bis, V3, V4, V5, V6) et les 2 sous-variantes de tracé (V1bis et V6bis) présentées à la concertation du 15 décembre 2021 au 17 février 2022 sont

conçues de sorte à ne pas être inondables sur la base des hypothèses retenues pour la révision du Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon approuvé par arrêté préfectoral du 19 mai 2017.

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

De nouvelles variantes ayant été étudiées (variante mixte inondable, variante 1 inondable, variante 4 inondable et variante 1 bis adaptée), le Département a organisé un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

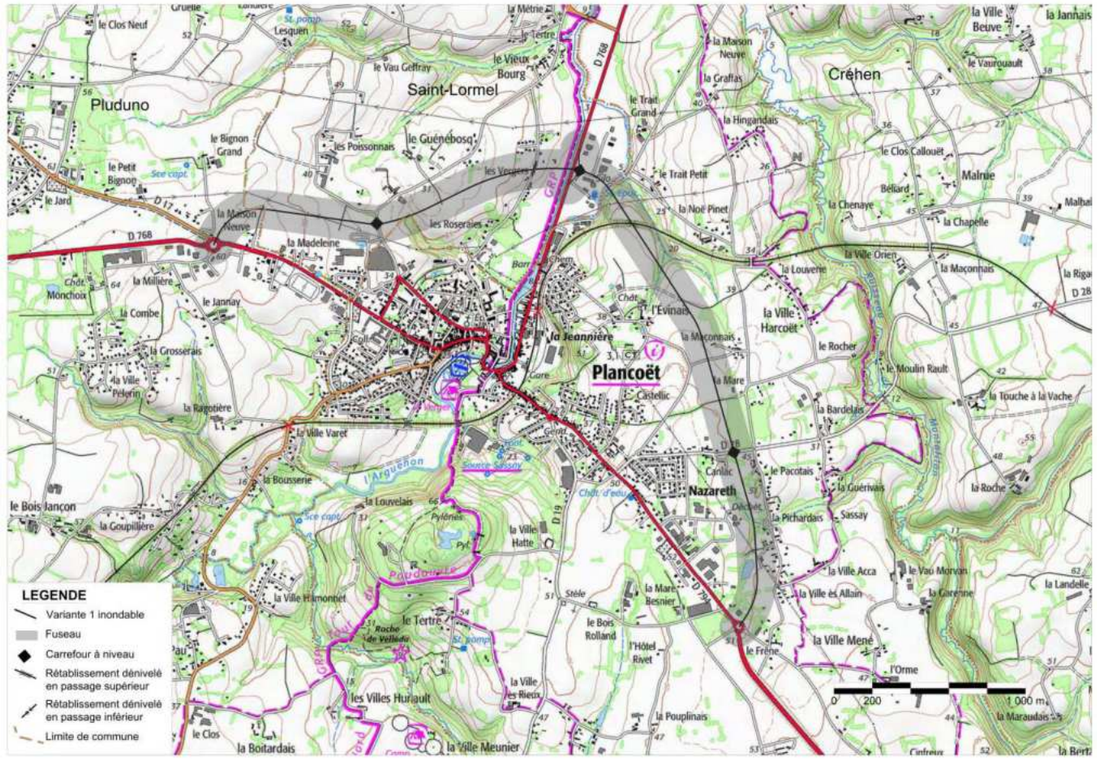
Ce complément de concertation phase 1 a été mené du mardi 20 septembre 2022 au vendredi 21 octobre 2022 inclus en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.

Par délibération du 16 janvier 2023, la Commission permanente du Conseil départemental des Côtes d'Armor a arrêté le bilan de la première phase de concertation relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët, conformément au dossier "Bilan de la concertation - Phase 1".

Ce bilan de la première phase de concertation est disponible en seconde partie du présent dossier ou sur le site internet du Département des Côtes-d'Armor : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques#projet-de-deviation-de-plancoet-sur-les-communes-de-pluduno-saint-lormel-et-plancoet.

2.3 CHOIX DE LA VARIANTE DU TRACE

Suite à la première phase de concertation publique relative au choix de la variante de tracé et au vu des délibérations des Conseils Municipaux de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët émettant un avis favorable pour retenir la variante 1 inondable pour la suite des études relatives à la déviation de Plancoët, la Commission permanente du Conseil départemental a, par délibération du 13 juillet 2023, décidé de retenir la variante 1 inondable pour la suite des études relatives au projet de déviation de Plancoët.



Variante 1 inondable retenue pour la suite des études relatives au projet de déviation de Plancoët

3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PHASE 2

3.1 LES OBJECTIFS DE LA PHASE 2 DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les objectifs de la phase 2 de la concertation relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue sont les suivants :

- Informer le public et lui permettre d'accéder aux informations relatives au projet,
- Recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët,
- Permettre au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue au travers d'un dialogue afin d'enrichir le projet d'aménagement.

3.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.2.1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La concertation publique s'est déroulée du mercredi 15 janvier 2025 au mardi 18 mars 2025. en application des articles L.103-2 à L.103-6 et R.103-1 à R.103-3 du Code de l'urbanisme.

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

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

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

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

3.2.2 DURÉE DE LA CONCERTATION

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

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

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

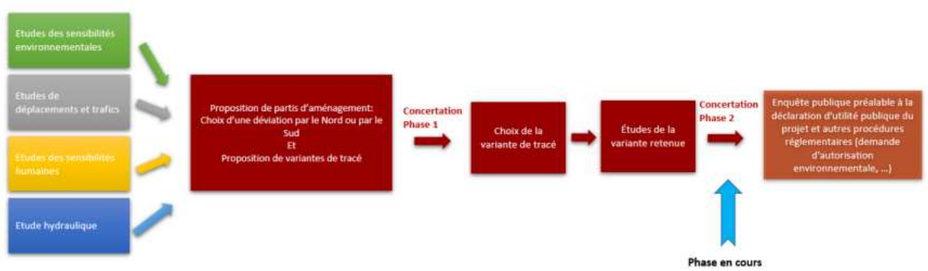


Figure 1 : Démarche et étapes de la concertation menée pour le projet de Plancoët

Le présent bilan porte sur la phase 2 de concertation qui s'est déroulée sur deux mois, du mercredi 15 janvier 2025 au mardi 18 mars 2025.

3.2.3 ORGANISATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE PHASE 2

La concertation phase 2 s'est organisée autour de plusieurs moyens de communication afin de présenter le projet au plus grand nombre, à savoir :

- l'organisation d'une réunion publique d'échange et d'information qui s'est tenue le jeudi 13 février 2025 à 19h00 ;
- un espace sur le site internet du Département dédié spécifiquement à la concertation sur le projet, créé pour permettre la participation du public pendant la concertation (https://cotesdarmor.fr/participations-publiques). Il centralisait les informations sur le projet et la concertation ;
- un lien vers la page internet du Département mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : Val d'Arguenon, Saint-Lormel et Plancoët ;
- la mise à disposition du dossier de concertation – phase 2 : en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et sur support papier dans les mairies de Val d'Arguenon, Saint-Lormel et Plancoët ;
- la mise en place d'une exposition publique de panneaux d'information pendant la durée de la seconde phase de concertation dans le hall de la salle des fêtes de Plancoët ;
- l'organisation de 4 permanences :
    - le samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Saint-Lormel,
    - le lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët,
    - le samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Val d'Arguenon,
    - le samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët.
- un atelier à destination du monde agricole le mardi 25 février 2025 à 13h45 dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue de la Madeleine à Plancoët.

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

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

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

4 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION – PHASE 2

4.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

La concertation phase 2 s'est déroulée sur une période de 2 mois, du 15 janvier 2025 au 18 mars 2025.

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

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

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

- un dossier de concertation phase 2 présentant le projet retenu, les impacts du projet, les ajustements en cours et l'estimation du coût de l'opération ;
- un espace internet dédié sur le site du Département mettant à disposition le dossier de concertation ;
- la consultation du dossier de concertation sur support papier dans les mairies de Plancoët, Saint-Lormel et Val d'Arguenon ;
- une exposition publique de panneaux d'information dans la salle des fêtes de Plancoët (cf. annexe 2).



Figure 2 : Exposition publique de panneaux d'information

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

- une réunion publique ;
- 4 permanences ;
- 1 atelier à destination du monde agricole.

4.2 MOYENS D'EXPRESSION

4.2.1 RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique s'est tenue le jeudi 13 février 2025 à 19h00 dans la salle Kreuzau de la ville de Plancoët. Un lien pour suivre la réunion en distanciel avait été transmis au préalable.

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

- rappel du principe de la concertation ;
- présentation des objectifs du projet ;
- présentation du projet.

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

Cette réunion a rassemblé 138 participants (78 participants en présentiel et 60 participants en ligne).

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

4.2.2 ATELIERS THÉMATIQUES

Un atelier thématique à destination du monde agricole a eu lieu le mardi 25 février 2025 afin de recueillir les observations et propositions des différents agriculteurs concernés par le projet.

Cet atelier a permis de sensibiliser les exploitants agricoles aux échanges parcellaires comme solution de compensation des impacts fonciers du projet de déviation et d'ébaucher avec les exploitants des échanges parcellaires possibles.

13 personnes représentant 11 exploitations agricoles ont participé à cet atelier thématique animé par les services de la Chambre d'Agriculture, ceux du Département et le bureau d'études INGEROP.

4.2.3 PERMANENCES

Quatre permanences ont été organisées durant la phase de concertation :

- le samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Saint-Lormel,
- le lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h à Plancoët,
- le samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Val d'Arguenon,
- le samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h à Plancoët.

Environ 30 personnes se sont présentées aux permanences, ce qui a permis de répondre aux différentes questions qui ont été posées. Les personnes souhaitant formuler des observations ou propositions ont été invitées à les déposer sur les supports mis à disposition (site internet, registres) ou à les transmettre par courrier postal.

4.2.4 RECUEILS DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EN MAIRIES

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

Les registres des mairies de Plancoët, Saint-Lormel et Val d'Arguenon ont respectivement recueilli 4, 1 et 0 observations et propositions.

Les recueils sont présentés en annexe 4.

4.2.5 VOIE ÉLECTRONIQUE

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

Le registre dématérialisé comptabilise 17 observations et propositions.



Figure 3 : extrait page internet dédiée au projet

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

4.2.6 ADRESSE POSTALE

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

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

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

4.2.7 ARTICLES DE PRESSE

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

4.2.8 LES AVIS INSTITUTIONNELS

La commune de Saint-Lormel a transmis un avis sur le projet de déviation de Plancoët au Département. Il prend la forme d'une délibération du conseil municipal, votée lors de la séance du 20 février 2025.

La commune de Plancoët a transmis un avis sur le projet de déviation de Plancoët au Département sous la forme d'un courrier en date du 12 mars 2025.

Dinan Agglomération a transmis des observations sur le projet de déviation de Plancoët au Département sous la forme d'un courrier en date du 14 mars 2025.

Ces avis et observations sont présentés en annexe 7.

5 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE LA PHASE 2

5.1 LE BILAN QUANTITATIF

5.1.1 LA PARTICIPATION

La concertation publique phase 2 a suscité l'intérêt du public. De nombreux habitants ont assisté à la réunion publique organisée sur le projet. La participation a aussi été importante sur le site internet dédié au projet.

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

	Nombre de participants
Réunion publique	138
Permanences	30
Ateliers thématiques	13
Nombre de visiteurs site internet	470
TOTAL	651

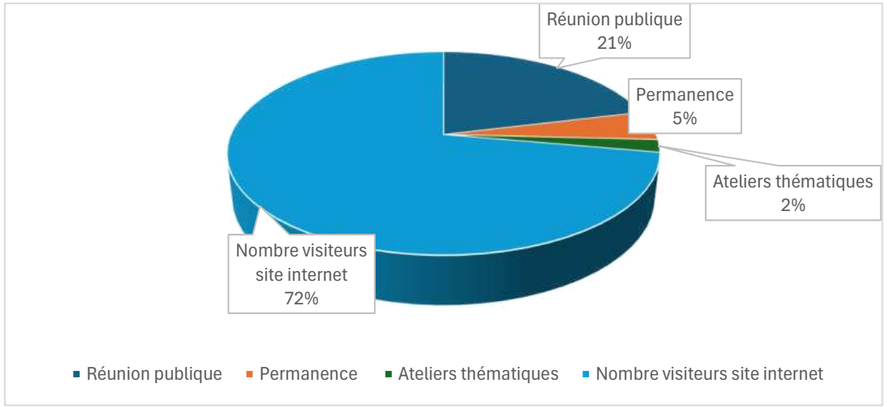


Figure 4 : Répartition des participations par support

5.1.2 LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EXPRIMÉES

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

- 5 observations formulées dans les registres mis à disposition dans les mairies ;
- 8 observations formulées lors de la réunion publique ;
- 17 observations formulées dans le registre dématérialisé ;
- 5 courriers envoyés au Département ;
- 3 avis institutionnels.

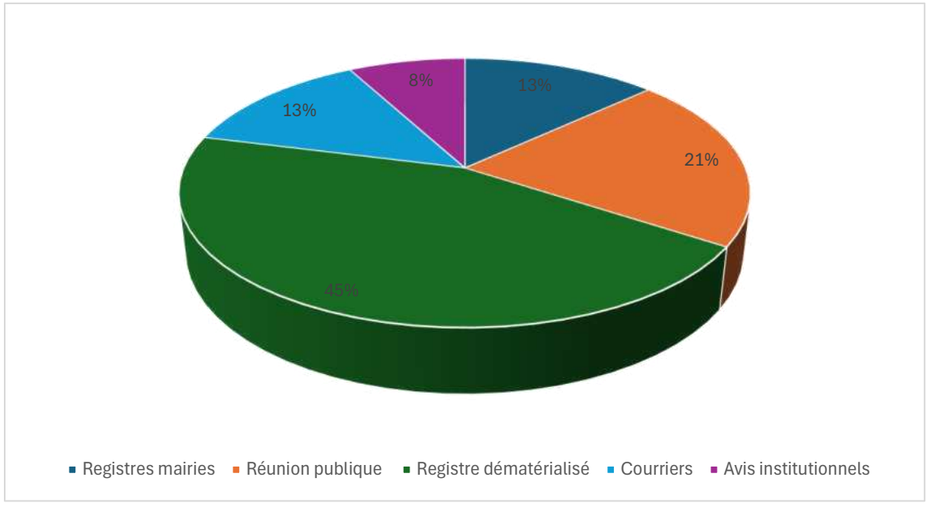


Figure 5 : Répartition des observations et propositions exprimées par moyen d'expression

La majorité des observations et propositions ont été formulées sur le site internet dédié au projet (45%). Elles ont été complétées par les remarques émises lors de la réunion publique (21%), puis par les courriers (13%) et les registres disponibles en mairie (13%).

Ce total comprend cependant 5 remarques redondantes. Ces dernières sont des observations semblables formulées plusieurs fois par les mêmes personnes :

- 1 remarque en double dans le registre dématérialisé (E-Observation n° 4 et E-Observation n° 5)
- 1 avis institutionnel (Dinan Agglomération) également transmis par registre dématérialisé (E-Observation n° 14)
- 1 avis institutionnel (Commune de Plancoët) également porté au registre mis à disposition en mairie de Plancoët
- 2 remarques reçues par courrier également portées au registre mis en disposition en mairie de Plancoët

Ainsi, 33 remarques ont été prises en compte pour l'analyse quantitative.

5.1.3 LES THÉMATIQUES ABORDÉES

Le tableau et le graphique ci-dessous synthétisent les thématiques qui ont été abordées tout au long de la concertation phase 2 par le public. Dans un même avis, plusieurs thèmes peuvent être abordés.

THÉMATIQUE ABORDÉE	NOMBRE D'OBSERVATIONS	POURCENTAGE
Tracé du projet	15	28%
Accès parcelles	11	20%
Impact acoustique	8	15%
Impact Visuel	5	9%
Calendrier du projet	4	7%
Impact écologique	3	6%
Impact agricole	3	6%
Divers	3	6%
Cout du projet	1	2%
Mobilités douces	1	2%

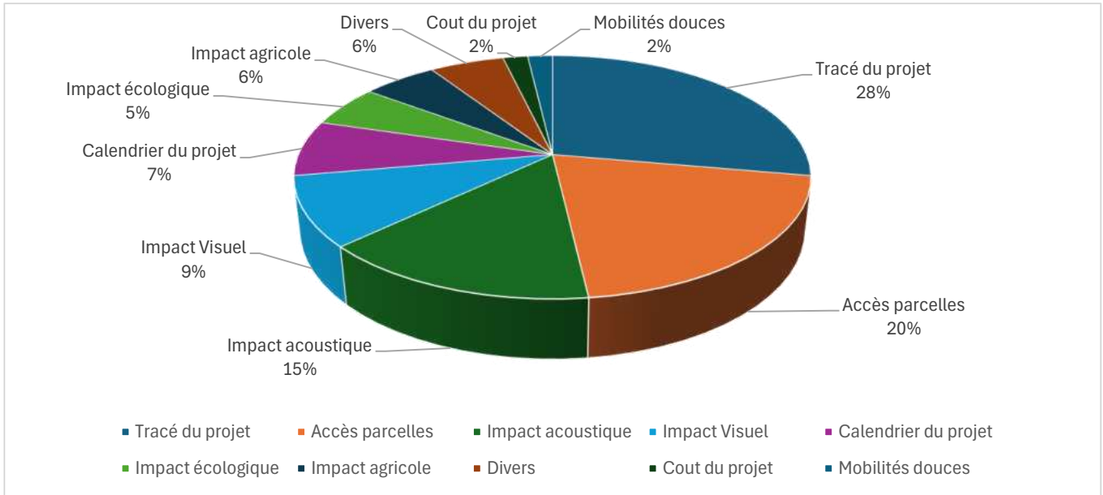


Figure 6 : Répartition des avis par thématique

Les participations du public abordent un champ relativement divers de thématiques.

Les observations les plus nombreuses concernent des demandes de modification du tracé afin de limiter l'impact sur certaines propriétés riveraines, ainsi que la gestion des accès à deux secteurs : la Zone d'Activité des Vergers et le secteur de la Couarde.

Les impacts du projet, surtout d'un point de vue acoustique mais également d'un point de vue visuel, écologique et agricole, font également parti des thèmes les plus abordés durant la concertation.

Enfin, dans une moindre mesure, certaines observations concernent le calendrier du projet, son coût ou encore les mobilités douces.

5.1.4 APPROCHE PAR SECTEURS GÉOGRAPHIQUES

Le tableau et le graphique ci-dessous synthétisent les secteurs géographiques qui ont fait l'objet d'observations :

SECTEUR GÉOGRAPHIQUE	NOMBRE D'OBSERVATIONS	POURCENTAGE
Ensemble du projet	12	32%
La Pacotais / La Ville ès Allain	9	24%
ZA des Vergers	8	21%
Secteur de la Couarde	6	16%
L'Evinais	2	5%
Pignon Percé	1	3%

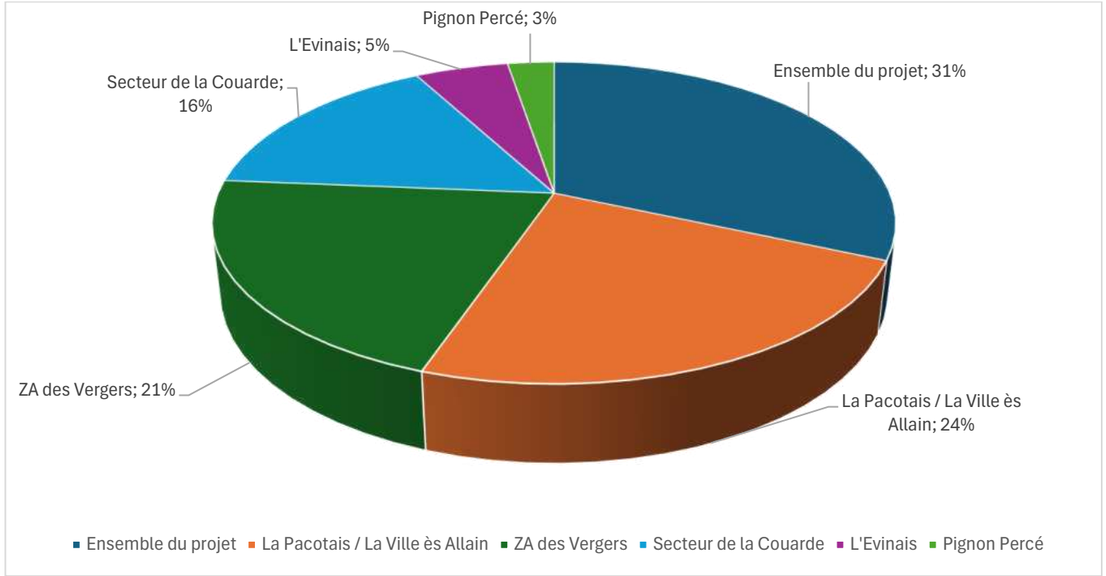


Figure 7 : Répartition des observations par secteur géographique

Si l'ensemble du projet reste majoritairement cité, les secteurs qui ont fait l'objet des plus nombreuses observations sont les secteurs de la Pacotais / La Ville ès Allain, de la Zone d'Activité des Vergers, de la Couarde et dans une moindre mesure l'Evinais et le Pignon Percé.

5.2 LE BILAN QUALITATIF

5.2.1 RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique a constitué un temps d'échange entre les citoyens et le Département, au cours duquel des sujets divers ont été abordés.
Le compte-rendu de la réunion, présenté en annexe 3, retrace en détail l'ensemble des interventions des différents participants.
La présentation ci-dessous reprend les thèmes principaux abordés et les éléments de réponses apportés par le Maître d'Ouvrage.

5.2.1.1 Sécurité Routière et Trafic

Un habitant de la rue de l'Abbaye a exprimé des préoccupations sur la sécurité et la vitesse des véhicules.

La mairie de Plancoët a confirmé les efforts pour la réalisation de la déviation et les mesures prises pour la sécurité. Le Département des Côtes d'Armor a mentionné les contraintes législatives et financières inhérentes au projet de déviation.

5.2.1.2 Calendrier et Financement

Un participant a demandé le calendrier global des prochaines étapes et la date du début des travaux. Une habitante de la rue de l'Abbaye a demandé la durée prévisible des travaux.

Le Département des Côtes d'Armor a détaillé les étapes suivantes : bilan de la concertation en été 2025, lancement des études de projet fin 2025, début des travaux en 2031. Il a par ailleurs indiqué que la durée des travaux dépendra du plan de financement, avec une possible réalisation en 2 à 3 ans.

5.2.1.3 Impact sur les Entreprises et Zones d'Activités

Une représentante d'une entreprise de la Zone d'Activités de Saint-Lormel a exprimé des préoccupations sur les variantes de rétablissement de la voie communale du Trait et de l'accès à la zone d'activité des Vergers. Un autre représentant a discuté des impacts des variantes B et C sur les entreprises.

Le Département des Côtes d'Armor a expliqué que toutes les variantes doivent être étudiées avant de statuer. Dinan Agglomération a souligné sa vigilance concernant les impacts économiques potentiels du projet. La mairie de Plancoët a rappelé l'importance d'explorer toutes les hypothèses.

5.2.1.4 Tracé de la variante retenue - impacts du projet

Un participant à distance demande une explication de l'impact foncier du projet sur des parcelles non prévues dans le projet historique.

Le Département a expliqué que 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 cependant à ce stade pas définitifs.

5.2.1 ATELIER À DESTINATION DU MONDE AGRICOLE

L'atelier s'est tenu le mardi 25 février 2025 à la salle des fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine. Au total 13 personnes étaient présentes, représentant 11 exploitations agricoles dont 9 directement impactées par l'emprise du projet de déviation.

L'atelier, organisé par le Service Grands Travaux du Département des Côtes d'Armor et animé par la Chambre d'agriculture, avait pour objectifs de présenter l'avancement des études, de recueillir leurs observations et de sensibiliser les exploitants agricoles aux échanges parcellaires comme solution de compensation des impacts fonciers du projet de déviation. Il visait également à évaluer leur intérêt pour ces échanges et à esquisser des premières pistes de travail, sans engagement de la part des participants.

L'ensemble de ces échanges pourrait servir de base à des échanges parcellaires à l'amiable ou à la procédure d'aménagement foncier qui pourrait, le cas échéant, être mise en œuvre, suivant la décision de la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF).

Un exploitant demande si le tracé dans le secteur de la Madeleine est définitif ou s'il peut encore évoluer. Il est répondu que le tracé dans ce secteur a été établi de manière à contourner la zone 2AUy (zone à urbaniser à long terme à vocation activité) et la zone 1AUh1, zone à urbaniser à vocation habitat, du secteur de « La Madeleine » figurant au PLUiH de Dinan Agglomération approuvé le 27 janvier 2020 (OAP n°172-6).

5.2.2 PERMANENCES

Quatre permanences ont été organisées durant la phase de concertation :
- le samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Saint-Lormel,
- le lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h à Plancoët,
- le samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Val d'Arguenon,
- le samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h à Plancoët.

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

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

Les principaux thèmes qui ont été abordés lors des permanences sont :
- des demande d'adaptation du tracé de la déviation afin de limiter l'impact foncier et acoustique du projet, notamment dans le secteur de la Pacotais et du Pignon Percé,
- l'accès au Secteur de La Couarde,
- l'accès à la Zone d'Activité des Vergers,
- des demandes d'informations générales sur le projet,
- les nuisances acoustiques,
- …

Les services du Département et le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études ont apporté pendant les permanences des précisions concernant ces interrogations.

5.2.3 RECUEILS DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EN MAIRIES

Parmi les 5 observations déposées dans les registres des communes de Plancoët et de Saint-Lormel :
- 1 observation relative au traitement de l'accès à la Zone d'Activités des Vergers, à l'accès à La Couarde et aux protections acoustiques,
- 3 observations ont été déposées et traitées par ailleurs (1 courrier de la mairie de Plancoët - voir avis institutionnels - et 2 courriers adressés par ailleurs directement par voie postale – voir chapitre suivant),
- 1 observation relative à une variante de tracé. Cette variante de tracé consiste au niveau du franchissement de la vallée de l'Arguenon à contourner la zone d'activités des Vergers par le Nord. Cette observation avait déjà été déposée en 2022 lors du complément de concertation phase 1. Cette variante de tracé contournant la zone d'activités des Vergers par le Nord ne correspond pas à la variante de tracé retenue par la Commission Permanente du Conseil départemental (délibération du 13 juillet 2023) pour la suite des études relative au projet de déviation de Plancoët, la variante retenue passant au Sud de la zone d'activités des Vergers.

5.2.4 ADRESSE POSTALE

Parmi les 5 courriers reçus par voie postale :

- 1 courrier concerne l'accès à Zone d'Activité des Vergers,
- 1 courrier concerne une demande d'adaptation du projet dans le secteur du Pignon Percé,
- 2 courriers concernent des demandes d'adaptation du projet dans le secteur de la Pacotais / La Ville ès Allain,
- 1 courrier concerne l'accès au secteur de la Couarde.

Le Département des Côtes d'Armor a adressé une réponse à chaque courrier reçu.

5.2.5 ARTICLES DE PRESSE

L'analyse de la diffusion de l'information par la presse locale et régionale montre qu'il y a eu environ 8 publications sur le projet de déviation de Plancoët. Les articles de presse sont joints en annexe 6.

4 articles présentent le projet en rappelant son ancienneté (envisagé depuis 50 ans) et sa relance récente. Ils présentent également les objectifs du projet : réduction du trafic de transit en centre-ville, sécurisation des déplacements, amélioration des liaisons économiques et touristiques.

3 articles évoquent la concertation publique en cours et les modalités de participation, faisant notamment référence à la réunion publique du 13 février, aux quatre permanences et à la tenue d'un atelier à destination du monde agricole.

Enfin, 3 articles relatent les réactions et préoccupations exprimées localement, dont :

- L'expression d'habitants exprimant leur exaspération face au trafic de poids lourds en centre-ville,
- Des critiques visant les variantes B et C du rétablissement de la Voie Communale du Trait et de l'accès à la Zone d'Activité des Vergers, jugées dangereuses ou pénalisantes pour les riverains et artisans de la ZA du Verger.
- Les réserves de la commune de Saint-Lormel sur les variantes B et C du rétablissement de la Voie Communale du Trait et de l'accès à la Zone d'Activité des Vergers.

5.3 LES AVIS INSTITUTIONNELS

5.3.1 DINAN AGGLOMÉRATION

Le Bureau Communautaire de Dinan Agglomération a examiné l'impact de la Variante 1 inondable retenue et ses interactions avec les politiques publiques de Dinan Agglomération. Voici les observations formulées :

- **Accès à la zone d'activités de Saint-Lormel** : Dinan Agglomération exprime sa préférence pour la variante A, excluant ainsi les trois autres variantes. Ce choix est motivé par une meilleure intégration de la variante A dans le développement économique local.

- **Destruction de milieux naturels** : La déviation entraînera la destruction de plusieurs milieux naturels, notamment des formations végétales de prés salés, des boisements, des haies et des zones humides. Dinan Agglomération demande que les haies compensatoires aient une plus-value écologique afin de minimiser la rupture de continuité causée par la déviation. De plus, les sites compensatoires devront répondre à des fonctionnalités ambitieuses pour préserver la biodiversité locale.

- **Foncier agricole** : Si une opération AFAFE (Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental) devait être mise en œuvre par le Département, Dinan Agglomération demande que les mouvements parcellaires soient harmonisés avec les actions du Projet Alimentaire Territorial (PAT). Cette harmonisation est essentielle pour soutenir la politique d'accompagnement à la transmission et à l'installation agricole.

- **Mobilités douces (piétonnes et cyclables)** : Une attention particulière est sollicitée pour les traversées piétonnes et cyclables aux intersections suivantes :
  - Intersection avec la VC4.
  - Passage de la voie verte le long de L'Arguenon, où la traversée risque d'être dangereuse.
  - Vers la Zone Artisanale du Verger de Saint-Lormel.
  - Intersection avec la RD28.
  - Giratoire du Frêne, où il manque une traversée piétonne.

- **SCOT AEC** : Dinan Agglomération demande la réalisation d'un bilan carbone pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre du projet routier.

- **PLUiH - Révision générale** : La déviation est prise en compte dans la révision générale du PLUiH de Dinan Agglomération actuellement en cours (adaptation du règlement, du zonage et des prescriptions graphiques).

5.3.2 MAIRIE DE PLANCOËT

La mairie de Plancoët a exprimé par courrier les demandes suivantes :

- **Tracé de la déviation** : Les habitants de la rue de la Fontaine Saint Malo souhaitent décaler l'empreinte de la déviation d'une dizaine de mètres. Cette demande est jugée pertinente par la mairie de Plancoët car elle n'a aucun impact sur les terrains avoisinants.

- **Site de La Couarde** : La mairie souhaite conserver le site de La Couarde (parcelle communale ZB2), un lieu important de convivialité et de lien social. La variante B du tracé est privilégiée, avec une rallonge de l'ouvrage plus importante que celle proposée. La mairie relève par ailleurs que l'écart financier entre la variante A (qui inclut uniquement le coût de destruction du site sans le coût de renaturation) et la variante B est très peu significative.

Ces demandes sont soumises à l'analyse du Conseil Départemental des Côtes d'Armor pour être prises en considération dans le projet de déviation de Plancoët.

5.3.1 MAIRIE DE SAINT-LORMEL

La mairie de Saint-Lormel a transmis un avis défavorable aux variantes B et C concernant le rétablissement de la voie communale du Trait et l'accès à la Zone d'Activité de Saint-Lormel, sous la forme d'une délibération du conseil municipal votée lors de la séance du 20 février 2025.

5.4 SYNTHÈSE

Les observations les plus nombreuses concernent des demandes de modification du tracé afin de limiter l'impact sur certaines propriétés riveraines, ainsi que la gestion des accès à deux secteurs : la Zone d'Activité des Vergers et le secteur de la Couarde.

Les impacts du projet, surtout d'un point de vue acoustique mais également d'un point de vue visuel, écologique et agricole, font également parti des thèmes les plus abordés durant la concertation.

Les secteurs qui ont fait l'objet des plus nombreuses observations sont les secteurs de la Pacotais / La Ville ès Allain, de la Zone d'Activité des Vergers, de la Couarde et dans une moindre mesure l'Evinais et le Pignon Percé.

6 ENSEIGNEMENTS

Nota bene : Les tracés en plan des propositions d’ajustement présentées dans le présent dossier sont susceptibles d’évolution et d’adaptation en fonction de l’avancement des études.

À la lumière des observations et propositions recueillies lors de la phase 2 de la concertation, le Département a engagé une analyse approfondie des ajustements envisageables du projet de déviation, en tenant compte de l'ensemble des enjeux identifiés dans l'état initial.

Cette démarche a porté sur les secteurs suivants :

- le secteur de la Madeleine ;
- le secteur du Pignon Percé ;
- le secteur de l'Évinais, concernant l'élargissement de l'ouvrage de rétablissement du chemin agricole ;
- le secteur de la Pacotais / La Ville ès Allain.

En complément, une analyse comparative approfondie a été menée concernant :

- le rétablissement de la voie communale du Trait et l'accès à la zone d'activités des Vergers,
- l'accès au secteur de la Couarde.

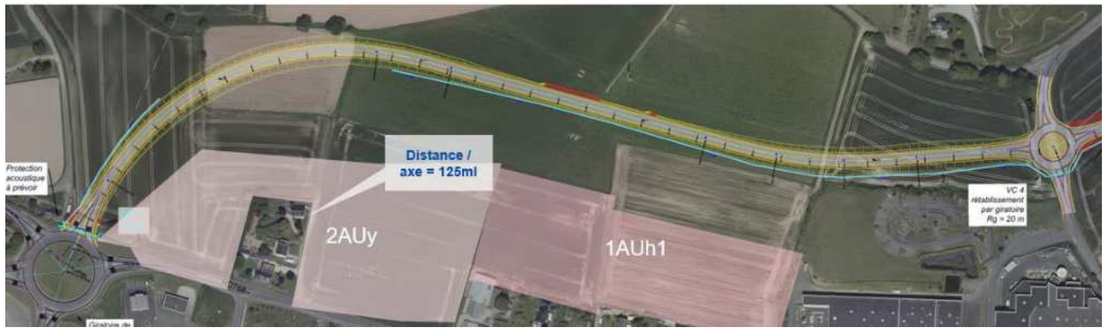
Les chapitres suivants 6.1 à 6.6 abordent ces différents sujets en suivant le tracé du projet de déviation d'Ouest en Est, afin d'en faciliter la lecture et la compréhension.

Par ailleurs, les nuisances sonores et visuelles ont été soulevées par de nombreux riverains. Le chapitre 6.7 aborde ce sujet.

6.1 LE SECTEUR DE LA MADELEINE

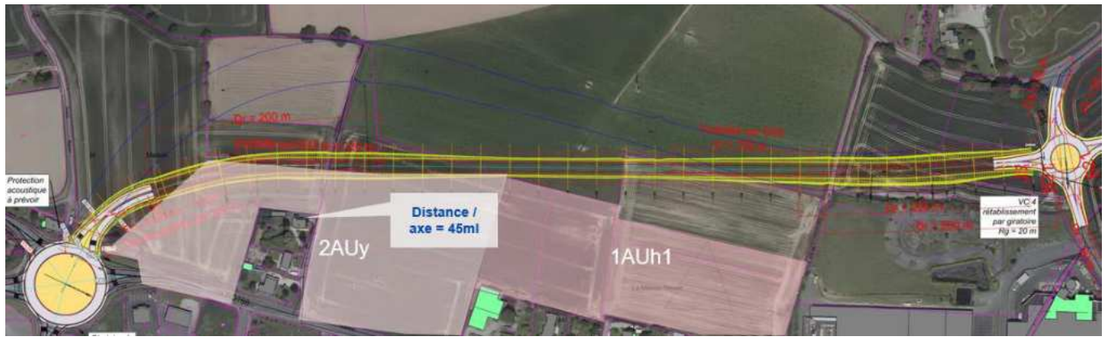
Dans le secteur de la Madeleine, Dinan Agglomération envisage, dans le cadre de la procédure de révision du PLUiH[1] en cours, de reclasser les zones 2AUy et 1AUh1 en zone A.

Le projet soumis à la concertation prévoyait initialement le respect d'une distance minimale entre l'emprise de la future déviation et les limites des zones 2AUy et 1AUh1.

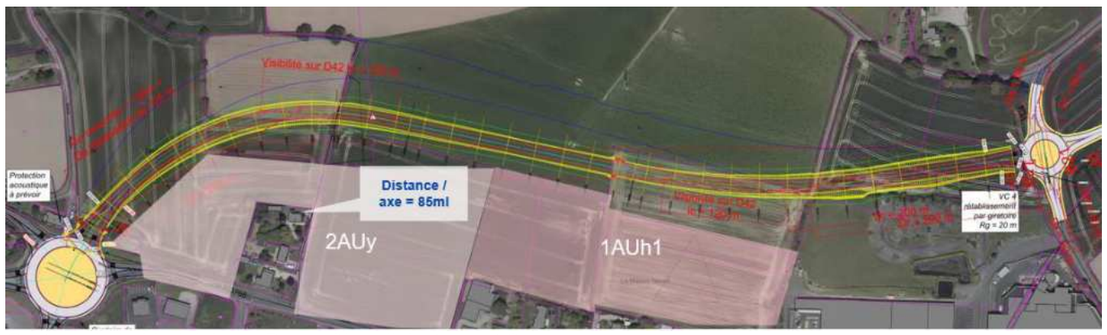


Secteur de la Madeleine – Projet présenté à la concertation phase 2

En conséquence, deux hypothèses d'ajustement du tracé, intégrant un décalage du tracé de la déviation vers le sud, ont été analysées et mises en comparaison avec le projet présenté dans le dossier de concertation de la phase 2.



Secteur de la Madeleine – Proposition d'ajustement 1



Secteur de la Madeleine – Proposition d'ajustement 2

Nonobstant la maison située à l'angle Nord-Ouest du giratoire de la Millière qui, quel que soit le tracé, devra faire l'objet de protection acoustique, le tableau ci-dessous présente une analyse comparative des deux propositions d'ajustement par rapport au projet présenté dans le dossier de concertation phase 2 :

Critère de comparaison	Projet présenté à la concertation phase 2	Proposition d'ajustement 1	Proposition d'ajustement 2
Milieu Humain	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 125ml / axe de la déviation	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 45ml / axe de la déviation pouvant nécessiter la mise en œuvre de protections acoustiques	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 85ml / axe de la déviation
Biodiversité	– Impact sur zone humide (fonctionnalité moyenne) : 15 325 m²	– Impact sur zone humide (fonctionnalité moyenne) : 11 473 m²	– Impact sur zone humide (fonctionnalité moyenne) : 13 049 m²
Agriculture	– Impact sur surfaces agricoles : 29 390 m²	– Impact sur surfaces agricoles : 26 075 m²	– Impact sur surfaces agricoles : 24 504 m²
Conception technique	– Traitement de l'arrivée sur le giratoire de la Millière conforme aux souplesses offertes par les règles de conception	– Traitement de l'arrivée sur le giratoire de la Millière non conforme aux recommandations de l'ACI	– Traitement de l'arrivée sur le giratoire de la Millière conforme aux souplesses offertes par les règles de conception
Coûts		– Économie possible de l'ordre de 60 k€ HT, à pondérer par les éventuelles protections acoustiques	– Économie possible de l'ordre de 30 k€ HT

Classement	Très favorable	Favorable	Pas de différence majeure	Faiblement défavorable	Défavorable	Très défavorable
Code couleur						

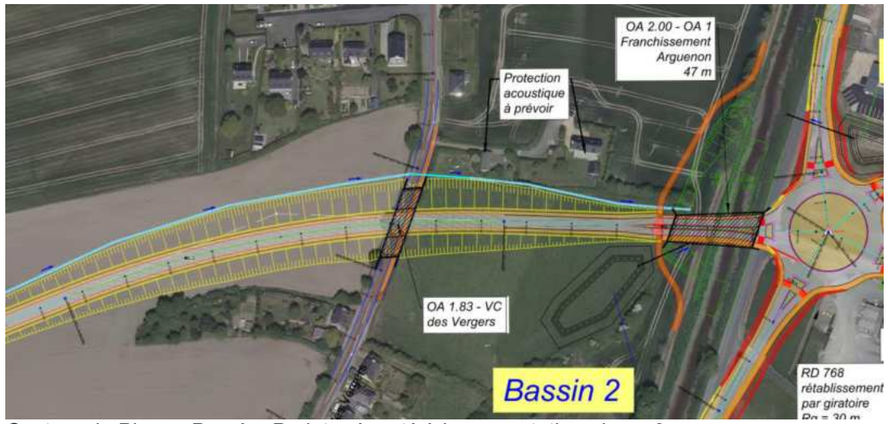
Au vu de l'analyse, la proposition d'ajustement n°2 apparaît comme la moins impactante, en réduisant les effets sur les zones humides et les surfaces agricoles. Bien que le tracé se rapproche des habitations par rapport au projet présenté à la concertation phase 2, la distance d'environ 85 mètres entre celles-ci et l'axe de la déviation reste suffisante pour garantir le respect des exigences réglementaires en matière de bruit. Ainsi, aucune mesure de protection acoustique ne sera règlementairement nécessaire.

Les membres du Comité de Pilotage, réunis le 18 juin 2025, ont émis, à l'unanimité, un avis favorable pour poursuivre les études sur la base de la proposition d'ajustement n° 2.

[1] : Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant programme local de l'Habitat (PLUiH)

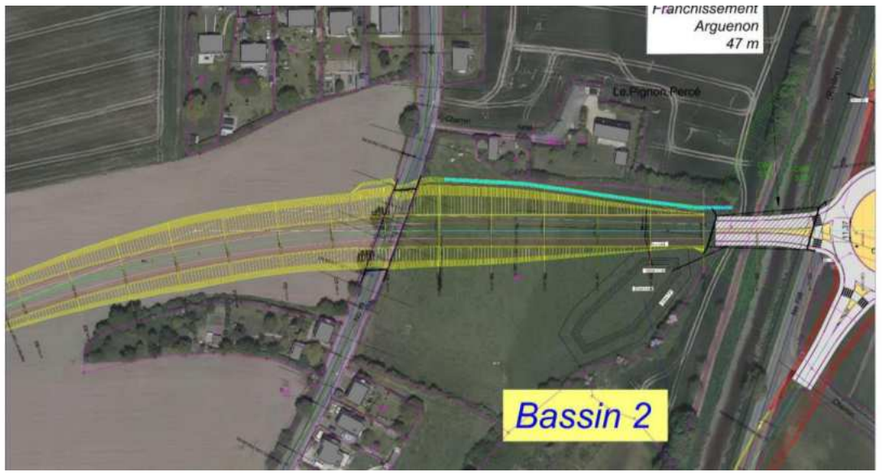
6.2 LE SECTEUR DU PIGNON PERCÉ

Dans le secteur du Pignon Percé, le projet présenté à la concertation phase 2 présente un impact notamment acoustique et foncier sur deux propriétés bâties riveraines au Nord du tracé.

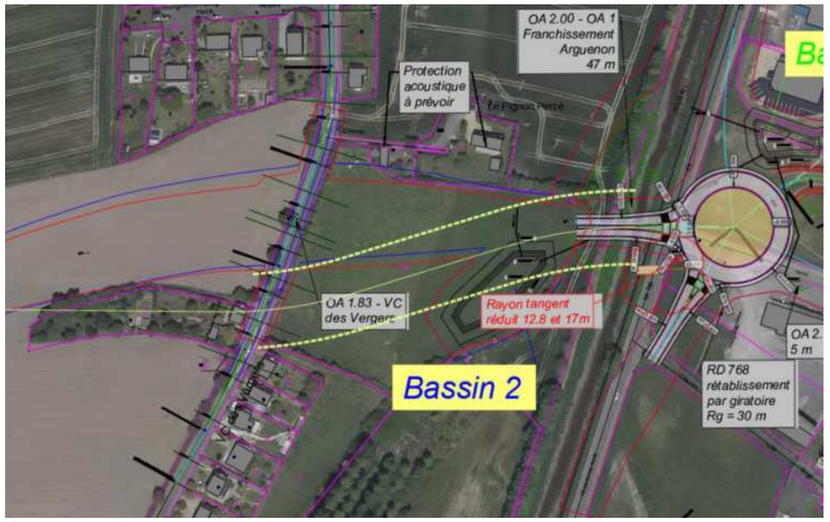


Secteur du Pignon Percé – Projet présenté à la concertation phase 2

Afin de limiter cet impact, deux propositions d'ajustement du projet consistant à décaler le tracé vers le sud ont été étudiées.



Secteur du Pignon Percé – Proposition d'ajustement 1



Secteur du Pignon Percé – Proposition d'ajustement 2

Concernant la proposition d'ajustement 2, l'enchainement imposé par les guides de conception ne permet pas d'éviter un impact sur une habitation riveraine située au lieu-dit les Vergers. En raison d'un impact jugé rédhibitoire sur l'habitation, cette proposition d'ajustement a été écartée d'emblée et n'a pas été intégrée à la suite du processus d'analyse comparative.

Le tableau ci-dessous présente une analyse comparative de la proposition d'ajustement par rapport au projet présenté dans le dossier de concertation phase 2 :

Critère de comparaison	Projet présenté à la concertation phase 2	Proposition d'ajustement 1
Milieu Physique	– Profondeur maximale des déblais : 7ml	– Profondeur maximale des déblais : 5ml
Milieu humain	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 27ml / axe de la déviation	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 33ml / axe de la déviation
Acquisitions foncières	– Acquisitions partielles nécessaires sur parcelles ZL8 et ZL173	– Pas d'acquisitions nécessaires sur parcelles ZL8 et ZL173

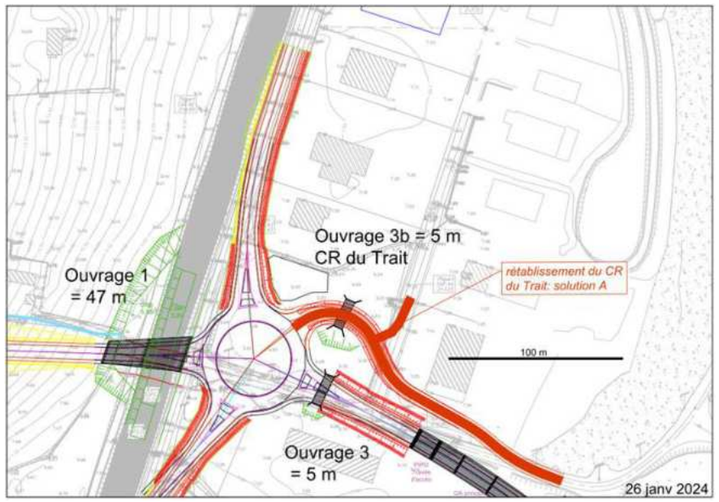
Classement	Très favorable	Favorable	Pas de différence majeure	Faiblement défavorable	Défavorable	Très défavorable
Code couleur						

Au vu de l'analyse comparative de la proposition d'ajustement n° 1 par rapport au projet présenté dans le dossier de concertation phase 2, les membres du Comité de Pilotage, réunis le 18 juin 2025, ont émis un avis favorable pour poursuivre les études sur la base de la proposition d'ajustement n° 1.

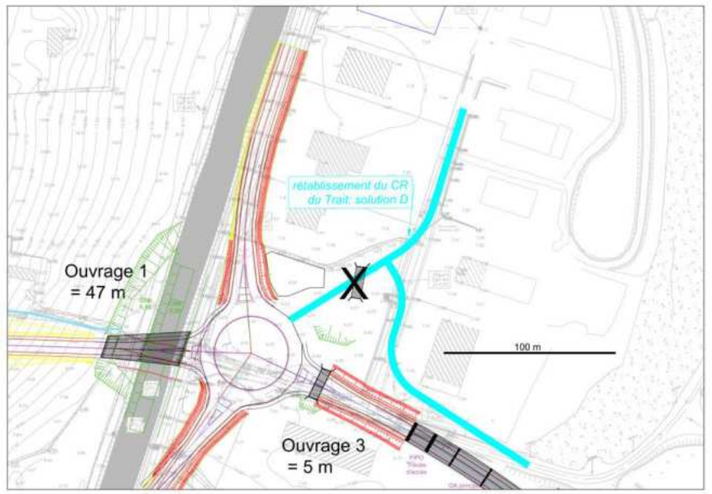
6.3 RÉTABLISSEMENT DE LA VOIE COMMUNALE DU TRAIT ET L'ACCÈS À LA ZONE D'ACTIVITÉS DES VERGERS

La concertation a mis en évidence un rejet des variantes B et C concernant le rétablissement de la voie communale du Trait et l'accès à la zone d'activités des Vergers.

Une analyse comparative plus raffinée des variantes A et D a donc été menée.



Rétablissement de la voie communale du trait et de l'accès à la Zone d'Activité des Vergers – Variante A



Rétablissement de la voie communale du trait et de l'accès à la Zone d'Activité des Vergers – Variante D

Le tableau ci-dessous présente une analyse comparative plus raffinée des variantes A et D :

Critère de comparaison	Variante A	Variante D
Milieu Physique	– Création de 245 ml de voie – Ouvrage de décharge à prévoir afin d'assurer la transparence hydraulique	– Création de 275ml de voie – Pas d'ouvrage de décharge *(25 ml nécessaires pour rattraper différence de niveau de 1,50m)*
Biodiversité	– 800 m² d'emprises sur zones humides	– 950 m² d'emprises sur zones humides
Milieu Humain	– Impact sur les emprises d'une entreprise	– Impact sur les emprises d'une entreprise
Mobilités	– Pas de modifications majeures par rapport au fonctionnement actuel	– La Voie Communale du Trait est rabattue sur la voirie interne de la Zone d'Activité
Couts		- - 225 k€ HT / variante A

Classement	Très favorable	Favorable	Pas de différence majeure	Faiblement défavorable	Défavorable	Très défavorable
Code couleur						

Après échanges, les membres du Comité de Pilotage, réunis le 18 juin 2025, ont émis un avis favorable pour retenir la variante D pour la poursuite des études.

6.4 ACCÈS AU SITE DE LA COUARDE

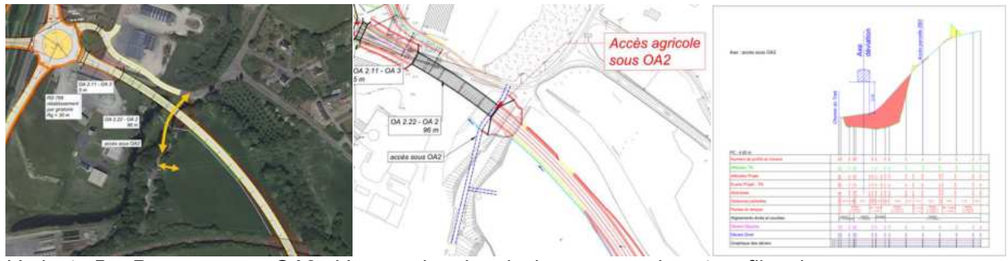
Dans le secteur de La Couarde, la variante A, présentée lors de la concertation de phase 2, prévoit la suppression de l'accès au site. À l'inverse, les variantes B et C maintiennent cet accès.

La concertation a mis en évidence une demande marquée pour le maintien de l'accès au site.

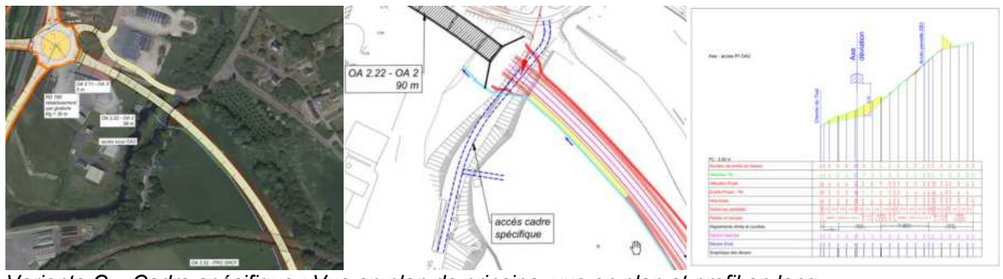
En réponse à cette attente, des études plus détaillées des variantes B et C ont été réalisées, accompagnées d'une analyse comparative permettant d'éclairer les choix d'aménagement.



Variante A : pas de rétablissement de l'accès au secteur de la Couarde



Variante B – Passage sous OA2 : Vue en plan de principe, vue en plan et profil en long



Variante C – Cadre spécifique : Vue en plan de principe, vue en plan et profil en long

Le tableau ci-dessous présente une analyse comparative plus raffinée des différentes variantes :

Critère de comparaison	Variante A	Variante B	Variante C
Milieu Physique	– Démolition de voiries existantes	– Création de 80 ml de voie	– Réutilisation emprises existantes et création d'un ouvrage dédié
Biodiversité	– Renaturation de la parcelle ZB2 et de la partie sud de la parcelle ZB3	– 400 m² d'emprises supplémentaires	– Pas d'emprises supplémentaires
Agriculture	– Prélèvement d'une surface d'exploitation agricole de 1ha supplémentaire par rapport aux autres variantes	– Pas de modifications majeures par rapport à la situation avec projet	– Pas de modifications majeures par rapport à la situation avec projet
Mobilités	– Accès à la parcelle communale « La Couarde » supprimé	– Pas de modifications majeures par rapport au fonctionnement actuel (pente accès 11% au lieu de 9% actuellement)	– Pas de modifications majeures par rapport au fonctionnement actuel (pente accès de 9% actuellement)
Coûts	– Déconstruction des installations de la Couarde = 80 k€ HT	– 80ml de voie + élargissement OA2 = 260 k€ HT	– Ouvrage spécifique = 320 k€ HT (+entretien d'un ouvrage dédié)

Classement	Très favorable	Favorable	Pas de différence majeure	Faiblement défavorable	Défavorable	Très défavorable
Code couleur						

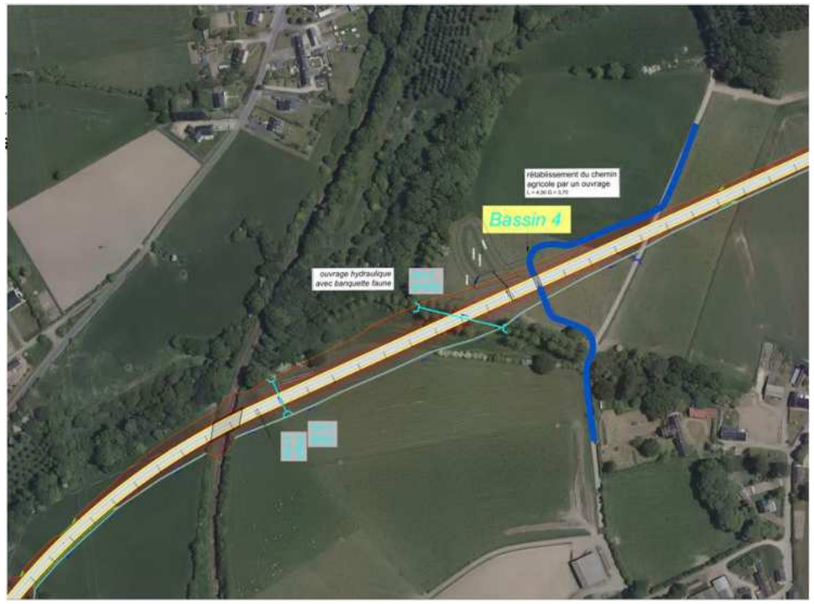
L'ensemble des membres du Comité de Pilotage, réunis le 18 juin 2025, se sont accordés :

- **pour maintenir l'accès au site de La Couarde dans la mesure où il est difficilement envisageable de supprimer ce lieu de convivialité**
- **pour poursuivre les études au stade projet pour les 2 variantes de rétablissement B et C afin de retenir celle qui, à fonctionnalité équivalente, permettra de minimiser les impacts et le coût.**

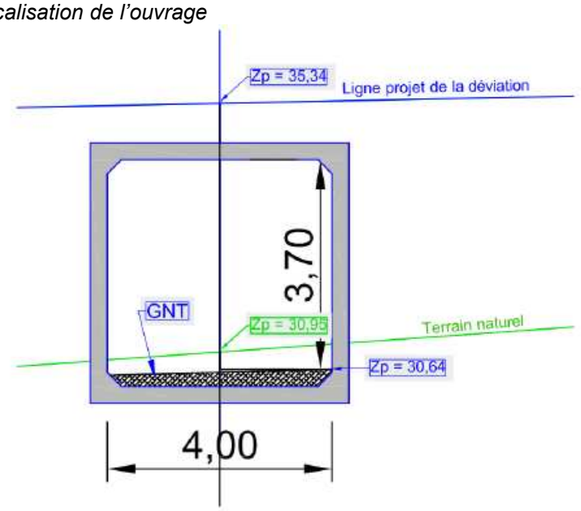
6.5 L'ÉVINAIS - ÉLARGISSEMENT DE L'OUVRAGE DE RÉTABLISSEMENT DU CHEMIN AGRICOLE

L'ouvrage de rétablissement du chemin agricole au niveau de l'Evinais est actuellement prévu avec une largeur de 4 mètres. Selon l'exploitant concerné, cette dimension, bien qu'elle corresponde au gabarit de la majorité des matériels agricoles, semble offrir une marge de sécurité insuffisante lors des manœuvres. Une largeur supplémentaire de 50 cm afin de garantir une utilisation plus confortable de l'ouvrage a donc été sollicitée.

Le Département a pris en compte cette remarque et a étudié le surcoût induit par un élargissement de l'ouvrage à 4,5 mètres. Celui-ci est estimé à environ 30 k€ HT.



Localisation de l'ouvrage

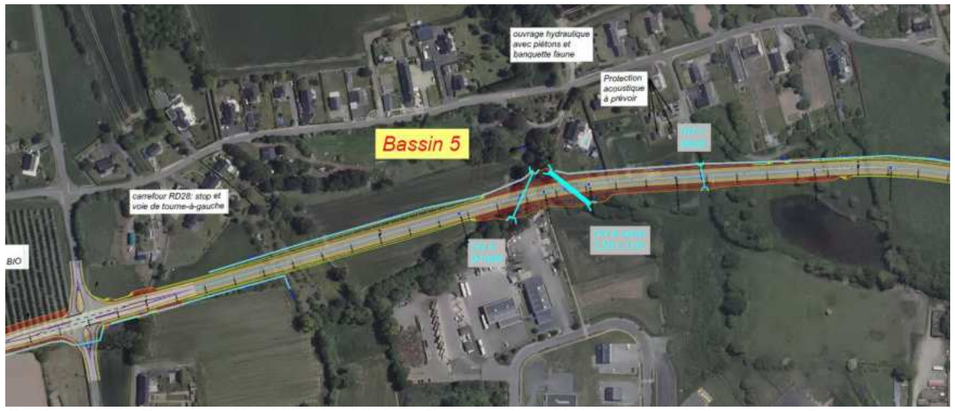


Coupe longitudinale de l'ouvrage (extrait du dossier de concertation phase 2)

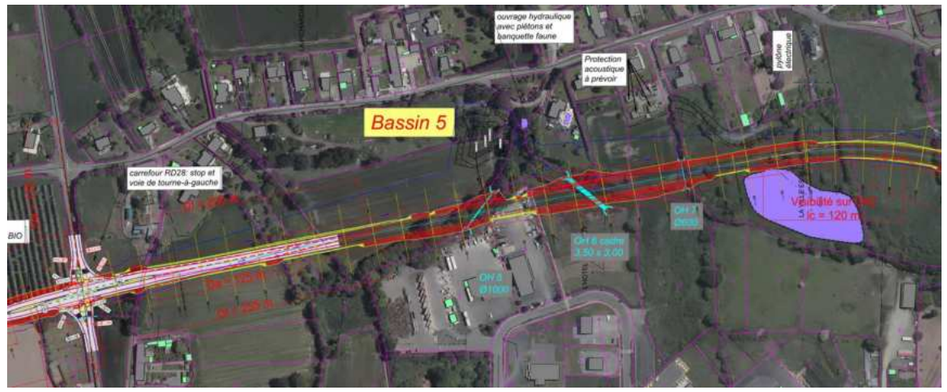
Les membres du Comité de Pilotage, réunis le 18 juin 2025, ont émis un avis favorable à l'élargissement de l'ouvrage à 4,50 mètres.

6.6 LE SECTEUR DE LA PACOTAIS / LA VILLE ÈS ALLAIN

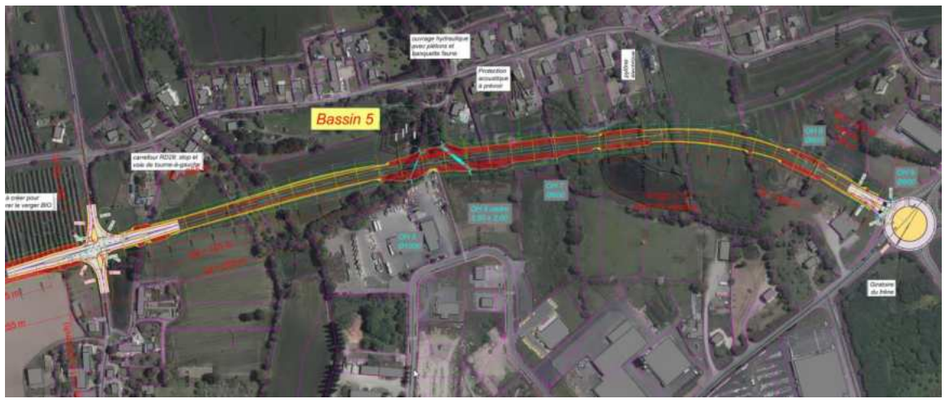
De nombreux habitants des quartiers de la Pacotais et de la Ville ès Allain ont exprimé le souhait qu'un réajustement du projet soit étudié, en proposant de le déplacer d'environ dix mètres vers l'ouest. Deux propositions d'ajustement ont été étudiées en ce sens.



Secteur de la Pacotais / La Ville ès Allain – Projet présenté à la concertation phase 2



Secteur de la Pacotais / La Ville ès Allain – Proposition d'ajustement 1



Secteur de la Pacotais / La Ville ès Allain – Proposition d'ajustement 2

Le tableau ci-dessous présente une analyse comparative des deux propositions d'ajustement par rapport au projet présenté dans le dossier de concertation phase 2 :

Critère de comparaison	Projet présenté à la concertation phase 2	Proposition d'ajustement 1	Proposition d'ajustement 2
Milieu Physique	– Franchissements du ruisseau de la Pacotais et de son affluent concentré en un lieu (possibilité de mutualisation) – Distance de 15ml entre projet et étang	– Franchissements du ruisseau de la Pacotais et de son affluent éloigné de 80ml – Proximité immédiate de l'étang	– Franchissements du ruisseau de la Pacotais et de son affluent éloigné de 45ml – Distance de 15ml entre projet et étang
Milieu humain	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 32ml / axe de la déviation	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 53ml / axe de la déviation	– Façades habitations riveraines les plus proches : de l'ordre de 40ml / axe de la déviation
Biodiversité	– Impact sur zone humide : 9 700 m²	– Proximité étang – Impact sur zones humides : 14 700 m²	– Impact sur zone humide : 12 400 m²
Activités économiques	– Pas d'impact sur activités économiques de la zone d'activité de Nazareth	– Impact sur emprises de l'antenne routière départementale de Plancoët (1300 m²) et sur parcelle ZD206 (2100 m²)	– Impact sur emprises de l'antenne routière départementale de Plancoët (350 m²) et sur parcelle ZD206 (800 m²)
Agriculture	– Impact sur surfaces agricoles : 10 960 m² – Reliquat parcelle ZD25 inexploitable	– Impact sur surfaces agricoles : 8 980 m² – Parcelle ZD25 exploitable	– Impact sur surfaces agricoles : 10 815 m² – Parcelle ZD25 éventuellement exploitable
Coûts			

Classement	Très favorable	Favorable	Pas de différence majeure	Faiblement défavorable	Défavorable	Très défavorable
Code couleur						

Au vu de l'analyse, la proposition d'ajustement n°2 permet d'éloigner le tracé des habitations situées dans le secteur de la Pacotais / La Ville ès Allain, tout en limitant les incidences sur les activités économiques de la zone d'activités de Nazareth, notamment sur le terrain de l'antenne routière départementale et la parcelle ZD 206. Bien que le tracé se rapproche des habitations du secteur de Canlac par rapport au projet présenté à la concertation phase 2, la distance d'environ 50 mètres entre ces habitations et l'axe de la déviation demeure suffisante pour assurer le respect des exigences réglementaires en matière de bruit. Ainsi, aucune mesure de protection acoustique ne sera règlementairement nécessaire.

Les membres du Comité de Pilotage, réunis le 18 juin 2025, ont émis, à l'unanimité, un avis favorable pour poursuivre les études sur la base de la proposition d'ajustement n° 2, sous réserve de la vérification que cet ajustement n'impacte pas le bassin de rétention existant sur la parcelle ZD 206 (ZA de Nazareth).

6.7 NUISANCES SONORES ET VISUELLES

Les nuisances sonores et visuelles ont été un sujet de préoccupation pour de nombreux riverains.

S'agissant des nuisances sonores, l'étude acoustique réalisée au stade avant-projet pour la solution retenue est jointe en annexe 9 du présent bilan de concertation. Le Département poursuivra l'étude acoustique au stade des études de projet, notamment afin de déterminer la faisabilité et le type de protection à mettre en œuvre pour les habitations nécessitant réglementairement une protection.

Sur l'aspect visuel, le Département poursuivra les études d'aménagements paysagers afin d'améliorer l'insertion du projet dans son environnement, en tenant compte des demandes de plantations formulées lors de la concertation phase 2 sous réserve de faisabilité.

6.8 CONCLUSION

Le Département va poursuivre les études du projet de déviation de Plancoët sur la base des avis émis par les membres du Comité de Pilotage réunis le 18 juin 2025, les tracés en plan des propositions d'ajustement présentées dans le présent dossier étant susceptibles d'évolution et d'adaptation en fonction de l'avancement des études.

7 APRÈS LA PHASE 2 DE CONCERTATION

7.1 SUITE DES ÉTUDES ET DU PARCOURS ADMINISTRATIF

Le chantier lié à l'aménagement de la déviation de Plancoët sera mis en œuvre au terme d'un processus réglementaire de plusieurs années.

➢ Bilan de concertation

Afin de poursuivre le projet, le Département échangera avec les collectivités locales (Communes et Intercommunalité) pour dresser le bilan de la concertation.

À l'issue de ces échanges, la Commission Permanente du Conseil Départemental sera invitée à arrêter le bilan de la phase 2 et global de la concertation publique.

➢ Une mise en compatibilité du PLUiH

Le projet de déviation nécessite une mise en compatibilité du PLUiH, notamment du fait de son impact sur des Espaces Boisés Classés.

Le Conseil Communautaire de Dinan Agglomération a prescrit, par délibération du 27 mai 2024, la révision du Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme Local de l'Habitat. L'enquête publique pour la révision du PLUiH étant programmée fin 2026, il est proposé d'intégrer le projet de déviation de Plancoët dans cette révision.

➢ Les études de projet

Les études de projet auront pour objet de définir le tracé précisément, ainsi que l'ensemble des détails de construction.

➢ L'étude d'impact

L'arrêté préfectoral en date du 6 mars 2025 portant décision après examen au cas par cas en application de l'article R.122-3-1 du code de l'environnement dispose que le projet de déviation Nord-Est de Plancoët (22) doit faire l'objet d'une évaluation environnementale.
Structurée à partir des principes de la séquence « Éviter, réduire, compenser », l'évaluation environnementale respectera toutes les exigences fixées par le code de l'environnement. Ainsi, l'étude d'impact intégrera une estimation des types et des quantités de résidus et d'émissions attendus, tels que la pollution de l'eau, de l'air, du sol et du sous-sol, le bruit, la vibration, la lumière, la chaleur, la radiation, et des types et des quantités de déchets produits durant les phases de construction et de fonctionnement, tout en précisant les mesures et des solutions envisagées pour éviter, réduire ou compenser ces impacts.

Elle comprendra en outre une évaluation des consommations énergétiques résultant de l'exploitation, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

L'étude d'impact sera soumise à l'appréciation de l'Autorité environnementale, puis présentée au public lors de l'enquête publique.

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

➢ Autorisation environnementale

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

Les procédures de déclaration d'utilité publique et de demande d'autorisation environnementale pourraient être menées conjointement.

➢ Dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées

Cette autorisation sera intégrée à l'autorisation environnementale.

En effet, compte tenu des enjeux écologiques du projet et notamment de l'exploitation par des chauves-souris du territoire traversé par le projet, une demande de dérogation au titre des espèces protégées sera présentée au Conseil Scientifique Régional du Patrimoine Naturel (CSRPN) ou au Conseil national de protection de la nature (CNPN).
Cette demande de dérogation devrait être accordée si les conditions suivantes sont réunies :

- La justification d'une Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur (RIIPM). Il conviendra ainsi de justifier de la puissance de l'intérêt public qui s'attache à la réalisation du projet, au regard des objectifs d'intérêt général qu'il poursuit sur le territoire considéré, de telle manière que cet intérêt public permette de justifier de porter atteinte à la biodiversité protégée,
- L'absence de solution alternative satisfaisante,
- L'absence d'atteinte au maintien dans un état de conservation favorable des populations des espèces concernées dans leur aire de répartition naturelle.

➢ L'enquête publique

Une fois le projet d'aménagement conçu en détail, une procédure d'enquête publique sera menée dans le cadre de la procédure de déclaration d'utilité publique. Elle sera conduite par un commissaire enquêteur ou une commission d'enquête indépendant du maître d'ouvrage. Le dossier sera exposé au public qui pourra alors s'exprimer sur l'utilité publique du projet.

➢ Déclaration de projet

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

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

- La Déclaration d’utilité publique (DUP)

Au terme de la procédure de déclaration d’utilité publique qui sera la première autorisation à être engagée, le Préfet peut alors, si l’ensemble des éléments est favorable, déclarer le projet d’utilité publique. Il s’agit d’un acte qui marque le départ de la phase opérationnelle de réalisation.

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

- Les autres procédures
    - Les acquisitions foncières

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

    - L’aménagement foncier agricole, forestier et environnemental

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

Les prélèvements de surfaces agricoles pourront être compensés en tout ou partie par des réserves foncières constituées par le Département.

Pour faire suite au choix de la variante retenue, une étude plus détaillée permettra de mesurer plus précisément ces impacts et d’apporter des réponses. Au vu de ces impacts, une procédure d’aménagement foncier pourra, le cas échéant, être mise en œuvre, suivant la décision de la Commission Intercommunale d'Aménagement Foncier (CIAF)

8 ANNEXES

8.1 ANNEXE 1 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

PROJET DE DÉVIATION DE PLANCOËT
SUR LES COMMUNES DE PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT
CONCERTATION PHASE 2 RELATIVE A L'APPROFONDISSEMENT DES ÉTUDES DE LA VARIANTE DE TRACÉ RETENUE

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

La concertation, qui se déroule tout au long de la conception du projet, a été articulée en 2 phases. La deuxième phase (phase 2) de concertation du public, relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue, se tiendra du **mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus** en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Cette deuxième phase (phase 2) de la concertation a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët et de lui permettre de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue.

Une réunion publique d'échange et d'information se tiendra en présentiel le jeudi 13 février 2025 à 19 h 00 à la salle Kreuzau, accès depuis la Rue des Buis à Plancoët. A défaut d'une tenue possible en présentiel en raison d'un contexte sanitaire spécifique, la réunion sera organisée aux mêmes date et heure sous forme numérique en distanciel. Un lien sera mis en ligne à cette fin sur le site internet du Département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques

Le public pourra consulter le dossier de concertation - Phase 2 à partir du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) :
- sur support papier en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies ;
- sur le site internet du Département : **https://cotesdarmor.fr/participations-publiques**

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

Une exposition publique de panneaux d'information se tiendra du mercredi 15 janvier 2025 (9 h) au mardi 18 mars 2025 (17 h) dans le hall de la Salle des Fêtes de Plancoët - Rue de la Madeleine à PLANCOËT. Elle sera accessible aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Plancoët. Les panneaux d'information exposés seront également consultables sur le site internet du Département.

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :
- Samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Saint-Lormel
- Lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët
- Samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h en mairie de Pluduno
- Samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët

Un atelier à destination du monde agricole se tiendra le mardi 25 février 2025 à 13 h 45 dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue de la Madeleine à Plancoët. Les personnes souhaitant participer à cet atelier sont invités à s'inscrire au préalable par mail à l'adresse suivante : ContactDIMM@cotesdarmor.fr ou par téléphone au 02 96 77 69 05.

Durant la phase 2 de la concertation, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus :
- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouverture des mairies
- par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18 mars 2025 à 17 h 00) à l'adresse suivante : Conseil Départemental des Côtes d'Armor – Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur – 9 Place du Général de Gaulle - CS 42371 – 22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

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

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

A l'issue de la deuxième phase de concertation, un bilan de la phase 2 et global de la concertation publique sera arrêté et mis à disposition du public sur le site internet du Département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques, ainsi que dans les mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.

g.lelabourier@viamedia-publicite.com 27/12/2024 08:30:09

PUBLICITÉS IMMOBILIÈRES RÉGLEMENTÉES

VENTES AUX ENCHÈRES IMMOBILIÈRES

VENTES JUDICIAIRES IMMOBILIÈRES

CESSIONS DOMANIALES BIENS COMMUNAUX

RENDEZ-VOUS EN ANNONCES OFFICIELLES

Annonces officielles

Sur **bretagne-marchespublics.com**, retrouvez les marchés publics et privés et les autres annonces sur **regions-annonceslegales.com**
Contact tel: 02 98 33 74 44 - E-mail : **annonceslegales@viamedia-publicite.com**
Conformément à l'arrêté du 14 décembre 2023 (NOR : MICE2332581A), le tarif de référence des annonces judiciaires et légales pour l'année 2024 (article 1) est fixé à 0,183 € HT le caractère pour les départements du Finistère, des Côtes-d'Armor, du Morbihan et de l'Ille-et-Vilaine. Les annonces relatives aux sociétés et fonds de commerce font l'objet d'une centralisation sur la base de données numérique centrale actulegales.fr conformément au décret n° 2012-1547 du 28 décembre 2012.

LEGALES ET JUDICIAIRES

Avis - Attributions de marchés

LOUDEAC communauté

AVIS D'ATTRIBUTION

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur : Loudéac Communauté Bretagne Centre.
Objet du marché : construction d'une passerelle himalayenne à Guerlédan (22).
Type d'avis : avis d'attribution.
Type de procédure : procédure adaptée.
Catégorie : travaux.
Marché unique.
Ce marché a été attribué.
Attributaire : Joly & Philippe (CP 73200).
Montant : 1 162 622 € HT.
Date d'attribution du marché : 20/11/2024.

LOUDEAC communauté

AVIS D'ATTRIBUTION

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur : Loudéac Communauté Bretagne Centre.
Objet du marché : réhabilitation et dépollution du site Garage des Pins, à Saint-Hervé (22).
Type d'avis : avis d'attribution.
Type de procédure : procédure adaptée.
Catégorie : travaux.
Marché unique.
Ce marché a été attribué.
Attributaire : Sèché Eco Services (CP 53810).
Montant : 124 939 € HT.
Date d'attribution du marché : 23/12/2024.

LOUDEAC communauté

AVIS D'ATTRIBUTION

Section 2 : identification de l'acheteur.
Nom complet de l'acheteur : Loudéac Communauté Bretagne Centre, 22600 Loudéac.
Type et numéro national d'identification : SIRET 200 067 460 00010.
Groupement de commandes : non.
Section 3 : identification du marché.
Intitulé du marché : prestation de service pour l'exploitation du service public d'eau potable.
CPV - objet principal : 65111000.
Type de marché : services.
Mots descripteurs : alimentation en eau potable.
Section 4 : informations d'attribution.
Renseignements relatifs à l'attribution du marché et/ou des lots : le marché a été attribué le 25/11/2024 par avis de la commission MAPA puis par décision à la société STGS (Avranches - 53) pour un montant forfaitaire de 174 920,20 € HT et une partie unitaire maximum annuel de 40 000 € HT.
Date d'envoi du présent avis : 23/12/2024.

Avis administratifs

DÉPARTEMENT DES CÔTES-D'ARMOR

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

Projet de déviation de Plancoët
sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
Concertation phase 2 relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'urbanisme et de la délibération du Conseil départemental du 08/11/2021, le département des Côtes-d'Armor poursuit la concertation sur le projet de déviation de Plancoët par les routes départementales 768 et 794.
La concertation, qui se déroule tout au long de la conception du projet, a été articulée en 2 phases. La deuxième phase (phase 2) de concertation du public, relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue, se tiendra du mercredi 15/01/2025 (9 h) au mardi 18/03/2025 (17 h) inclus, en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Cette deuxième phase (phase 2) de la concertation a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët et de lui permettre de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue.
Une réunion publique d'échange et d'information se tiendra en présentiel jeudi 13/02/2025, à 19 h, à la salle Kreuzau, accès depuis la rue des Buis, à Plancoët. A défaut d'une tenue possible en présentiel en raison d'un contexte sanitaire spécifique, la réunion sera organisée aux mêmes date et heure sous forme numérique en distanciel. Un lien sera mis en ligne à cette fin sur le site internet du département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
Le public pourra consulter le dossier de concertation - Phase 2, à partir du mercredi 15/01/2025 (9 h) :
- Sur support papier, en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët, aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies.
- Sur le site internet du département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
Le site internet centralisera les informations sur le projet et la concertation. Un lien vers le site internet sera mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Une exposition publique de panneaux d'information se tiendra du mercredi 15/01/2025 (9 h) au mardi 18/03/2025 (17 h), dans le hall de la salle des fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine, à Plancoët. Elle sera accessible aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Plancoët. Les panneaux d'information exposés seront également consultables sur le site internet du département.
Le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études et les services du département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les : samedi 15/02/2025, de 9 h à 12 h, en mairie de Saint-Lormel ; lundi 17/02/2025, de 14 h à 18 h, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des fêtes), rue Général-de-Gaulle, à Plancoët ; samedi 01/03/2025, de 9 h à 12 h, en mairie de Pluduno ; samedi 08/03/2025, de 9 h à 12 h, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des fêtes), rue Général-de-Gaulle, à Plancoët.
Un atelier à destination du monde agricole se tiendra mardi 25/02/2025, à 13 h 45, dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la salle des fêtes), rue de la Madeleine, à Plancoët. Les personnes souhaitant participer à cet atelier sont invitées à s'inscrire au préalable par mail à l'adresse suivante : contactdimm@cotesdarmor.fr, ou par téléphone au 02 96 77 69 05.
Durant la phase 2 de la concertation, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mercredi 15/01/2025 (9 h) au mardi 18/03/2025 (17 h) inclus :
- Par voie électronique, en les déposant sur le site internet du département à l'adresse suivante : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- Par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet, en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët, aux jours et heures d'ouverture des mairies.
- Par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18/03/2025, à 17 h), à l'adresse suivante : Conseil départemental des Côtes-d'Armor, Direction des infrastructures, de la mobilité et de la mer, à l'attention de M. le Directeur, 9, place Général-de-Gaulle, CS 42371, 22023 Saint-Brieuc cedex 1.
Les évènements de la concertation (réunions, permanences ou ateliers) et l'exposition publique se tiendront dans le strict respect des mesures sanitaires prescrites par la réglementation en vigueur.
Les évènements complémentaires éventuels (permanences, ateliers ou réunions supplémentaires) seront annoncés par différents modes de publicité (publication dans la presse locale, affichage, bulletins municipaux, espace internet dédié…).
A l'issue de la deuxième phase de concertation, un bilan de la phase 2 et global de la concertation publique sera arrêté et mis à disposition du public sur le site internet du département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques, ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Vie des sociétés - Avis de constitution

AVIS

Aux termes d'un acte sous signature privée en date à Plérin du 27/11/2024, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes. Forme : société par actions simplifiée. Dénomination : **BLC**. Siège : 12, rue de la Ville-au-Roux, 22190 Plérin. Durée : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter de son immatriculation au registre du commerce et des sociétés. Capital : 1 500 €. Objet : acquisition, construction de biens immobiliers pour la revente, marchand de biens. Exercice du droit de vote : tout associé peut participer aux décisions collectives sur justification de son identité et de l'inscription en compte de ses actions au jour de la décision collective. Sous réserve des dispositions légales, chaque associé dispose d'autant de voix qu'il possède ou représente d'actions. Agrément : les cessions d'actions au profit d'associés ou de tiers sont soumises à l'agrément de la collectivité des associés. Président : François-Marie Cales, demeurant 12, rue de la Ville-au-Roux, 22190 Plérin. Directeur général : Jean-Vincent Le Cam, demeurant 1, Le Fournil, 22400 Landéhen. La société sera immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Saint-Brieuc. Pour avis, le président.

RENDEZ-VOUS SUR letelegramme.fr

Vous créez votre entreprise ?



Saisissez votre annonce légale sur regions-annonceslegales.com

Tous journaux habilités en France

Devis & attestation de parution immédiats

Suite des obsèques

Priziac, Paris, Irlande

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Émile LOHIER
dit "Cap"

à l'âge de 91 ans.
De la part de :
Mme Danielle Lohier, née Le Laing, son épouse;
Alain et Anne-Marie, Gilles et Imogen, ses enfants;
ses petits-enfants et toute la famille.

Un hommage lui sera rendu **lundi 30 décembre 2024, à 12 h 15, au crématorium de Carhaix-Plouguer.**
Le dépôt de l'urne s'effectuera au cimetière de Priziac à 16 h 30, ce même jour.
Ne recevant pas de condoléances, la famille remercie sincèrement toutes les personnes qui auront une pensée pour lui.
Les fleurs sont réservées à la famille.
Émile repose au funérarium Le Meur, chemin de Parc Charles, au Faouët.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Le Meur-Le Gal,
Le Faouët, 02 97 23 07 70

Gouesnou, Ploudaniel Plounévez-Lochrist

C'est avec une profonde tristesse que nous vous faisons part du décès de

Monsieur André TINÉVEZ

survenu à l'âge de 56 ans.
De la part de :
son épouse,
Marie-Christine, née Cadiou;
ses enfants, Nolwenn,
Juliette et Ary, Gauthier;
ses parents, Jeanne et Paul;
sa sœur, Marie-Paule
et Christian Abiven;
son frère, Bernard;
ses beaux-parents,
Renée et Désiré (†) Cadiou;
ses beaux-frères, belles-sœurs, neveux, nièces, et toute la famille.

Un hommage lui sera rendu **lundi 30 décembre, à 16 h 30, en la salle de cérémonie du Centre funéraire de l'Ouest, 245 rue Général Paulet à Brest,** où André repose.
Visites à partir de 15 h.
La famille remercie les Drs Bazire, Stéphan, Bourbonne, l'ensemble du personnel soignant du service Oncologie du CHU de Brest, pour leur bienveillance et leur professionnalisme, ainsi que son médecin traitant le Dr Guibourg, ses infirmiers Léa, Muriel, Thierry et tous ceux qui l'ont accompagné.
Des dons en faveur d'Innovéo pour la Recherche médicale seront préférés aux fleurs.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

La Maison des Obsèques
PF de l'Ouest,
Brest, 02 98 01 14 14

Saint-Renan, Le Conquet Plouguffan, Brest, Lanrivoaré Marzan (56)

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de

Madame Françoise JAOUEN
née PERROT
"Soizic"

survenu à l'âge de 88 ans.
De la part de :
ses enfants,
Jeannine et Jean-Paul Petton,
Pierre (†),
Claude et Marie-Thé,
Joël et Ghislaine,
Patrice et sa compagne Eveline,
Gisèle et Patrick Thézé,
Denis et Gaëlle;
ses petits-enfants Freddy (†),
Arnaud, Fabrice, Jérôme, Ludovic,
Maroussia, Angélique, Florian, Marina,
Mallaury, Anthony, Audrey, Camille
et leurs conjoints;
ses arrière-petits-enfants,
ses sœurs et son frère,
ses belles-sœurs et son beau-frère,
et toute la famille.
Une pensée pour son époux Yves (†),
Freddy (†) et Marie-Lou (†).

La cérémonie religieuse sera célébrée **lundi 30 décembre, à 14 h 30, en l'église de Saint-Renan.**
La famille remercie le personnel de la résidence Ty Braz pour sa gentillesse et son dévouement, ses infirmières à domicile et le Dr Bellion.
Françoise repose au Centre funéraire du Languis à Plouarzel.
Visites ce vendredi, samedi et dimanche, de 14 h à 18 h.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Laot,
Saint-Renan, 02 98 84 22 22

Plogonnec, Claix (38) Briec, Plabennec

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de

Marie-Bernadette RIEN
née JAÏN

survenu le mardi 24 décembre 2024, à l'âge de 75 ans.
De la part de :
son époux, Albert (†);
ses enfants, Mikaël et Mathilde,
Nathalie et Thierry, Bernard et Isabelle;
ses petits-enfants adorés,
Lisa, Kelian, Paris, Elona, Ilan, Loëven;
ses sœurs,
ses beaux-frères, ses belles-sœurs,
et toute la famille.

Un hommage lui sera rendu **lundi 6 janvier, à 10 h 30, au crématorium de Quimper.**
Marie-Bernadette repose à l'Espace funéraire de Plogonnec, 5 rue de Boutéfélec.
Visites les vendredi 27, samedi 28 et dimanche 29 décembre, de 14 h à 18 h.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Douérin - Funéplus,
Plogonnec, 02 98 98 56 21

Landerneau, Brest, Guipavas

C'est avec tristesse que nous vous faisons part du décès de

Monsieur Denis FALC'HUN

à l'âge de 71 ans.
De la part de :
son épouse, Monique, née Rozec;
ses enfants,
Jean-Marc et Marie,
Carine et Vincent;
ses petites-filles,
Laura, Sarah, Adèle, Manon;
ses frères, sa sœur,
ses beaux-frères et belles-soeurs,
ses neveux, nièces,
toute la famille et ses amis.

Un hommage lui sera rendu **mardi 31 décembre, à 10 heures, en salle de cérémonie de Saint-Emel à Landerneau.**
Denis repose à la chambre funéraire de Saint-Emel. Visites de 15 h à 18 h.
Aux fleurs seront préférés des dons pour la Recherche médicale.
La famille remercie l'ensemble du personnel de l'AUB de Landerneau pour sa gentillesse.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Bodiger,
Landerneau, 02 98 40 25 80

Treffléan, Auray, Ploeren Saint-James

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de

Madame Mireille BOURDET
née SÉNÉCHAL

survenu à l'âge de 69 ans.
De la part de :
Mickaël, Carine, Anthony, ses enfants;
Céline, Kylian, Zina, Louna, Joy, Lily, Lou, ses petits-enfants,
et toute la famille.

Un dernier hommage lui sera rendu **lundi 30 décembre 2024, à 10 h 30, au crématorium de Plescop.**

PF Kergal,
Theix, 02 97 43 07 49

Landivisiau, Plouzévédé Comines (59)

Nous avons la tristesse de vous annoncer le décès de

Madame Bernadette BRAEM
née DUPONT
Rubanière retraitée

survenu à l'âge de 80 ans.
De la part de :
Stéphane et Caroline Braem,
ses enfants;
Audrey et Arthur,
Morgane,
ses petits-enfants;
Jean-Pierre Braem, son beau-frère,
et toute la famille.

Un dernier hommage lui sera rendu **lundi 30 décembre 2025, à 12 heures, au crématorium de Saint-Thégonnec.**
Bernadette repose à la Résidence Saint Roch de Plouvorn.
Visites de 14 h à 16 h.
La famille remercie le personnel du centre hospitalier de Morlaix, celui de la résidence Saint Roch et celui de la résidence Lannouchen de Landivisiau.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Ménez,
Landivisiau, 02 98 68 00 08

Saint-Pol-de-Léon

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Michel GUYADER

survenu à l'âge de 90 ans.
De la part de :
Marie-Thérèse et René Le Rest,
ainsi que ses cousins, cousines,
et toute la famille.

La cérémonie religieuse sera célébrée **samedi 28 décembre 2024, à 14 h 30, en la chapelle Saint-Pierre à Saint-Pol-de-Léon.**
Michel repose à l'Espace funéraire de Saint-Pol-de-Léon. Visites ce vendredi de 14 h à 18 h.
La famille remercie toutes les personnes qui prendront part à sa peine et tout particulièrement l'ensemble du personnel de l'EHPAD de Kersaudy.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

La Maison des Obsèques-PF Gouriou,
Saint-Pol-de-Léon, 02 98 19 11 11

Yffiniac

Nous avons le regret de vous faire part du décès de

Madame Francine BAUDET
née LOQUIN

survenu à l'âge de 98 ans.
De la part de :
Louis et Marylène;
Joël et Paulette;
ses fils et ses belles-filles;
ses petits-enfants
et arrière-petits-enfants,
ainsi que ses neveux et nièces.

La cérémonie religieuse sera célébrée **mardi 31 décembre 2024, à 10 h 30, en l'église d'Yffiniac,** suivie de l'inhumation au cimetière.
Francine repose au funérarium de la Baie ZA de la Ferrère à Yffiniac.
Visites de 14 h à 18 h.
La famille remercie tout particulièrement le Dr David, le CIAS, les infirmières du Penthièvre et Isabelle pour leur gentillesse et leur dévouement.
Fleurs et souvenirs réservées à la famille et aux proches.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

La Maison des Obsèques
Hamon funéraire,
Yffiniac, 02 96 72 60 42

Quiberon

Ses enfants, ses petits-enfants et arrière-petits-enfants ont la profonde tristesse de vous faire part du décès de

Madame Marcelle LE BREUIL
née CORVEC

survenu le mercredi 25 décembre 2024.

Selon sa volonté, ses obsèques seront célébrées **dans l'intimité familiale.**
La famille remercie chaleureusement toutes les personnes qui s'associeront à sa peine.
Cet avis tient lieu de faire-part et de remerciements.

PF Guérin,
Quiberon, 02 97 29 55 75

Arzon, Saint-Nazaire

Nous avons la tristesse de vous faire part du décès de

Monsieur Michaël POIRON

le monsieur qui promenait son gros chien blanc appelé Roméo à Arzon, survenu le lundi 23 décembre 2024, à l'âge de 63 ans.
De la part de :
Marielle, son épouse;
Augustine, sa maman,
ainsi que toute sa famille et amis.

Un dernier hommage lui sera rendu **jeudi 2 janvier 2025, à 11 heures, au crématorium de Saint-Nazaire.**
Michaël repose à la chambre funéraire de Sarzeau, visites jusqu'à dimanche de 14 h à 18 h 30.

PF de Rhuys,
Sarzeau, 02 97 41 36 14

Plantez un arbre pour honorer vos proches, rendez-vous dans la rubrique arbre sur avis-de-deces.ouest-france.fr

ouest france

SOCIETE OUEST-FRANCE,
S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 300 000 €.

Siège social :
10, rue du Breil - 35000 RENNES.
Tél. 02 99 32 60 00
www.ouest-france.fr

Rédaction de Paris :
91, rue du Faubourg Saint-Honoré 75008 Paris. Tél. 01 44 71 80 00.

Fondateur : M. Paul Hutin Desgrées.
Cofondateur : M. François Desgrées du Loû.
Fondateur de l'Association pour le Soutien des Principes de la Démocratie Humaniste : M. François Régis Hutin.

Directeur de la publication : M. François-Xavier Lefranc.

Rédacteurs en chef : M. Philippe Boissonnat, Mme Laëtitia Greffié, M. Sébastien Grosmaître.

Membres du Directoire :
MM. François-Xavier Lefranc, Président, Fabrice Bazard, Directeur Général, Mme Maud Lévrier, M. Olivier Portis.

Membres du Conseil de Surveillance :
MM. David Guiraud, Président, Mmes Christine Blanc Patin, Vice-Présidente, Valérie Cottereau, Elsa Da Costa, Annabel Desgrées du Loû, Laurence Méhaignerie, MM. Pierre Charpentier, Denis Boissard, Thierry Maillard, SIPA représentée par M. Benoît Le Goaziou, Association Ouest-France Solidarité représentée par M. Paul Hutin.

Principale associée : SIPA
(Société d'investissements et de participations). SIPA est contrôlée par l'Association pour le Soutien des Principes de la Démocratie Humaniste, association loi 1901, dont le Conseil d'Administration est composé de : MM. David Guiraud, Président, Bertrand Badré, Olivier Bonsart, Denis Boissard, Christophe Hutin, Benoît Le Goaziou, François Le Goaziou, Gabriel Petitpont, Mmes Christine Blanc Patin, Annabel Desgrées du Loû, Laurence Méhaignerie, Anne-Marie Quéméner, Dominique Quinio, Marie-Trinité Touffet.

Abonnement
Retrouvez nos offres sur abo.ouest-france.fr
Tarif 1 an : 432 €

Une question sur votre abonnement ?
Nos conseillers sont à votre écoute du lundi au vendredi de 8h à 18h au 02 99 32 66 66 (appel non surtaxé).
Vous pouvez aussi gérer votre abonnement sur moncompte.ouest-france.fr

Publicité extralocale : 366 SAS
Tél. 01 80 48 93 66. www.366.fr

Publicité locale :
Additi média,
tél. 02 19 29 04 27. additimedia.fr

Commission paritaire n° 0625 C 86666
N° ISSN : 0999-2138.

Impression : Ouest-France, 10, rue du Breil, 35051 Rennes cedex 9.
Parc d'activité de Tournebride, 44118 La Chevrolière.

Imprimé sur du papier produit en France, Suisse, Belgique, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni.
Taux moyen de fibres recyclées : 90,42 %.
Eutrophisation : 0,010 kg/tonne.

Tirage du vendredi 27 décembre 2024 : 498 648

PEFC
Certifié PEFC - PEFC/10-31-3602

Retrouvez tous les marchés publics et privés parus sur les 12 départements du Grand Ouest sur :
centraledesmarchés.com

Pour faire paraître une annonce légale :
Medialex, tél. 02 99 26 42 00 - Fax 0 820 309 009 (0,12€ la minute)
e-mail : annonces.legales@medialex.fr - Internet : www.medialex.fr

Tarif de référence stipulé dans Art.2 de l'arrêté ministériel du 14 décembre 2023, soit 0,183 € ht le caractère ou tarif forfaitaire à titre dérogatoire pour certaines annonces légales.
Les annonceurs sont informés que, conformément au décret no 2012-1547 du 28 décembre 2012, les annonces légales portant sur les sociétés et fonds de commerce concernées et publiées dans les journaux d'annonces légales, sont obligatoirement mises en ligne dans une base de données numérique centrale, www.actulegales.fr.

Avis administratifs

Département des **CÔTES D'ARMOR**
Projet de déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
Concertation phase 2 relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue

AVIS DE CONCERTATION

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'urbanisme et de la délibération du conseil départemental du 8 novembre 2021, le département des Côtes d'Armor poursuit la concertation sur le projet de déviation de Plancoët par les routes départementales 768 et 794.
La concertation, qui se déroule tout au long de la conception du projet, a été articulée en 2 phases. La deuxième phase (phase 2) de concertation du public, relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue, se tiendra du mercredi 15 janvier 2025 (9 h 00) au mardi 18 mars 2025 (17 h 00) inclus en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Cette deuxième phase (phase 2) de la concertation a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët et de lui permettre de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue.
Une réunion publique d'échange et d'information se tiendra en présentiel le jeudi 13 février 2025 à 19 h 00 à la salle Kreuzau, accès depuis la rue des Buis à Plancoët. À défaut d'une tenue possible en présentiel en raison d'un contexte sanitaire spécifique, la réunion sera organisée aux mêmes date et heure sous forme numérique en distanciel. Un lien sera mis en ligne à cette fin sur le site internet du département :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
Le public pourra consulter le dossier de concertation - Phase 2 à partir du mercredi 15 janvier 2025 (9 h 00) :
- sur support papier en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies ;
- sur le site internet du département :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
Le site internet centralisera les informations sur le projet et la concertation. Un lien vers le site internet sera mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Une exposition publique de panneaux d'information se tiendra du mercredi 15 janvier 2025 (9 h 00) au mardi 18 mars 2025 (17 h 00) dans le hall de la salle des fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine à Plancoët. Elle sera accessible aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Plancoët. Les panneaux d'information exposés seront également consultables sur le site internet du département.
Le groupement de maîtrise d'oeuvre en charge des études et les services du département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :
- samedi 15 février 2025 de 9 h 00 à 12 h 00 en mairie de Saint-Lormel,
- lundi 17 février 2025 de 14 h 00 à 18 h 00, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des fêtes), rue du Général-de-Gaulle à Plancoët,
- samedi 1er mars 2025 de 9 h 00 à 12 h 00 en mairie de Pluduno,
- samedi 8 mars 2025 de 9 h 00 à 12 h 00, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des fêtes), rue du Général-de-Gaulle à Plancoët.
Un atelier à destination du monde agricole se tiendra le mardi 25 février 2025 à 13 h 45 dans les salles Émeraude et Corail (rez-dechaussée de la salle des fêtes), rue de la Madeleine à Plancoët. Les personnes souhaitant participer à cet atelier sont invités à s'inscrire au préalable pa mail à l'adresse suivante :
ContactDIMM@cotesdarmor.fr ou par téléphone au 02 96 77 69 05.
Durant la phase 2 de la concertation, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mercredi 15 janvier 2025 (9 h 00) au mardi 18 mars 2025 (17 h 00) inclus :
- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du département à l'adresse suivante :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët aux jours et heures d'ouverture des mairies,
- par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18 mars 2025 à 17 h 00) à l'adresse suivante : conseil départemental des Côtes d'Armor, direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer, à l'attention de M. le Directeur, 9, place du Général-de-Gaulle, CS 42371, 22023 Saint-Brieuc cedex 1.
Les évènements de la concertation (réunions, permanences ou ateliers) et l'exposition publique se tiendront dans le strict respect des mesures sanitaires prescrites par la réglementation en vigueur.
Les évènements complémentaires éventuels (permanences, ateliers ou réunions supplémentaires) seront annoncés par différents modes de publicité (publication dans la presse locale, affichage, bulletins municipaux, espace internet dédié, ...).
À l'issue de la deuxième phase de concertation, un bilan de la phase 2 et global de la concertation publique sera arrêté et mis à disposition du public sur le site internet du département :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques, ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Vie des sociétés

GARANTIE FINANCIÈRE
La garantie financière visée par la loi du 2 janvier 1970 dont bénéficie l'entité Nouvelle Demeure, 13, rue du Général-de-Gaulle, 35540 Plerguer, immatriculée au RCS 812 886 232, disposant de succursales situées :
- 26 B, rue Léon-Pépin, 22490 Pleslin-Trigavou,
- 19, place de la Mairie, 22120 Quessoy France,
pour ses activités de :
- transaction immobilière depuis le 10 septembre 2015,
- gestion immobilière depuis le 10 septembre 2015,
auprès de son garant financier, Galian-SMABTP, société anonyme, RCS 423 703 032, prendra fin trois jours francs après la publication du présent avis.
Les créances, s'il en existe, devront être déclarées au siège de Galian-SMABTP, 89, rue la Boétie, 75008 Paris, dans les trois mois de la présente insertion.

AVIS DE CONSTITUTION

Aux termes d'un acte sous signature privée en date à Le Merzer du 23 décembre 2024, il a été constitué une société présentant les caractéristiques suivantes :
Forme sociale : société à responsabilité limitée.
Dénomination sociale : ML Auto 22.
Siège social : Roz Porjou, 22200 Le Merzer.
Objet social : mécanique automobile et vente de véhicules d'occasion.
Durée de la société : 99 ans à compter de la date de l'immatriculation de la société au Registre du commerce et des sociétés.
Capital social : 1 000 euros.
Gérance : M. Cédric Socha, demeurant 10, Le Lannec, 22200 Plouisy, assure la gérance.
Immatriculation de la société au Registre du commerce et des sociétés de St-Brieuc.

Pour avis
La Gérance

igam
EXPERTISE COMPTABLE

BCB
Société à responsabilité limitée unipersonnelle
Au capital de 5 000 euros
Siège social : Les Préaux
22130 PLOREC-SUR-ARGUENON
753 789 189 RCSaint-Malo

TRANSFERT DE SIÈGE SOCIAL

Aux termes d'une décision en date du 30 novembre, l'associé unique a décidé de transférer le siège social du lieu-dit Les Préaux, 22130 Plorec-sur-Arguenon au 41, rue de Dinan, zone artisanale de Nazareth, 22130 Plancoet à compter du 1er décembre 2024.

Pour avis
La Gérance

Décisions du tribunal de commerce de Saint-Brieuc

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC
Par jugement du 18 décembre 2024, le tde commerce de Saint-Brieuc a prononcé une interdiction de gérer pour une période de 8 ans à l'encontre de M. Berthome Éric, gérant de la société EURL Enorika, 15, place Sainte-Anne, 22730 Trégastel.

Le Greffier
SELARL PATY-TEPHO.

GREFFE DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE BREST
EQUANTEC
RCS Brest : 502 619 596
Par jugement en date du 17 décembre 2024 le tribunal de commerce de Brest a prononcé la clôture de la liquidation judiciaire pour insuffisance d'actif de la SARL Equantec dont le siège social est rue Alfred-Sauvy, ZI de Kerscao, 29480 Le Relecq Kerhuon et ayant un établissement secondaire 28, rue du Sabot, 22440 Ploufragan. Activité : analyses, essais et inspections.

Le Greffier
SELARL PATY-TEPHO.

Découvrez les nouveautés des
Editions OUEST-FRANCE
Beaux-livres - Maison décoration
Tourisme - Histoire Cuisine
Loisirs créatifs - Pratique
Nature - Jeunesse
www.editionsouestfrance.fr

La centrale des marchés
Développez votre activité
en consultant gratuitement les marchés publics
lacentraledesmarches.com

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



Déviation de PLANCOËT

UN PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PUBLIQUE

Phase 2 de la concertation du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus.

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

POURQUOI LA DÉVIATION DE PLANCOËT ?

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

L'AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT A POUR OBJECTIFS

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

DONNEZ VOTRE AVIS

Réunion publique d'échange et d'information le jeudi 13 février 2025 à 19h00 à la salle Kreuzau, accès depuis la Rue des Buis à Plancoët.
La réunion publique sera également diffusée en direct à partir du site internet du Département :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques

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

- **Samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h** en mairie de Saint-Lormel
- **Lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h** - Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët
- **Samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h** en mairie de Pluduno
- **Samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h –** Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët

Durant la phase 2 de la consultation, le public pourra présenter, du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus, **ses observations et propositions** :

- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante :
  https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouvertures des mairies ;
- par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18 mars 2025 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

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

Réalisation : service communication d'Ingérop

Consultez le dossier de concertation à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département https://cotesdarmor.fr/participations-publiques et en version papier dans les mairies de communes concernées par le projet :
Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Côtes d'Armor le Département

Déviation de PLANCOËT

LES ACTEURS DU PROJETS

Le Département des Côtes d'Armor

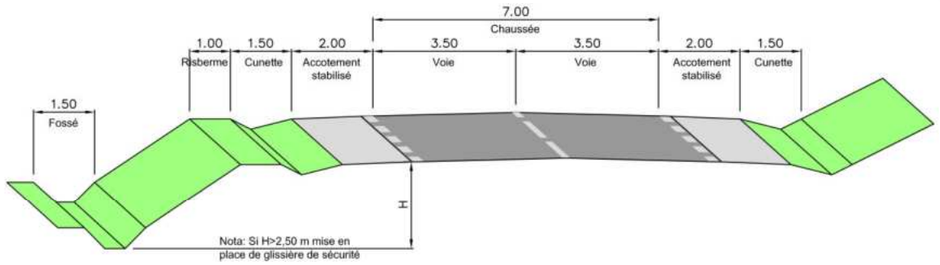
Le Département des Côtes d'Armor assure la maîtrise d'ouvrage de l'opération

Le Comité de Pilotage

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

LA GÉOMÉTRIE DU PROJET

La déviation de Plancoët, d'une longueur de 4,7 km, sera constituée d'une chaussée bidirectionnelle de 7 m de large bordée de 2 accotements. La vitesse maximale autorisée est de 80 km/h. La circulation des véhicules agricoles est autorisée sur l'ensemble de la déviation.



LES POINTS D'ÉCHANGES

Les points d'échanges sont traités en carrefours giratoires ou en carrefour en croix (voir localisation sur le plan ci-contre) :

1 raccordement Ouest de la déviation sur le carrefour giratoire de la Millière,

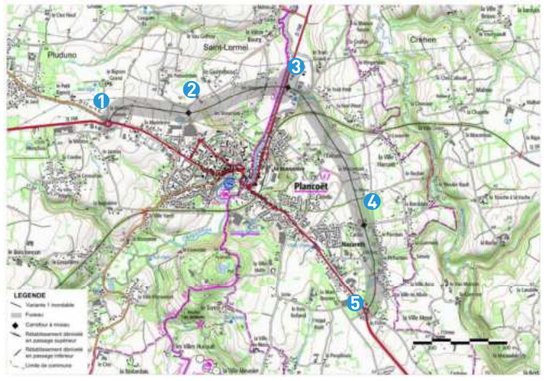
2 carrefour giratoire avec la Voie Communale n°4,

3 carrefour giratoire avec la RD768,

4 carrefour en croix avec la RD 28 avec des voies de tourne-à-gauche,

5 raccordement Est de la déviation sur le carrefour giratoire du Frêne

En dehors de ces points d'échange, la section courante de la déviation est sans accès direct pour les riverains.

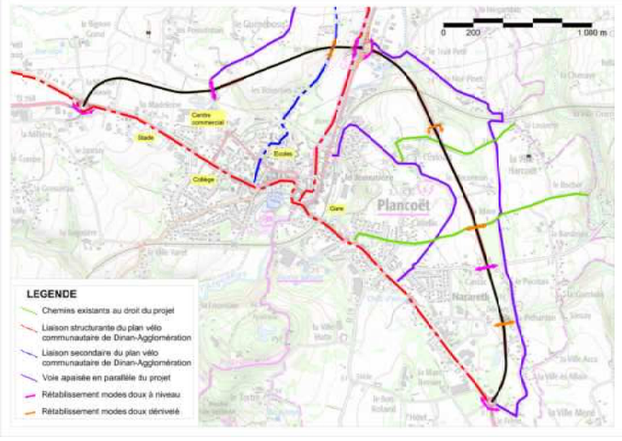


LES MODES DOUX

Le projet de déviation intègre les modes doux en considérant les interfaces avec le schéma directeur mode doux de Dinan Agglomération :

- la liaison secondaire Plancoët – Saint-Lormel projetée en appui de la Voie Communale des Vergers sera rétablie par un passage supérieur de cette Voie Communale sur la déviation,
- la liaison structurante Plancoët – Créhen programmée en rive gauche de l'Arguenon sera rétablie à niveau, à l'ouest de l'ouvrage de franchissement de l'Arguenon par la déviation. Une attention toute particulière sera portée sur la sécurisation de ce franchissement.
- La liaison mode doux entre Pluduno et le Vieux Bourg pourra être assurée par la Voie Communale desservant les lieux dits La Croix Landière et la Ville Orien.

Il est également envisagé de rétablir le chemin agricole au niveau de l'Evinais par un ouvrage passant sous la déviation, de même pour le chemin de randonnée au niveau du lieudit La Mare.



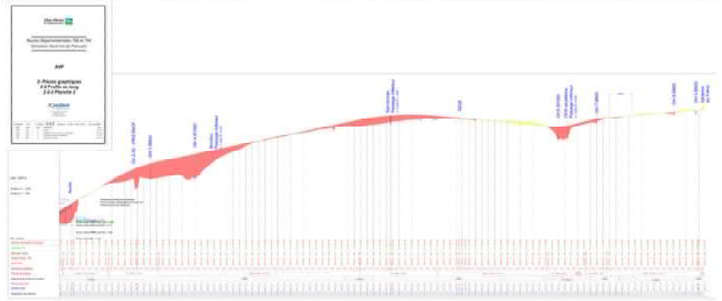
Réalisation : service communication d'Ingérop

Consultez le dossier de concertation à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département https://cotesdarmor.fr/participations-publiques et en version papier dans les mairies de communes concernées par le projet :
Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

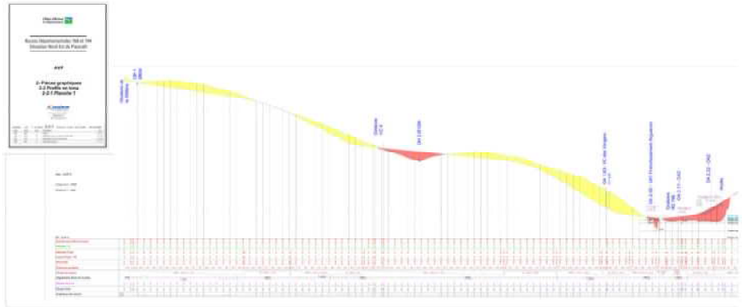
Côtes d'Armor le Département

Déviation de PLANCOËT









NB : Le tracé en plan, le profil en long, les profils en travers et les plans d'ouvrages d'art présentés dans le dossier sont susceptibles d'évolution et d'adaptation en fonction de l'avancement des études

Le coût de l'opération est estimé à 21,553 M€ HT (valeur juin 2024) :

Etudes (conception) :	1 M€ HT
Acquisitions foncières :	0,757 M€ HT
Travaux y compris aléas :	19,796 M€ HT

Consultez le dossier de concertation à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département https://cotesdarmor.fr/participations-publiques et en version papier dans les mairies de communes concernées par le projet :
Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Côtes d'Armor le Département

Réalisation : service communication d'Ingénop

8.3 ANNEXE 3 : DIAPORAMA ET COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 13 FÉVRIER 2025

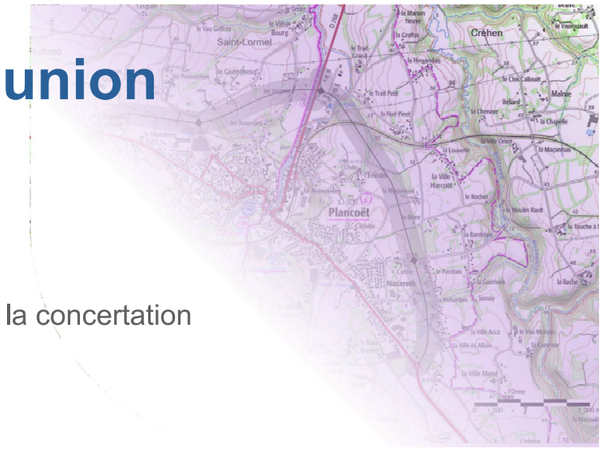
Projet de déviation de Plancoët
Parlons-en !



Réunion publique de concertation – Phase 2
Jeudi 13 février 2025

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Déroulé de la réunion



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

Pour vous exprimer par SMS : 06 78 12 67 53

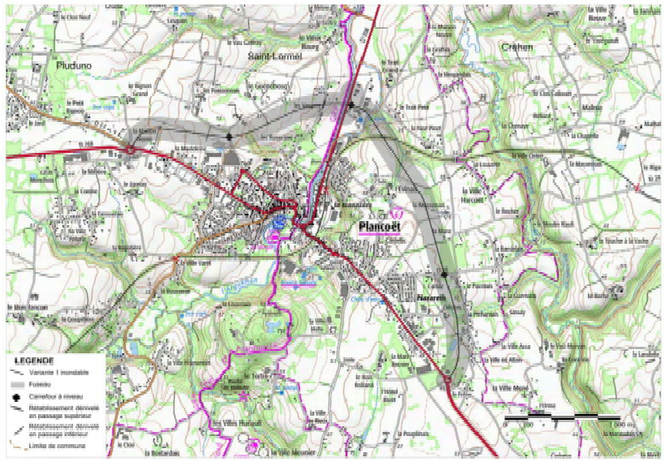
Des objectifs partagés

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

06 78 12 67 53

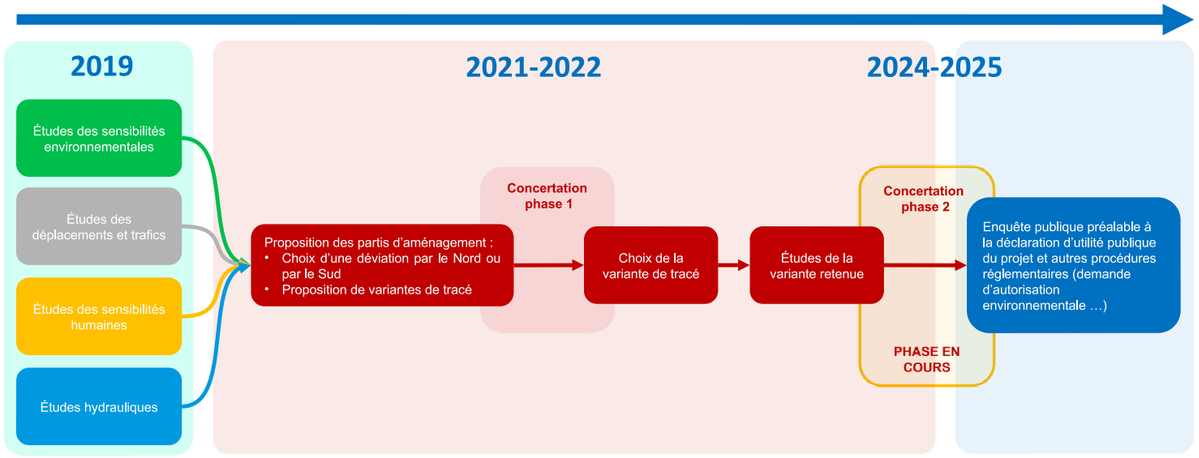
Principes de la déviation

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



06 78 12 67 53

Une concertation en 2 temps



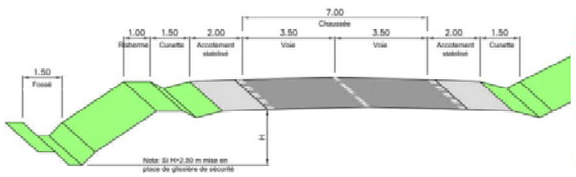


Présentation du projet

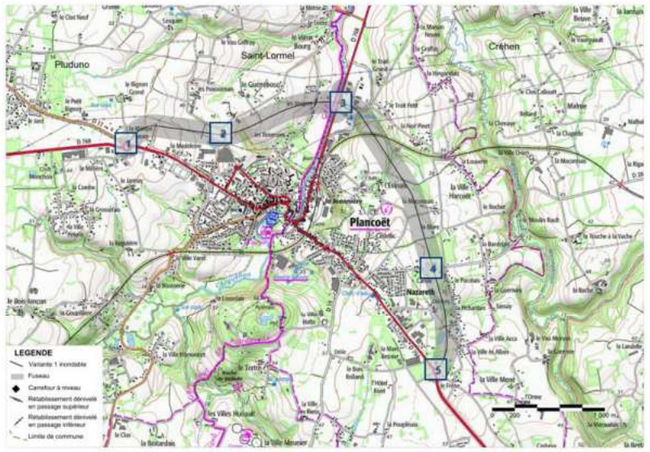
06 78 12 67 53

Caractéristiques générales

Profil en travers type de la voirie

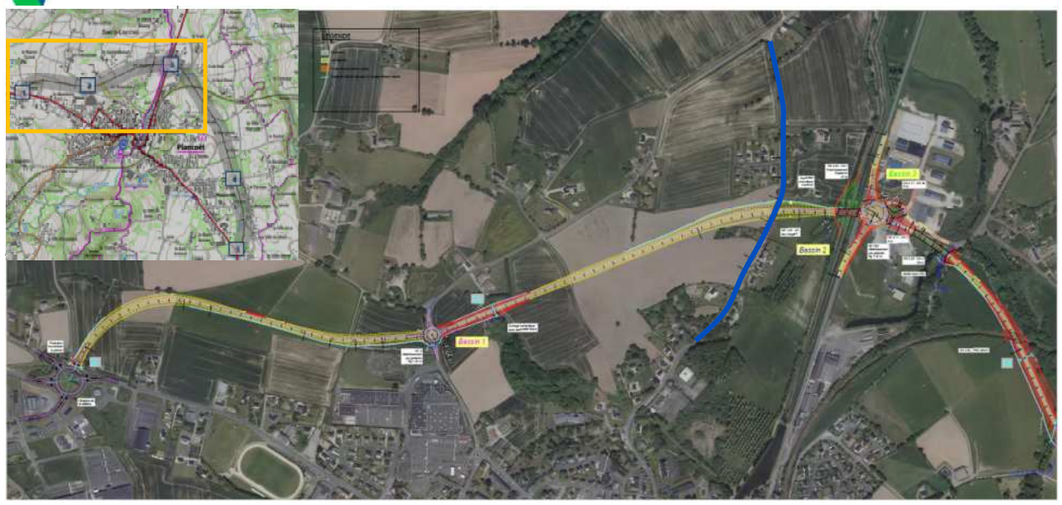


Localisation des points d'échanges

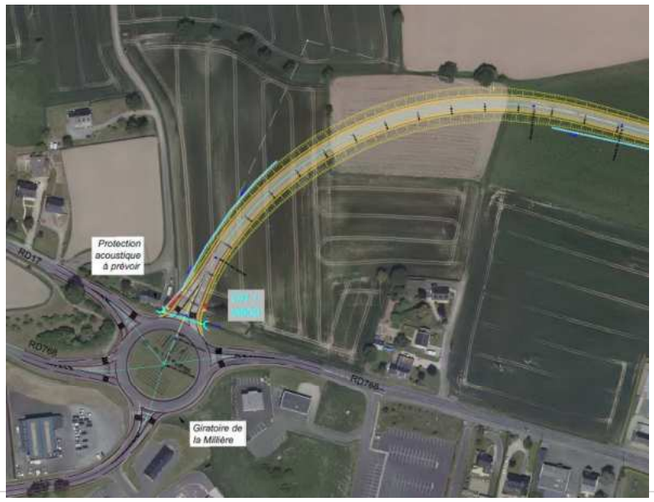


06 78 12 67 53

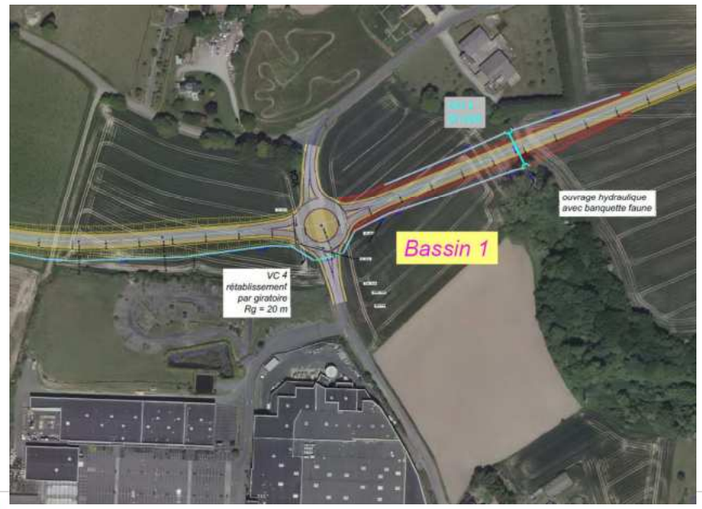
Section nord



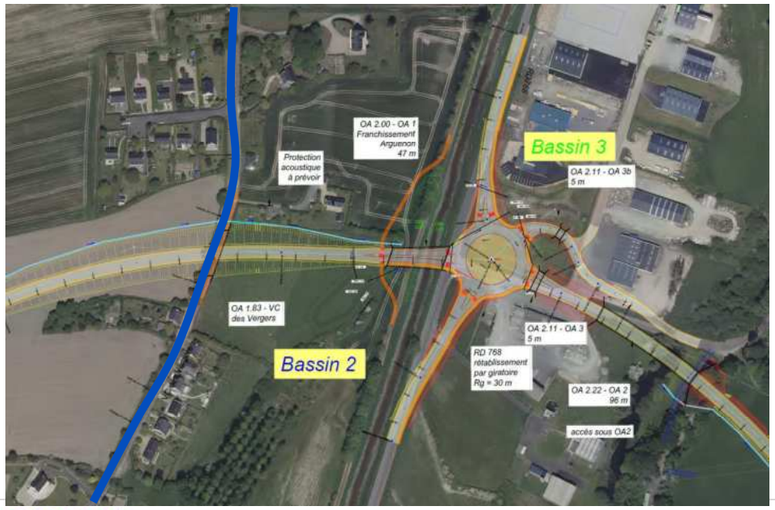
Raccordement giratoire de la Millière



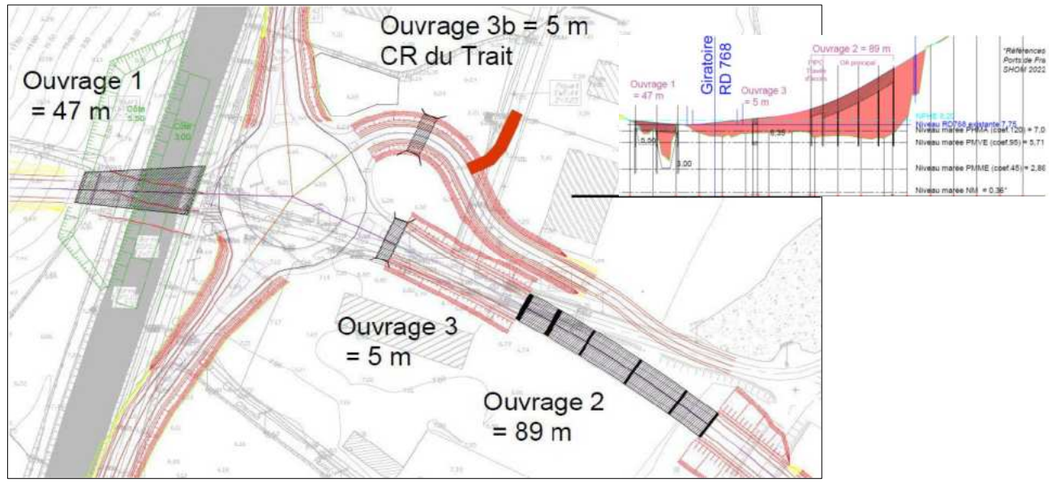
Point d'échange Voie Communale 4



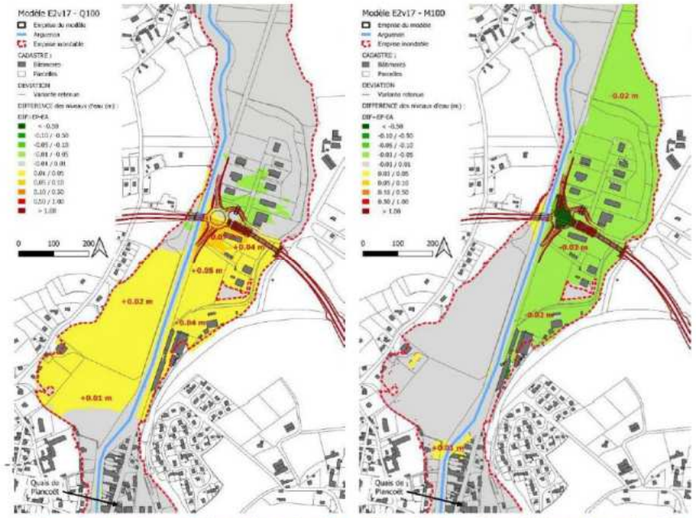
Franchissement de la vallée de l'Arguenon



Caractéristiques techniques détaillées



Justification hydraulique du projet

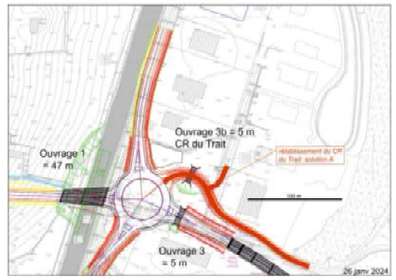


Différence des niveaux d'eau modélisés entre l'état projet et l'état initial - Modèle E2v17 – Q100

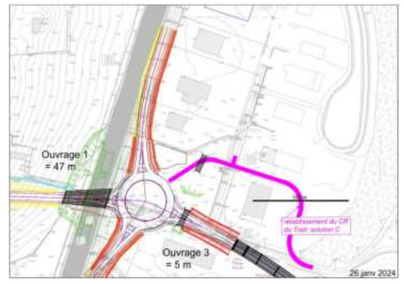
Différence des niveaux d'eau modélisés entre l'état projet et l'état initial - Modèle E2v17 – M100

Accès à la Zone d'Activité des Vergers

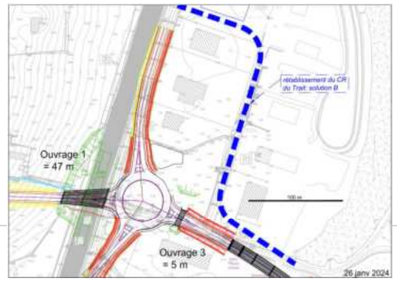
Variante A



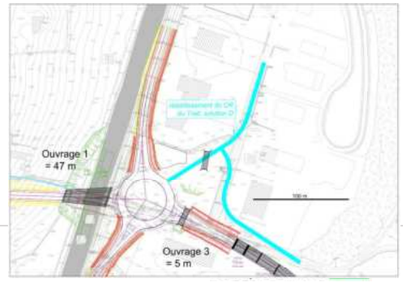
Variante C



Variante B

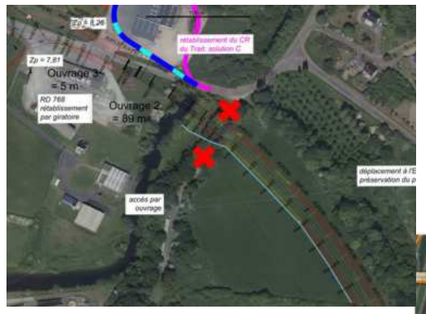


Variante D



Accès au secteur de la Couarde

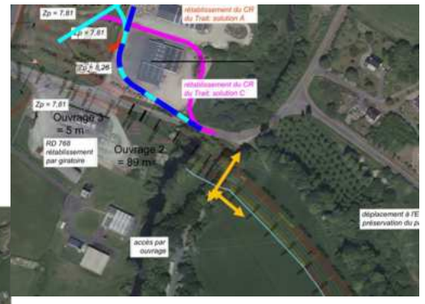
Variante A : pas de rétablissement de l'accès



Variante B : élargissement OA2



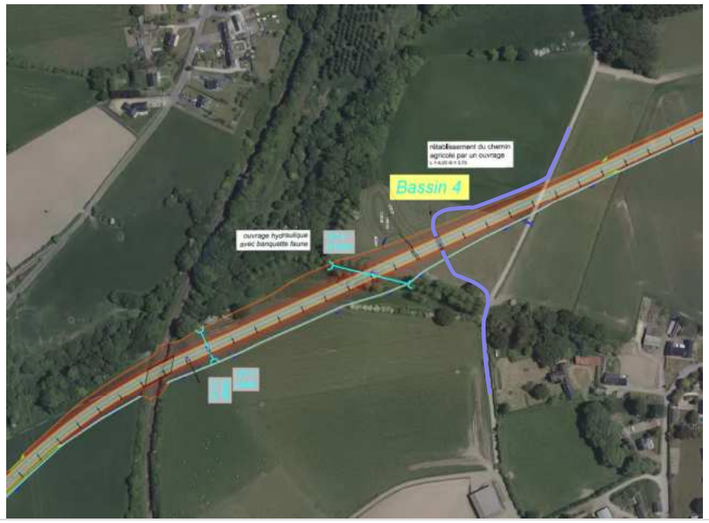
Variante C : réalisation d'un cadre spécifique



Section Est



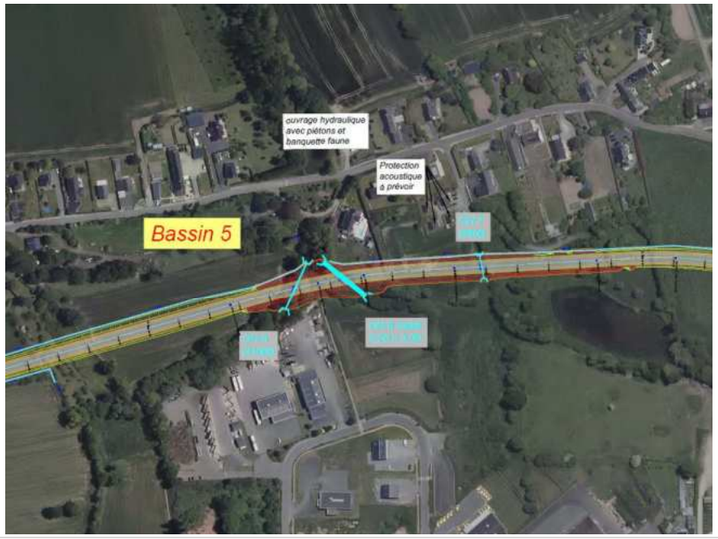
Franchissement de la voie ferrée



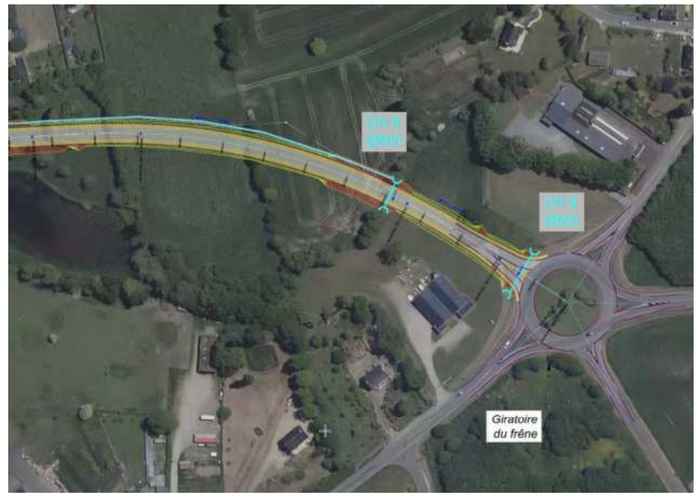
Point d'échange RD28



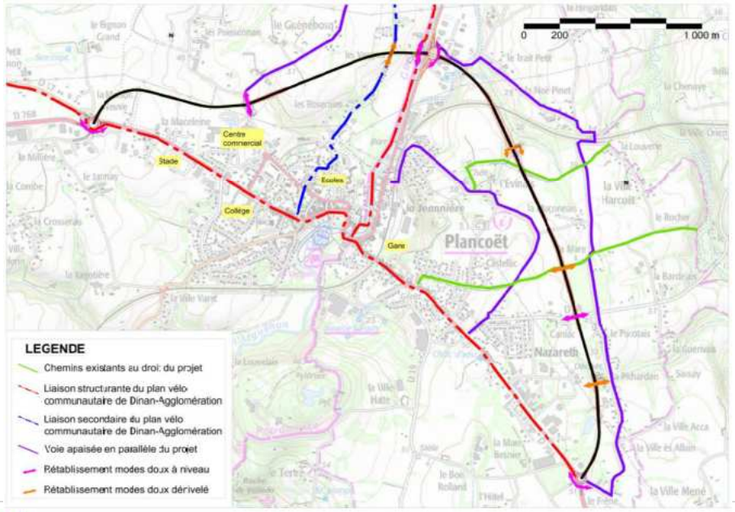
Secteur de la Pichardais



Raccordement au giratoire du Frêne



Les aménagements en faveur des modes doux



Estimation du coût de l'opération

Etudes : 1 M€ HT
50 % Département, 50 % Bloc local
(Convention du 20 juin 2019)

Acquisitions Foncières : 0,757 M€ HT
100 % Département

Travaux (y compris aléas) : 19,796 M€ HT
70 % Département, 30 % Bloc local
(Convention à établir à l'issue des instructions administratives)

06 78 12 67 53



Diffusion de la vidéo d'illustration de la variante retenue (variante 1 inondable)

06 78 12 67 53



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

06 78 12 67 53

Les objectifs de la concertation – Phase 2

- **Informer** le public et lui permettre d'accéder aux informations relatives au projet,
- **Recueillir** les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët,
- **Permettre** au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue au travers d'un dialogue afin d'enrichir le projet d'aménagement.

Les modalités de la concertation – Phase 2

- **Du mercredi 15 janvier 2025 (9h) au mardi 18 mars 2025 (17h)**
- **Dossier de concertation** :
  - Sur support papier en mairie de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët *(accessible aux horaires habituels des mairies)*
  - Sur le site internet du département : cotesdarmor.fr/participations-publiques
- **Panneaux d'information :**
  - Hall de la salle des fêtes de Plancoët – rue de la Madeleine

Les modalités de la concertation – Phase 2

- **1 réunion publique** le 13 février 2025 à 19 h 00
- **4 permanences :**
  - Samedi 15 février 2025 (9h à 12h), en mairie de Saint-Lormel,
  - Lundi17 février 2025 (14h à 18h), salle des Fêtes de Plancoët (salle Rubis au RDC),
  - Samedi 1er mars 2025 (9h à 12h), en mairie de Pluduno,
  - Samedi 8 mars 2025 (9h à 12h), salle des Fêtes de Plancoët (salle Rubis au RDC).
- **1 atelier à destination du monde agricole :**
  - Mardi 25 février (13 h 45), salle des fêtes de Plancoët (Salles Emeraude et Corail)

Les modalités de la concertation – Phase 2

Pour vous exprimer :

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

Les suites de la concertation - Phase 2

- **Publication du bilan de la concertation à l'issue de la phase 2** — Mi-2025
  - Site internet du Département : cotesdarmor.fr/participations-publiques
  - Mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
- **Décision du Comité de Pilotage de la poursuite du Projet** — Mi-2025
- **Études de projet et procédures administratives** — A partir de fin 2025

06 78 12 67 53



Merci pour votre attention !

Échanges

Pour vous exprimer par SMS : 06 78 12 67 53

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 GEFFROY de présenter le travail réalisé depuis le choix de la variante de tracé retenue.

Gwenaël GEFFROY 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 GEFFROY 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 GEFFROY 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 GEFFROY 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 connaissances 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 (COPIL) 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.

8.4 ANNEXE 4 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 2 DU MERCREDI 15 JANVIER 2025 AU MARDI 18 MARS 2025)

Côtes d'Armor
le Département

CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 2
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue

---

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLANCOËT

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

Objet de la concertation :

Les objectifs de la phase 2 de la concertation relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue sont d'informer le public et lui permettre d'accéder aux informations relatives au projet, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët et de permettre au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue au travers d'un dialogue afin d'enrichir le projet d'aménagement.

Durée de la concertation – Phase 2 :

La deuxième phase de la concertation se déroule du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18 mars 2025 à 17h00) à l'adresse suivante :

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

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

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët.

Bilan de la concertation :

Un bilan de la phase 2 et global de la concertation sera arrêté à l'issue de la phase 2 de concertation et mis à disposition du public sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation sur le projet ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Concertation phase 2 du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné..... Patrick BARRAUX, Maire .....

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

A. Plancoët ....., le 15 janvier 2025

Signature

MAIRIE DE PLANCOET (Côtes-d'Armor)

Date : 14/03/2025

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Plancoët

Observation ou proposition :

[redacted]

[redacted]
22130 PLANCOET

Portable : [redacted]
Mail : [redacted]

[redacted]
22130 PLANCOET

Portable : [redacted]
Mail : [redacted]

au Conseil Départemental des Côtes d'Armor :
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – à l'attention de Monsieur le Directeur,

OBJET : Réflexion sur le tracé de la déviation routière de Plancoët

Le samedi 08 mars 2025, nous nous sommes rendus à une réunion d'information sur le tracé de la future déviation du bourg de Plancoët qui devrait passer derrière notre propriété.

Lors d'une information précédente, il nous avait dit que cette nouvelle route devait se situer à proximité du plan d'eau et par conséquent être relativement éloignée de notre propriété Par contre, samedi dernier, nous apprenons que la route passerait désormais à 30 mètres de notre haie détruisant le bois situé derrière chez nous et défigurant le paysage et son environnement.

Au-delà de cette importante modification du paysage, vous comprendrez que cela va nous occasionner des nuisances visuelles et sonores avec un trafic de camions et voitures dense alors que nous avions fait le choix de vivre à la campagne au calme et en toute tranquillité. A cela, va s'ajouter une dépréciation de notre propriété si nous envisagerions un jour, de la mettre en vente. Nous nous interrogeons également si tous ces impacts ont bien été pris en compte et voudrions savoir si des aménagements particuliers avaient été prévus autour de ce tracé : mur anti-bruit, talus paysagé, etc....

Nous avons parfaitement conscience de la nécessité de cette déviation pour la sécurité et le bien de tous ..... mais il ne faudrait pas que cela se fasse par confort pour les citadins au détriment des plancoëtins de la campagne.

Nous pensons qu'il faudrait mettre en place une déviation en cohérence avec l'environnement, la nature en respectant les bois, les cours et plans d'eau existants et pour le bien-être de tous.

Nous nous tenons à votre disposition pour tout échange supplémentaire sur ce projet.

Merci de votre compréhension.

[redacted]

Date : 17-03-2025

Mr / ~~Mme~~ : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :

1) Carrefour des Vergers :
la variante A du carrefour des Vergers me paraît la moins pénalisante par les artisans, et les usagers.

2) Quid de la Guarde, et de son accès ?

3) Protection Antibruit :
Taille et budget

Merci

[redacted]

Date : 17/03/2025

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9, place du Général de Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Plancoët,
Le 13 mars 2025

Objet : Projet de déviation de Plancoët – Concertation phase 2 – Site de La Couarde

Monsieur le Directeur,

Nous profitons de cette 2ème phase de concertation publique pour confirmer, par écrit, notre souhait de maintenir le site de La Couarde (parcelle communale ZB2) et son accessibilité actuelle.

Lieu historique, cet endroit est apprécié pour sa situation en campagne et son cadre convivial. Plusieurs manifestations associatives et familiales y sont organisées et rassemblent environ 2000 personnes chaque année, toutes manifestations confondues.

C'est pour ces raisons que, riverains et bénévoles, nous demandons la conservation de ce site et optons pour la variante B proposée dans le dossier de concertation au point 3.2.2. A cette variante il conviendrait cependant, pour maintenir l'accès actuel, de rallonger l'ouvrage de quelques mètres. Nous en avons d'ailleurs fait part à Monsieur le Maire de Plancoët qui nous soutient dans cette démarche et aux personnes représentant le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études et les services du département présentes lors de la permanence de ce samedi 8 mars 2025 à Plancoët.

Nous comptons sur votre analyse et espérons un avis favorable à cette requête.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos respectueuses et sincères salutations.

Les riverains et bénévoles

Date : 17 Mars 2025
Mr / Mme :
Commune : Plancoët
Observation ou proposition :

Plancoët

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9, place du Général de Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

COPIE

Plancoët,
Le 12 mars 2025

N/Réf. : 007-2025
Objet : Projet de déviation de Plancoët – Concertation phase 2

Monsieur le Directeur,

Lors de la réunion des membres du bureau exécutif de la commune de Plancoët ce lundi 10 mars 2025, j'ai exposé la demande des habitants de la rue de la Fontaine Saint Malo concernant le tracé de la déviation. Ces derniers souhaitent en effet décaler d'une dizaine de mètres son empreinte. Au vu des plans présentés, il semble que cette requête ne présentant aucun impact sur les terrains avoisinants soit pertinente. Nous souhaitons donc soumettre cette demande à votre analyse.

Par ailleurs, considérant que le site de La Couarde (parcelle communale ZB2) est un lieu important de convivialité et générateur de lien social, nous souhaitons conserver cet endroit. De ce fait, la variante B proposée dans le dossier de concertation au point 3.2.2. est privilégiée. Le souhait communal serait de maintenir l'accès actuel en réalisant une rallonge de l'ouvrage plus importante que celle proposée. Nous vous serions reconnaissants d'étudier cette requête. Je profite pour ajouter que l'écart financier entre la variante A (qui ne comprend d'ailleurs que le coût de destruction du site sans le coût de renaturation) et la variante B n'est que très peu significatif.

Je vous remercie de l'intérêt porté à ces doléances et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Patrick Barraux
Maire

Mairie
BP 70
22130 PLANCOËT
Tél. 02 96 84 39 70
Fax 02 96 84 19 49
mairie-plancoet@wanadoo.fr

Date :
Mr / Mme :
Commune :
Observation ou proposition :

Concertation phase 2 du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 18/03/25 à Plancoët

Le délai de concertation phase 2 étant expiré,

Je soussigné, M. Patrick BARREAUX

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

A Plancoët, le 18/03/2025

Signature

MAIRIE DE PLANCOET CÔTES D'ARMOR

Côtes d'Armor
le Département

CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 2
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue

---

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLUDUNO

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

Objet de la concertation :

Les objectifs de la phase 2 de la concertation relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue sont d'informer le public et lui permettre d'accéder aux informations relatives au projet, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët et de permettre au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue au travers d'un dialogue afin d'enrichir le projet d'aménagement.

Durée de la concertation – Phase 2 :

La deuxième phase de la concertation se déroule du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18 mars 2025 à 17h00) à l'adresse suivante :

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

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

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët.

Bilan de la concertation :

Un bilan de la phase 2 et global de la concertation sera arrêté à l'issue de la phase 2 de concertation et mis à disposition du public sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation sur le projet ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Concertation phase 2 du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné., M. Maxime LEBORGNE

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

A VAL-D'ARGUENON, le 14 janvier 2025

Signature

Le Maire,
Maxime LEBORGNE

Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

Concertation phase 2 du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 18 mars 2025 à 17h00

Le délai de concertation phase 2 étant expiré,

Je soussigné, M. Maxime LEBORGNE

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

A VAL-D'ARGUENON, le 18 mars 2025

Signature

Le Maire,
Maxime LEBORGNE

Côtes d'Armor
le Département

CONCERTATION PUBLIQUE
PHASE 2
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue

---

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

SAINT-LORMEL

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

Objet de la concertation :

Les objectifs de la phase 2 de la concertation relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue sont d'informer le public et lui permettre d'accéder aux informations relatives au projet, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët et de permettre au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue au travers d'un dialogue afin d'enrichir le projet d'aménagement.

Durée de la concertation – Phase 2 :

La deuxième phase de la concertation se déroule du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture de la phase 2 de la concertation (mardi 18 mars 2025 à 17h00) à l'adresse suivante :

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

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

Vous pouvez faire part par écrit dans ce registre de vos avis, observations ou propositions concernant les objectifs et les caractéristiques principales du projet de déviation de Plancoët.

Bilan de la concertation :

Un bilan de la phase 2 et global de la concertation sera arrêté à l'issue de la phase 2 de concertation et mis à disposition du public sur l'espace du site internet du Département dédié à la concertation sur le projet ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Concertation phase 2 du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné... René BOUAN ... Maire de Saint-Lormel

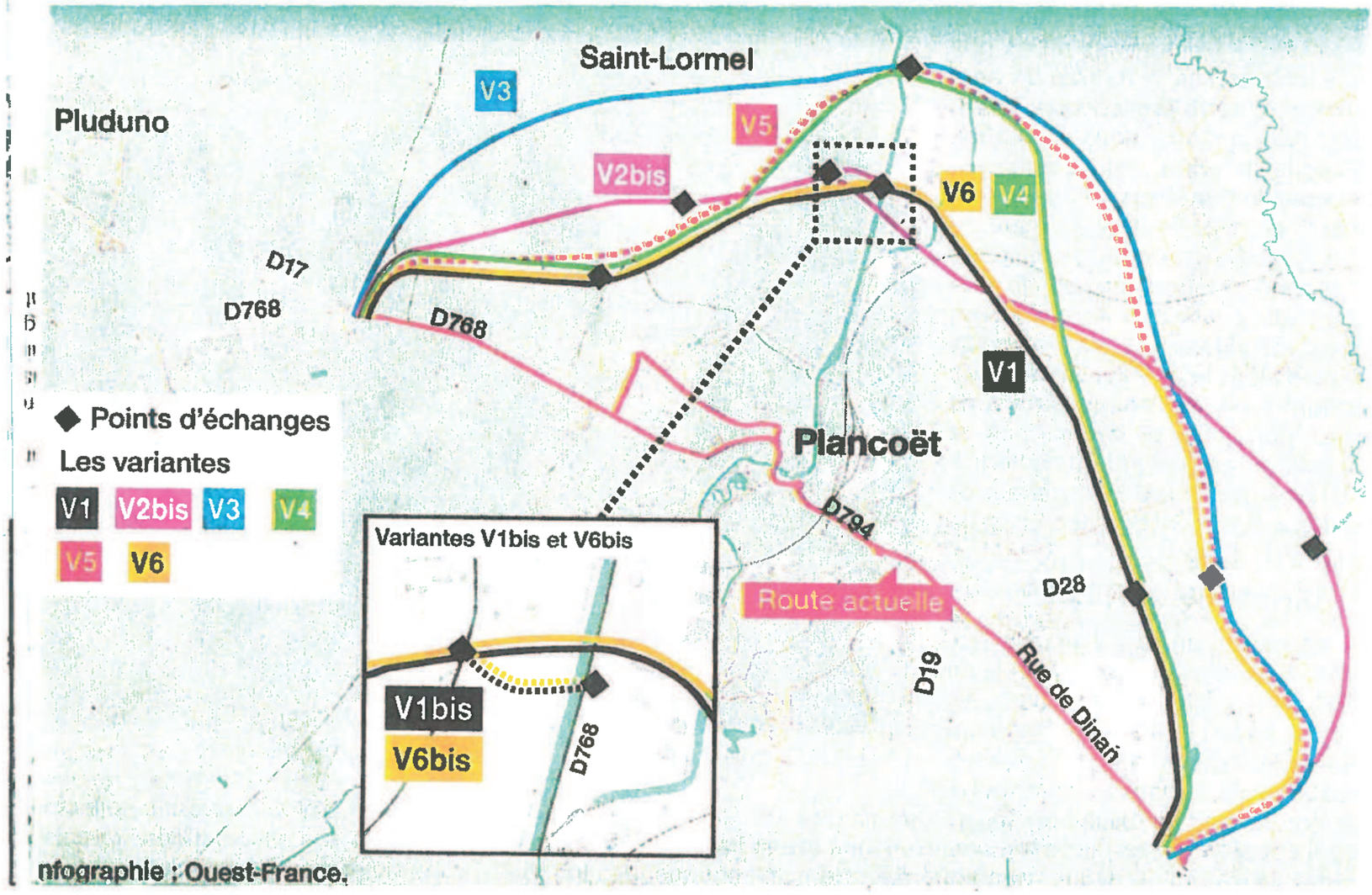
ai ouvert, ce jour, le présent registre, pour recevoir les observations ou propositions du public.

A ... SAINT-LORMEL ..., le 14/01/2025

Signature
Le Maire
René BOUAN

Date :
Mr / Mme :
Commune :
Observation ou proposition :


Plancoet
St-Lormel
Crehen
Nazareth
D 768
D 19
la Métrie
le Vieux Bourg
le Guénébosq
les Vergers
les Roseraies
le Trait Gr.
le Trait Pt
la Noë Pinet
Atel
Chep
D 768



nfographie : Ouest-France.

Date :	
Mr / Mme :	
Commune :	
Observation ou proposition :	

Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

Concertation phase 2 du mercredi 15 janvier 2025 (9 heures) au mardi 18 mars 2025 (17 heures) inclus
relative à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue pour le projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 19/03/2025 à SAINT-LORMEL

Le délai de concertation phase 2 étant expiré,

Je soussigné, M. René BOUAN, Maire de Saint-Lormel

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

A SAINT-LORMEL, le 19/03/2025

Signature

Le Maire
René BOUAN

MAIRIE de SAINT LORMEL (Côtes d'Armor)

8.5 ANNEXE 5 : COURRIERS POSTAUX

650

CONSEIL DEPARTEMENTAL
DES COTES D ARMOR
Mr Le Président du Département
9 place du Général de Gaulle
CS 42371
22023 SAINT BRIEUC Cedex 1

Département des Côtes d'Armor
21 JAN. 2025
- Cabinet -

À Saint Lormel
Le 16/01/2025

Objet : Argumentaire en faveur des variantes A et D pour le rétablissement de la voie communale

À l'attention de M. Ropers,

Madame, Monsieur,

Dans le cadre de l'étude des variantes pour le rétablissement de la voie communale du Trait et l'accès à la zone d'activités des Vergers, nous souhaitons attirer votre attention sur les nombreux avantages des variantes A et D. Après une analyse approfondie, ces variantes nous semblent être les solutions les plus adaptées aux enjeux économiques, environnementaux, sécuritaires et sociaux de la commune.

Avant toute chose, nous tenons à préciser que nous ne sommes pas contre la déviation de Plancoët, mais nous émettons des réserves sur les variantes B et C qui impacteront nos activités et augmenteront les risques accidentogènes. Voici les éléments détaillant pourquoi les variantes A ou D représentent la meilleure option :

1. **Sécurité renforcée sur l'axe principal**

La sécurité des usagers constitue un enjeu primordial. Les variantes A et D se distinguent en évitant la création de nouveaux points de conflit liés à une intersection supplémentaire. Cela garantit une meilleure fluidité et une visibilité accrue pour les usagers. En revanche, la variante B introduit une intersection sur un axe déjà fortement sollicité, augmentant les risques d'accidents. Cette nouvelle intersection, située à proximité d'une autre déjà accidentogène, engendrerait des ralentissements brusques et compliquerait la circulation, surtout aux heures de pointe. Cela affecterait non seulement le trafic, mais aussi la qualité de vie des riverains.

2. **Amélioration de la visibilité et de l'accès à Émeraude Pneu**

Les variantes A et D minimisent l'impact sur l'entreprise locale Émeraude Pneu, tout en améliorant son accessibilité et sa visibilité. Cela contribue à préserver son activité économique et les emplois qu'elle génère, essentiels pour l'économie locale. En revanche, les variantes B et C nuiraient à l'accessibilité et à la visibilité de cette entreprise.

3. **Préservation des propriétés et des activités existantes**

Les variantes A et D limitent les impacts sur les propriétés privées et les activités locales, préservant les commerces et entreprises de la zone.

- La variante B passerait par les terrains des entreprises SAS SOL MAJEUR et SARL OUTIL, réduisant leurs installations et leurs capacités de production.
- La variante C aurait des conséquences directes sur des sites stratégiques comme le restaurant Jouffe et Émeraude Pneu, compromettant leur attractivité et leur fonctionnement.
  Ces impacts négatifs freineraient le développement économique local et la pérennité des activités.

4. **Respect des riverains et fluidité des déplacements**

Avec un tracé respectant les propriétés privées et évitant de nouvelles intersections, la variante A garantit des trajets plus directs et efficaces. Cette solution réduit les nuisances liées à la circulation, offrant des conditions de vie plus agréables aux riverains tout en optimisant les déplacements vers la zone d'activités.

5. **Accessibilité piétonne et cycliste**

Les tracés B, C et D représentent un risque pour les piétons et les cyclistes. En effet, à ce jour, la zone n'est pas protégée, mais le flux de véhicules ne représente pas un risque important. Cependant, dans le cas des variantes B, C et D, les cyclistes ou piétons ne pourront pas accéder à tous les commerçants ou artisans sans passer par une intersection. Ce n'est pas le cas de la variante A. De plus, aucun trottoir ou zone cyclable n'est présent dans la zone pour leur sécurité.

6. **Coût et faisabilité technique**

Reposant sur des infrastructures existantes, les variantes A et D limitent les coûts de construction et réduisent les délais de mise en œuvre. Contrairement aux autres variantes nécessitant des travaux lourds, elles représentent une solution économique et technique plus viable.

Conclusion

Les variantes A et D apparaissent comme les solutions les plus équilibrées et bénéfiques. Elles répondent aux exigences en matière de sécurité, de préservation de l'activité économique locale, de respect de l'environnement et maîtrisent les coûts, tout en étant plus simples à réaliser. Elles concilient ainsi les besoins de développement avec les intérêts des riverains et des entreprises locales.



Dans le choc avec le camion, la voiture a été projetée en contrebas de la chaussée.

Imprimer

Exprimez-vous !

Débat : François Bayrou Premier ministre, bonne ou mauvaise idée ?

Lundi, vers 10 h 30, sur la route reliant Créhen à Plancoët, une collision s'est produite à l'intersection de la D19 et de la D768 entre une voiture Mercedes et un ensemble routier transportant des céréales. Les secours arrivent rapidement sur place.

Les pompiers de Plancoët procèdent à la désincarcération de la conductrice qui est ensuite évacuée vers l'hôpital de Dinan pour un bilan. Les gendarmes de Ploubalay, dépêchés sur place, ont procédé aux constatations, puis après les vérifications d'usage, ont laissé le conducteur du camion libre de reprendre sa route.

Ouest-France

Ailleurs sur le web

Bouygues Telecom invente B&YOU Pure fibre : un super flux sans superflu à 23€99/mois.
Bouygues Telecom — Sponsorisé — C'est parti !

le mensonge du solaire en France: on vous explique tout
Aides Solaires 2024 — Sponsorise

Offre cuisine Réseau IKEA Pro
Ikea — Sponsorise — Découvrir

Brother TN423 - noir - cartouche laser d'origine
Bureau Vallée FR — Sponsorise — Cliquer

Voici le jeu PC le plus réaliste de 2025
Raid Légendes de l'Ombre — Sponsorise

L'info en continu

« Collecter, sauvegarder,...
06/01/25 - 16:33

À 87 ans, « le maire le plus...
06/01/25 - 16:11

PODCAST. Stade Rennais :...
06/01/25 - 15:45

Double accident sur la RN 165 en...
06/01/25 - 15:31

« On veut être champion du...
06/01/25 - 15:31

Toute l'info en continu

Profitez des moments précieux en famille : évitez les arnaques
Bitdefender

Propriétaires : si vous êtes très endetté(e), essayez ceci maintenant !
Bons plans propriétaires — En savoir plus

Sponsored Links by Taboola

06/01/2025 17:50 Créhen (22). Un accident perturbe la circulation route de Plancoët - Dinan.maville.com

Lundi 05 novembre 2012 21:07

Créhen (22). Un accident perturbe la circulation route de Plancoët

Newsletter maville

Abonnez-vous à la newsletter - Dinan

Votre e-mail Je m'inscris

Votre e-mail, avec votre consentement, est utilisé par la société Additi Multimedia pour recevoir les newsletters sélectionnées. **En savoir plus**

MENU Abonn ouest france Se connecter

ision à Plancoët

Ouest-France

Modifié le 12/12/2015 à 02h51

Abonnez-vous

Un tragique accident de la route s'est déroulé hier dans les Côtes-d'Armor. C'est à l'intersection de l'axe (D768) qui relie Plancoët à Créhen et de la route (D19) en direction de Saint-Lormel qu'une collision entre une moto et une voiture est survenue peu après 16 h.



**Les Secrets de Brigi
Macron Que Vous Ig
Jusqu'à Aujourd'hui**

Grièvement blessé après l'accident, le motard, Gérard Briand, originaire de Saint-Lormel, a été pris en charge par les pompiers de Plancoët et le Samu. L'hélicoptère du Samu22, s'est déplacé sur place. Les secours ont tenté de le réanimer. En vain. Le sexagénaire est décédé vers 18 h.

De son côté, le conducteur du véhicule, un jeune homme de 23 ans, a été conduit à l'hôpital de Dinan. Il ne serait que légèrement blessé.

Ce n'est pas le premier accident grave à cet endroit. **« C'est une route particulièrement accidentogène »,** observent plusieurs élus locaux présents sur les lieux du drame.

Bretagne

Ailleurs sur le web

Les graphismes sont si bons que vous pouvez y jouer pendant des heures

Raid Légendes de l'Ombre | Sponsorisé

Le Télégramme



Accueil › Côtes-d'Armor › Plancoët

Avis de décès Agenda des loisirs Infos pratiques Météo Bénévolat Annonces légales

Plancoët : un cycliste légèrement blessé après une collision sur la D768

Le 24 septembre 2017 à 01h30



Vers 11 h 20, hier, un accident s'est produit à l'intersection de la D768, qui va de Créhen à Plancoët, et de la D19, rejoignant Saint-Lormel. Un cycliste et une voiture sont entrés en collision, dans des circonstances indéterminées. Le cycliste, un homme âgé de 39 ans, a été légèrement blessé et transporté par les pompiers de Plancoët jusqu'au centre hospitalier de Dinan.

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
2 8 FEV. 2025
2268
Courrier
Département des Côtes d'Armor
2 8 FEV. 2025
- Cabinet -
SIGNALÉ

[redacted]

22130 SAINT LORMEL

[redacted]

OBJET : Projet de déviation de PLANCOET

Le 26 février 2025

Monsieur le président du conseil départemental des Côtes d'Armor,

Nous avons par l'intermédiaire de monsieur [redacted], chargé de travaux auprès du conseil départemental pris connaissance du dernier trajet de déviation de la commune de PLANCOET.

Sur le plan et selon les propos de monsieur [redacted] il apparaît que nous sommes les plus touchés par ce projet de déviation, puisque nous serons impactés par une prise de terre agricole et par des protections sonores sur la pelouse de notre habitation.

Lors de la discussion, monsieur [redacted] nous indique qu'il a des contraintes qu'il ne peut modifier le tracé et l'éloigner de notre habitation, que nous devons écrire nos remarques sur le site du département et qu'aucune solution favorable ne peut nous être apportée.

Les éléments apportés verbalement de notre part ne sont pas entendus.

Votre chargé de travaux nous indique en fait de participer au projet de déviation qui va détruire notre habitation et rendre notre maison inutile.

L'environnement de cet habitat va être totalement modifié et recevoir l'ensemble du trafic routier passant par PLANCOET.

Il nous indique de mettre nos doléances sur le site internet, pour savoir si nous voulons un merlon de terre, un mur acoustique, du triple vitrage sur notre habitation.

Pour autant, ce monsieur ne nous apporte aucun élément concernant les protections sonores.

Il n'aborde pas la pollution visuelle des feux de véhicule qui donneront sur notre maison, ni la pollution olfactive générée par le trafic.

Sa rhétorique est calme, apportant des éléments comme un sachant, elle est toutefois méprisante et montre le peu d'intérêt apporté par vos services aux riverains du projet.

Il nous fait état que cette période est une phase de concertation alors qu'il arrive avec un plan qui ne peut souffrir d'aucune modification améliorant la qualité de vie des riverains. Il ne s'agit donc pas d'une concertation.

Sur le tracé, nous voyons un nouveau chemin piétonnier sur une terre agricole nous appartenant. La solution de monsieur [redacted] est de nous faire une protection avec un merlon paysagé. Notre maison va finir entourée de murs de terre et privée de son terrain.

Il résulte de tous ces éléments que vos services font une concertation qui n'en est pas une, ils arrivent avec un projet dessiné ou il nous est dit que rien n'est changeable, modifiable, ni même discutable.

Une concertation se fait en privé avec les parties prenantes dans un espace confidentiel où la discussion est de mise. Ce qui n'est pas le cas actuellement.

Nous avons demandé lors d'une première rencontre le samedi 15/02/2025 en mairie de SAINT LORMEL à avoir les éléments concernant la recherche acoustique qui avait été faite et nous avons indiqué que nous serions revenus le lundi 17/02/25 sur un site de la commune de PLANCOET pour avoir des plans de coupe et les recherches acoustiques faites. Rien n'a été fait par votre service pour apporter des éléments de réponse et les données de coupe nous ont été données le jour même à l'aide d'un kutch et de manière approximative.

Concernant l'impact acoustique, nous n'avons pas accès aux informations et le prestataire du département n'est pas en mesure de nous dire où ont été effectué les points de captage sonores.

Nous constatons qu'à chaque nouvel élément dans le cadre de ce dossier, de nouvelles contraintes apparaissent, elles sont toujours en notre défaveur et nous ne sommes jamais avisés.

Qu'avons nous fait pour mériter autant de mépris ?

Votre chargé de travaux, monsieur [redacted] fait ensuite allusion au fait que nous sommes dans cette maison en connaissance de cause, que le projet de déviation ne date pas d'hier. Nous lui avons indiqué que la maison est un bien familial depuis 1951, bien avant le projet de déviation et que nous faisons en sorte de préserver une des plus vieilles maisons de SAINT LORMEL.

A aucun moment dans la discussion, il ne propose de faire remonter notre ressenti ou les éléments que nous lui apportons.

Nous sommes victimes du projet sans pour autant être traités comme tels.

De plus, nos élus de proximité comme monsieur [redacted] s'amusent de cette situation et il sourit lorsqu'il parle de l'expropriation de nos terres si nous sommes en désaccord.

Nous sommes en droit d'attendre un peu plus de responsabilité et de considération de la part des intervenants.

La transparence devrait être de mise dans ce projet.

Nous ne mettrons pas d'éléments de discussion sur le site du département, amenant un consentement de notre part. Nous sommes en désaccord avec le projet tel qu'il est présenté.

Nous ne comprenons pas que depuis 2011 ou le projet a été relancé, chaque tracé qui apparaît est à notre détriment et que la présentation de ce dernier tracé est pire que le précédent. Tout le monde parle du "tracé historique" de cette déviation de Plancoët mais il n'est jamais identique.

Enfin, nous avons également fait part de la dangerosité de l'axe qui arrivera dans le rond-point. En effet, s'agissant d'un axe limité à une vitesse de 80 kilomètres par heure avec un passage piéton, nous avons fait remarquer à monsieur [redacted] qu'il serait dangereux de traverser pour un piéton et que les voitures arriveraient très vite dans le rond-point. Une voie courbe aurait diminué la vitesse à l'approche du rond point. Il nous est répondu qu'il ne peut faire autrement en raison de la réglementation sans pour autant être en mesure d'apporter des éléments justifiant son propos.

Il nous est également indiqué que les branches du rond point ne peuvent être modifiées pour permettre une arrivée en courbe et plus distante de notre habitation.

En espérant que ce courrier puisse permettre d'avoir une discussion honnête et sérieuse avec les intervenants dans ce dossier.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous prions d'agréer monsieur le président, nos sincères salutations.

[redacted]

[redacted]

22130 PLANCOET

Portable : [redacted]
Mail : [redacted]

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des Infrastructures
17 MARS 2025
N° POST-OFFICE : 2872

au Conseil Départemental des Côtes d'Armor :
Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – à l'attention de Monsieur le Directeur,

OBJET : Réflexion sur le tracé de la déviation routière de Plancoët

Le samedi 08 mars 2025, nous nous sommes rendus à une réunion d'information sur le tracé de la future déviation du bourg de Plancoët qui devrait passer derrière notre propriété.

Lors d'une information précédente, il nous avait dit que cette nouvelle route devait se situer à proximité du plan d'eau et par conséquent être relativement éloignée de notre propriété Par contre, samedi dernier, nous apprenons que la route passerait désormais à 30 mètres de notre haie détruisant le bois situé derrière chez nous et défigurant le paysage et son environnement.

Au-delà de cette importante modification du paysage, vous comprendrez que cela va nous occasionner des nuisances visuelles et sonores avec un trafic de camions et voitures dense alors que nous avions fait le choix de vivre à la campagne au calme et en toute tranquillité. A cela, va s'ajouter une dépréciation de notre propriété si nous envisagerions un jour, de la mettre en vente. Nous nous interrogeons également si tous ces impacts ont bien été pris en compte et voudrions savoir si des aménagements particuliers avaient été prévus autour de ce tracé : mur anti-bruit, talus paysagé, etc....

Nous avons parfaitement conscience de la nécessité de cette déviation pour la sécurité et le bien de tous ……. mais il ne faudrait pas que cela se fasse par confort pour les citadins au détriment des plancoëtins de la campagne.

Nous pensons qu'il faudrait mettre en place une déviation en cohérence avec l'environnement, la nature en respectant les bois, les cours et plans d'eau existants et pour le bien-être de tous.

Nous nous tenons à votre disposition pour tout échange supplémentaire sur ce projet.

Merci de votre compréhension.

[redacted]

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des Infrastructures

19 MARS 2025

N° POST-OFFICE : 3030

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9, place du Général de Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Plancoët,
Le 13 mars 2025

Objet : Projet de déviation de Plancoët – Concertation phase 2 – Site de La Couarde

Monsieur le Directeur,

Nous profitons de cette 2ème phase de concertation publique pour confirmer, par écrit, notre souhait de maintenir le site de La Couarde (parcelle communale ZB2) et son accessibilité actuelle.

Lieu historique, cet endroit est apprécié pour sa situation en campagne et son cadre convivial. Plusieurs manifestations associatives et familiales y sont organisées et rassemblent environ 2000 personnes chaque année, toutes manifestations confondues.

C'est pour ces raisons que, riverains et bénévoles, nous demandons la conservation de ce site et optons pour la variante B proposée dans le dossier de concertation au point 3.2.2. A cette variante il conviendrait cependant, pour maintenir l'accès actuel, de rallonger l'ouvrage de quelques mètres. Nous en avons d'ailleurs fait part à Monsieur le Maire de Plancoët qui nous soutient dans cette démarche et aux personnes représentant le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études et les services du département présentes lors de la permanence de ce samedi 8 mars 2025 à Plancoët.

Nous comptons sur votre analyse et espérons un avis favorable à cette requête.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos respectueuses et sincères salutations.

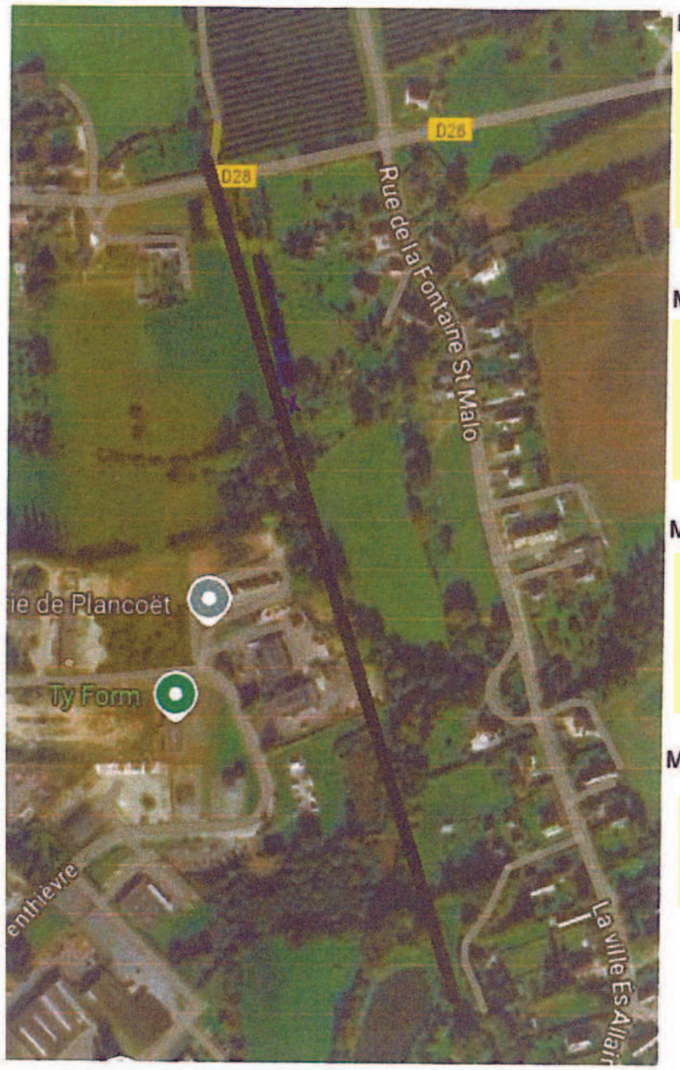
Les riverains et bénévoles

Le 22 février 2025

Monsieur le directeur du service départemental des Côtes d'Armor,

Le collectif de la Pacotais, souhaiterait que la déviation soit décalée au maximum vers le sud au niveau de la déchèterie et de l'antenne départementale des routes ZA de Nazareth afin de longer cette zone d'activité artisanale, afin d'éviter le morcellement parcellaire des terres. Le but est d'éloigner cette déviation de la zone de vie des habitants afin de leurs éviter l'impact visuelle et sonore au maximum.

Merci de votre compréhension



Mr. et Mme :

Mr et Mme :

Mme

Mr. et Mme :

× passer au sud de la croix.

remarques pertinentes, auxquelles je suis plutôt favorable à cette proposition, le décalage préserve un peu plus les habitations et n'impacte que des terrains inexploitables de la ZA Nazareth

8.6 ANNEXE 6 : ARTICLES DE PRESSE



Ouest-France Dinan 11/01/2025

Plancoët

Déviation : une nouvelle concertation

Les habitants devront encore patienter pour voir débuter le chantier de la tant attendue déviation. Le Département annonce le lancement d'une concertation publique, du 15 janvier au 18 mars.

« Après une première phase de concertation, qui a permis de choisir une variante de tracé en 2021-2022, il s'agit dorénavant d'approfondir les études sur la variante retenue », écrit-il dans un communiqué, en invitant **« le public à s'informer et à s'exprimer sur le projet d'aménagement de la déviation ».**

Rappelant les objectifs d'amélioration du trafic, le Département relève que ce projet **« représente un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune, d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, avec la création de nouveaux ouvrages ».**

Un bilan attendu

Plusieurs rendez-vous sont organisés pour cette concertation. Une réunion publique est prévue jeudi 13 février 2025, à 19 h, salle Kreuzau à Plancoët. Elle sera également retransmise en streaming, sur le site du Département.

Le 25 février, les acteurs du monde agricole pourront participer à un atelier, à 13 h 45, à la salle des fêtes (inscriptions : contactDIMM@cotesdarmor.fr ou au tél. 02 96 77 69 05).



Pour délester une partie du trafic du bourg de Plancoët, un projet de déviation est dans les cartons depuis de nombreuses années.

| Photo : Archives Ouest-France

Quatre permanences seront tenues : samedi 15 février, de 9 h 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; lundi 17, de 14 h 18 h, à la salle des fêtes de Plancoët (salle Rubis) ; samedi 1er mars, de 9 h 12 h, à la mairie de Pluduno ; samedi 8, de 9 h 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët (salle Rubis).

Le public peut aussi s'exprimer *via* les registres disponibles dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët, ainsi que sur le site du Département, et par courrier à ce dernier. **« À l'issue de cette deuxième phase de concertation, un bilan spécifique et global de la démarche sera réalisé et publié. »**

Vos correspondants

Plélan-le-Petit et Plorec-sur-Arguenon
Céline Arnoud au 06 63 80 65 07 et arnoud.celine@orange.fr

Saint-Méloir-des-Bois
Marie-Claire Desbois au 02 96 27 61 20 ou mieclaire.desbois@orange.fr

La Landec, Languédias, Trébédan, Saint-Maudez, Saint-Michel, Trébédan, Vildé-Guingalan
Xavier Bizot au 06 03 25 83 26 ou ebc22@orange.fr

Bourseul, Créhen, Corseul, Languenan, Landébia, Plancoët, Plévén, Pluduno, Saint-Lormel
Ariane Vicenzi, 06 46 23 72 04 ou vicenzia@yahoo.fr



Voici le tracé retenu par le Département des Côtes-d'Armor pour la déviation de Plancoët. Département des Côtes-d'Armor

DÉVIATION.

Habitants et agriculteurs appelés à donner leur avis

Entre le 15 janvier et le 18 mars, le Département des Côtes-d'Armor invite le public à s'informer et à s'exprimer sur le projet d'aménagement de la déviation.

PLANCOËT

Le contournement de la ville de Plancoët, attendu par de nombreux habitants du centre-ville, entre dans une nouvelle phase. Après le choix du tracé, le Département doit désormais approfondir les études sur la variante retenue. Le projet de déviation est situé sur les communes de Pluduno (aujourd'hui Val-d'Arguenon), Saint-Lormel et Plancoët. Il consiste à contourner l'agglomération de Plancoët en reliant la RD 768 à l'ouest (au niveau du giratoire de La Millière) et la RD 794 à l'est (au niveau du giratoire du Frêne).

Création de nouveaux ouvrages

Dans un communiqué, le Département rappelle que le projet est soumis à concertation publique, car « il représente un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, avec la création de nouveaux ouvrages. »

Cette deuxième phase de concertation, après celle qui a permis de déterminer le tracé « permettra au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue en 2023 », assure le communiqué.

Toute personne qui le souhaite peut y participer afin de contribuer « à la conception et à l'enrichissement du projet. » À l'issue, un bilan spécifique et global de la démarche sera réalisé et publié par le Département.

Pour résumer, le Département consulte à nouveau la population locale, notamment pour examiner les demandes de modification de tracé qui ne pourront intervenir qu'à la marge. Le tracé est, aujourd'hui, dans sa forme quasi définitive.

Réunion publique

Une réunion publique programmée le jeudi 13 février à 19 h, salle Kreuzau à Plancoët, et retransmise en streaming. Un lien de connexion sera mis en ligne sur le site internet du Département (cotesdarmor.fr/participations-publiques).

Quatre permanences sont aussi prévues :

- Samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h à la mairie de Saint-Lormel
- Lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h à la salle des fêtes de Plancoët (salle Rubis)
- Samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h à la mairie de Pluduno-Val d'Arguenon
- Samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h à la salle des fêtes de Plancoët (salle Rubis)

Un atelier à destination du monde agricole est également programmé mardi 25 février à 13 h 45 à la salle des fêtes de Plancoët (sur inscriptions par mail à ContactDIMM@cotesdarmor.fr ou par téléphone au 02 96 77 69 05).

Internet et registres

Pendant toute la durée de la concertation, le public peut également s'exprimer :

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

Le dossier de concertation - phase 2 du projet est disponible en version numérique sur le site internet du Département sur cotesdarmor.fr/participationspubliques et en version papier dans les mairies de Plancoët, Pluduno et Saint-Lormel.

CORSEUL

Nombreux travaux prévus en 2025



Alain Jan av

C'est dans à la salle polyvalente que le maire de la commune Alain Jan a présenté ses vœux à la population réunie.

Une situation financière de la commune saine, sans augmentation des taux d'imposition, un avenir envisagé avec sérénité dans le cadre de projets et d'investissements : ce sont les points forts mis en avant par le maire, Alain Jan, à l'occasion de la cérémonie des voeux.

Pour 2025, plusieurs annonces, comme l'ouverture du bar « Le Qg » le 1er février, en lieu et place du bar des sports, et l'arrivée d'une nouvelle entreprise, A2L, spécialisée dans l'accompagnement de rénovation et l'agrandissement d'habitation.

Dans les projets communaux sont prévus l'installation de bancs à l'aire Sonnenbülh, l'installation d'un monte-personne au centre médical, le marquage au sol sur l'ensemble du bourg et un éclairage solaire va être posé à chaque abri bus scolaire.

Sans oublier la poursuite de la rénovation de l'intérieur de la chapelle Sainte-Eugénie, la poursuite de la végétalisation de la cour de l'école, la réfection des chemins ruraux, ainsi que le renouvellement de l'ensemble de la signalétique des villages. Et une innovation, **« expérimenter l'éco-pâturage sur certains sites »**

Le Tour de France passera à Corseul le vendredi 11 juillet.

En ce qui concerne Dinan Agglomération, le maire a évoqué la mise en œuvre de la nouvelle politique de collecte et traitement des déchets, ainsi que les travaux qui vont être engagés par Dinan Agglomération à Coriosolis, de novembre 2025 à juin 2026, **« Dinan Agglomération investit 270.000€ dans cette opération ».**

■ Etat civil 2024 : 25 naissances, 15 mariages, 11 PACS, 16 décès.

■ Urbanisme : 44 permis de construire (dont 20 pour des maisons individuelles et majoritairement des primo-accédants), 73 déclarations préalables de travaux, 118 certificats d'urbanisme et 11 DIA (Déclaration d'Intention d'aliéner).

En bref

Annoncez gratuitement vos événements sur : www.infolocale.fr

CRÉHEN

Vente solidaire. Vente de livres d'occasion au profit de l'association Un enfant au Pérou dans le but d'aider des jeunes enfants d'un orphelinat de la banlieue d'Arequipa et d'un bidonville de Lima, dans le domaine de l'alimentation, la scolarité et de la santé. Samedi 18, dimanche 19 janvier, 10 h à 18 h, salle polyvalente. Gratuit. Contact : 06 63 99 12 26, fradotjp@hotmail.com

SAINT-MAUDEZ

Club de l'If. Assemblée générale. Elle aura lieu à 17 h 30 et sera précédée de jeux et de la galette des rois. Adhésion pour la nouvelle année : 15 €. Vendredi 17 janvier, 14 h, salle des fêtes, dans le bourg.

SAINT-MÉLOIR-DES-BOIS

« L'Hôté du Gallo » : cours tous niveaux. Langues. Atelier gallo pour tous les adhérents de l'association. Samedi 18 janvier, 10 h 30 à 12 h, à la crêperie Sucré Salé, centre bourg.

Match de foot. Football. Saint-Méloir-des-Bois A reçoit Hénanbihen US FF2. Dimanche 19 janvier, 15 h, sur le terrain des Champs-Chasles.

PLANCOËT

Messe. Samedi 18 janvier à 18 h, à l'église Saint-Pierre de Pluduno. Dimanche 19 janvier, 10 h 30, à l'église Saint-Sauveur.

Narcotiques anonymes. Permanence. Groupe d'entraide composé d'hommes et de femmes pour qui la drogue et l'alcool étaient devenus un problème majeur. Réunions anonymes ouvertes à tous chaque dimanche. Dimanche 19 janvier, 18 h à 19 h 30, Maison paroissiale Saint-Florian, 74, rue de l'Abbaye. Contact : 06 95 52 91 15, plancoet-planclean@gmail.com, http://www.narcotiquesanonymes.org

EMPLOI. Recrutement pour la tomate en serre formation et CDD 6 mois et plus proposés

De Trégunier à Paimpol, les Maraîchers d'Armor recrutent des saisonniers pour la saison de la tomate. Les postulants seront accompagnés, formés et pourront bénéficier d'un CDD de six mois.

PLEUMEUR-GAUTIER

Les Maraîchers d'Armor lancent leur campagne de formation et de recrutement de saisonniers pour la saison 2025 de la tomate. Près de 60 postes sont proposés aux candidats qui postuleront et seront sélectionnés, accompagnés, formés et embauchés en CDD de six mois ou plus.

Un programme d'accompagnement

Depuis vingt ans, les serristes de la région de Paimpol Trégunier, rencontrent des difficultés à recruter du personnel alors que la production de tomates augmente et par conséquent la demande de main-d'œuvre également.

Pour remédier au problème de l'offre et de la demande, les Maraîchers d'Armor ont mis en place une collaboration entre les différents acteurs de l'emploi et de la formation, comme France Travail, l'Association nationale pour l'emploi et la formation en agriculture (ANEFA 22) et le centre de formation Ireo.

« De cette synergie est né le programme de préparation opérationnelle à l'emploi (POEI) qui permet aux demandeurs d'emploi un parcours qualifiant pour un retour à l'emploi et aux maraîchers de s'assurer de la fiabilité de la main-d'œuvre au fil des saisons », explique Antoine de la Morinière, adjoint de direction aux Maraîchers d'Armor.

Le déroulement du dispositif

Tout démarre par des réunions d'information collective proposées pour présenter le métier et rencontrer des employeurs. Elles seront suivies d'un entretien de motivation. Elles auront lieu : le mercredi 22 janvier, à 9 h, à Lannion, à l'agence France Travail ; le lundi 3 février, à 9 h, à Pleumeur-Gautier, à la station de conditionnement de LEDENEZ ; le mercredi 5 février, à 9 h, à Paimpol, au siège de la coopérative les Maraîchers d'Armor.

Ensuite, des tests sont organisés par France Travail.

« Nous utilisons la méthode de recrutement par simulation (MRS), pour déterminer si les candidats disposent des habiletés nécessaires au poste de travail proposé. S'ensuivent des entretiens avec les employeurs », précise Sigrid Houot, responsable d'équipe à France Travail Guingamp.

Une période d'immersion est mise en place en février durant laquelle les candidats sont en situation de travail pendant deux à trois jours pour voir si leur métier convient.

En mars, le programme de Préparation opérationnelle à l'emploi (POEI) commence par une formation rémunérée de 3 semaines, alternant théorie (dispensée aux stations de Paimpol, Pleumeur-Gautier ou Camlez) et pratique en entreprise.

Des stages auront lieu dans les locaux de la coopérative agricole les Maraîchers d'Armor, sur les sites de Paimpol, Pleumeur-Gautier ou Camlez.

Les tâches à accomplir pour produire des tomates en serre sont multiples et variées.

« Plus techniques que difficiles, les postes de saisonniers en serres correspondent à des profils très ouverts. Néanmoins, afin d'être opérationnels, les candidats doivent acquérir un certain nombre de connaissances », indique la formatrice, Sylviane Le Rest d'Ireo.

Des conditions de travail plus favorables

Sur le territoire du Trégor-Goëlo, sur les 400 producteurs, ils sont plusieurs dizaines à cultiver la tomate. Sur les 1 700 emplois de la filière légumière, 700 sont des emplois sous serre, 1 000 en plein champ.



Magalie Lemoigne (ANEFA), Solen Leroux (GPA), Sigrid Houot (France Travail), Sylviane Le Rest (Iréo), Lucie Constentin (France Travail), Loïc Conan (Maraîchers d'Armor) et Antoine de la Morinière (Maraîchers d'Armor) ont lancé la campagne de recrutement et de formation 2025 pour la saison de la tomate.

« Nous avons amélioré nos conditions de travail pour apporter moins de pénibilité aux personnes que l'on recrute. Et nous avons de plus en plus de femmes et de seniors qui nous rejoignent », indique Loïc Conan, producteur de tomates à Plourivo et président de la commission emploi des Maraîchers d'Armor.

Il est à noter que certains employeurs s'adaptent aux nouvelles tendances sociétales en proposant des semaines de 35 heures qui s'effectuent en 4 jours, du lundi au jeudi soir ou au vendredi midi.

● **Marie Lambrinos**

■ **Réunions collectives : le vendredi 24 janvier, à 9 h, à Lannion, à France-Travail ; le lundi 3 février, à 9 h, à Pleumeur-Gautier, à la station de conditionnement de LEDENEZ ; le mercredi 5 février, à 9 h, à Paimpol, au siège de la coopérative les Maraîchers d'Armor.**

■ **Les candidats (demandeurs d'emploi ou pas) peuvent s'inscrire en autonomie sur la plateforme de France Travail, rubrique « mes évènements ».**

DÉVIATION. Habitants et agriculteurs appelés à donner leur avis

Entre le 15 janvier et le 18 mars, le Département des Côtes-d'Armor invite le public à s'informer et à s'exprimer sur le projet d'aménagement de la déviation.

PLANCOËT

Le contournement de la ville de Plancoët, attendu par de nombreux habitants du centre-ville, entre dans une nouvelle phase. Après le choix du tracé, le Département doit désormais approfondir les études sur la variante retenue. Le projet de déviation est situé sur les communes de Pluduno (aujourd'hui Val-d'Arguenon), Saint-Lormel et Plancoët. Il consiste à contourner l'agglomération de Plancoët en reliant la RD 768 à l'ouest (au niveau du giratoire de La Millière) et la RD 794 à l'est (au niveau du giratoire du Frêne).

Dans un communiqué, le Département rappelle que le projet est soumis à concertation publique, car « il représente un investissement routier dans une partie urbanisée d'une commune d'un montant supérieur à 1,9 million d'euros, avec la création de nouveaux ouvrages. »

Cette deuxième phase de concertation, après celle qui a permis de déterminer le tracé « permettra au public de participer à l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue en 2023 », assure le communiqué.

Toute personne qui le souhaite peut y participer afin de contribuer « à la conception et à l'enrichissement du projet. » À l'issue, un bilan spécifique et global de la démarche sera réalisé et publié par le Département.

Pour résumer, le Département consulte à nouveau la population locale, notamment pour examiner les demandes de modification de tracé qui ne pourront intervenir qu'à la marge. Le tracé est, aujourd'hui, dans sa forme quasi définitive.

Une réunion publique programmée le jeudi 13 février à 19 h, salle Kreuzau à Plancoët, et retransmise en streaming. Un lien de connexion sera mis en ligne sur le site internet du Département (cotesdarmor.fr/participations-publiques).

Quatre permanences sont aussi prévues :

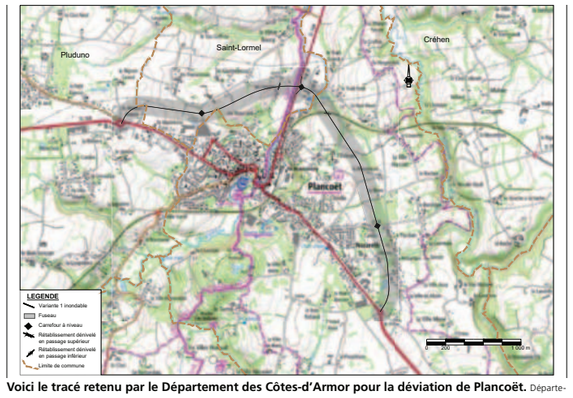
- Samedi 15 février 2025 de 9 h à 12 h à la mairie de Saint-Lormel
- Lundi 17 février 2025 de 14 h à 18 h à la salle des fêtes de Plancoët (salle Rubis)
- Samedi 1er mars 2025 de 9 h à 12 h à la mairie de Pluduno-Val d'Arguenon
- Samedi 8 mars 2025 de 9 h à 12 h à la salle des fêtes de Plancoët (salle Rubis)

Un atelier à destination du monde agricole est également programmé mardi 25 février à 13 h 45 à la salle des fêtes de Plancoët (sur inscriptions par mail à ContactDIMM@cotesdarmor.fr ou par téléphone au 02 96 77 69 05).

Pendant toute la durée de la concertation, le public peut également s'exprimer :

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

Le dossier de concertation - phase 2 du projet est disponible en version numérique sur le site internet du Département sur cotesdarmor.fr/participationspubliques et en version papier dans les mairies de Plancoët, Pluduno et Saint-Lormel.



Voici le tracé retenu par le Département des Côtes-d'Armor pour la déviation de Plancoët. Département des Côtes-d'Armor



Ouest-France Dinan 17/02/2025

Déviation : la phase 2 invite le public à participer

Plancoët — C'est un vaste sujet qui est dans les tuyaux depuis plusieurs décennies. Il semble, aujourd'hui, se préciser, avec un projet de tracé de 4,7 km pour un chantier titanesque.

Jeudi, une réunion publique se déroulait à la salle Kreuzau et en visio. Y participaient Anne-Sophie Guillemot, vice-présidente de Dinan agglo ; André Coënt, vice-président du conseil départemental ; Gwenaël Geffroy, du cabinet d'études Ingerop ; Franck Bourdais et Philippe Ropers, de la DIMM ; Patrick Barraux, maire ; et dans le public, Michel Desbois, conseiller départemental, et des élus locaux.

Durant la phase 1 de concertation (2021-2022), relative au choix de la variante, le public a pu s'exprimer. La phase 2, relative à l'affinement des études de la variante, a lieu depuis le 15 janvier et jusqu'au 18 mars. Son but : informer le public qui pourra accéder aux informations relatives au projet, recueillir son avis et ses propositions, lui permettre de participer à l'approfondissement de l'étude.

Pour rappel, le tracé contournerait la ville de Plancoët en reliant le giratoire de la Milière à celui du Frêne. Objectifs : améliorer les itinéraires RD768 et RD794, faciliter les liaisons vers les pôles économiques, permettre une desserte efficace vers le littoral et réduire le trafic en centre-ville, égal ce jour à 11 000 véhicules, dont 6 % de poids lourds.



Acteurs techniques, départementaux et locaux ont tenu une réunion publique concernant la déviation. | PHOTO : OUEST-FRANCE

Dans la salle, le public s'exprime

Plusieurs caractéristiques à ce tracé à deux voies : la construction d'ouvrages hydrauliques, des voies douces, l'emprunt possible par les engins agricoles et une étude acoustique pour certaines maisons. Le coût des travaux est estimé à 21,5 millions d'euros, dont 8 millions, pour les ouvrages hydrauliques.

« Des camions qui montent sur le trottoir, une vitesse excessive, il est grand temps de réagir », peste un riverain de la rue de l'Abbaye.

« Nous sommes partis d'une page blanche, les contraintes et procédures sont nombreuses, donc cela prend du temps », indique le maire.

Anne-Sophie Guillemot assure de la mobilisation de Dinan agglo, qui a inscrit ce projet dans son plan pluriannuel d'investissement.

« Une page blanche… en 1970, on en parlait déjà, il doit s'agir surtout de sensibilité politique », doute un autre riverain.

Vers la ZA du Verger, à Saint-Lormel, le tracé ne satisfait pas : **« Ce tracé est étrange et dangereux. Il impacte les entreprises »**, s'étonne un artisan soutenu par des riverains, dont leur terrain pourrait être touché et par Loïc Daunay, 1er adjoint : **« Sachez que la commune est derrière vous. »**

Des doléances entendues par Anne-Sophie Guillemot, indiquant que le bureau communautaire se réunira le 10 mars, à ce sujet.

« Nous entendons vos remarques, nous sommes sur une réflexion pragmatique, il faut vraiment que le public s'exprime », indique André Coënt.

Le groupement de maîtrise d'œuvre en charge des études et les services du Département se tiendront à la disposition du public, lors de permanences : lundi 17 février, de 14 h à 18 h, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des fêtes, rue du Général-de-Gaulle, à Plancoët) ; samedi 1er mars, de 9 h à 12 h, en mairie de Pluduno ; samedi 8 mars, de 9 h à 12 h, salle Rubis.

Les dates clés

En juin-juillet : réunion du comité de pilotage, pour décider, au vu des résultats, de la poursuite ou non du projet.

En juillet : bilan de la phase 2 et de la concertation publique.

2027 : enquête d'utilité publique et autorisations, procédures administratives.

2031 : début des travaux.

Le projet de contournement de la ville de Plancoët



Document conseil départemental des Côtes-d'Armor

PLANCOËT

« Une déviation attendue » qui se précise…

La population de Plancoët était conviée à une réunion publique sur la future déviation de la ville. Un dossier qui ne date pas d'aujourd'hui… mais qui avance.

● Imaginé il y a cinquante ans, le projet de déviation de Plancoët n'en finit pas d'être repoussé. Il est sur la bonne voie pour les uns, un serpent de mer pour les autres. Quoi qu'il en soit, le Conseil départemental, maître d'ouvrage, entend bien afficher la volonté politique de faire aboutir ce projet et a invité la population à une réunion publique d'échange et d'information le 13 février dernier, à la salle Kreuzau de Plancoët.

Un tracé de 4,7 km

Pour répondre à la boutade du maire, Patrick Barraux - « Une déviation que l'on attend patiemment avec impatience » -, le vice-président du Conseil départemental, André Coënt, rappelle que le projet s'inscrit depuis 2015, dans les priorités du schéma départemental qui décline les orientations politiques en actions. Ainsi, après une première phase de concertation en 2021, le choix de la variante de tracé vient d'être retenu. C'est ce dernier, aujourd'hui analysé plus finement, qui a été présenté au public.

Les objectifs affichés portent sur la sécurisation des itinéraires, la suppression du trafic de transit par le centre-ville de Plancoët, l'amélioration des liaisons vers les pôles économiques et la desserte du littoral depuis les terres. Le tracé de 4,7 km de cet itinéraire contournera Plancoët par le nord, comprendra cinq points d'accès et autorisera la circulation des véhicules agricoles.

L'exaspération des riverains

Après la présentation, les échanges avec le public ont notamment exprimé l'état d'exaspération des riverains des trois axes principaux du centre-ville face au trafic des camions. L'architecture urbaine ne permet plus d'assurer la sécurité piétonne face au transit de poids lourds dont le tonnage ne cesse de croître. D'autres questions portaient sur le planning de réalisation du projet qui après les différentes étapes pourrait voir le début des travaux à l'horizon 2031. Enfin, lors des permanences, comme celle du lundi 17 février à la salle des fêtes de Plancoët, les riverains de la déviation sont venus examiner les plans détaillés du tracé.

Pratique

Permanences de 9 h à 12 h, le 1er mars à la mairie de Pluduno et le 8 mars à la salle des fêtes de Plancoët. Atelier à destination du monde agricole le 25 février à 13 h 45 à la salle des fêtes de Plancoët.

CRÉHEN

La Troupe à Jojo jouera son spectacle à l'Ehpad Saint-Joseph

● Une dizaine de résidents de la maison de retraite Saint-Joseph de Créhen travaille à son nouveau spectacle. La Troupe à Jojo présentera un savant mélange d'humour et de littérature entre Devos et Daudet. Face au succès rencontré l'année dernière, quatre représentations sont prévues, à 15 h 30, les 21 et 24 février et les 4 et 6 mars. Ce spectacle gratuit se déroulera dans la salle télévision, située à côté du restaurant. Pour prolonger ce moment convivial, les spectateurs sont invités à rester pour le goûter avec les comédiens. Son propre goûter ou un gâteau à partager seront les bienvenus.

Pratique

Réservation possible en appelant au numéro tél. 0 629 351 066 ou à colletisabelle02@gmail.com ; Ehpad Saint-Joseph, rue Croix-Gourieux à Créhen.



La maison de retraite Saint-Joseph de Créhen.

ERQUY

Ces enfants profitent des vacances pour faire du théâtre

● Pour la troisième fois, et durant ces vacances de février, la Ville d'Erquy propose un atelier théâtre gratuit pour les enfants de 8 à 12 ans, orchestré par la compagnie Anomo. L'occasion pour les enfants de s'essayer à cette discipline. « C'est Maxime Chazalet qui animera ce stage du 17 au 21 février. On va dans un premier temps parcourir l'ensemble de l'œuvre « Alice aux pays des merveilles ». Les trois premiers jours, les enfants vont explorer la manière de faire du théâtre. Les quatrième et cinquième jours on va faire un petit montage. Chacun s'emparera à sa façon de ce qu'il comprend et pourra le partager selon son ressenti », explique Sylvia Etcheto, codirectrice de la compagnie de théâtre.

Une représentation devant les familles

Une dizaine d'enfants étaient ainsi accueillis ce lundi 17 février, à la salle de motricité de l'école J.-Erhel. Parmi eux, Mylla qui vient depuis les débuts. « J'ai adoré et j'ai vraiment envie de faire du théâtre », confie-t-elle. Les autres participants sont des novices. « C'est bien, cela permet aussi de faire découvrir le théâtre. À la fin du stage, vendredi, nous ferons une petite représentation du travail accompli, devant les familles », poursuit Sylvia Etcheto.



« Alice aux pays des merveilles » est au cœur du stage de théâtre de ces vacances d'hiver.

PLANCOËT

Premières courses et premiers podiums pour le CC Plancoët



Thomas Moreau, nouveau licencié Accès du club, prend la troisième place du podium à Landéan (35). CC Plancoët

● Lors de la présentation des équipes du Cyclo Club de Plancoët, le 7 février dernier dans la salle de l'Embarcadère à Plélan-le-Petit, les licenciés du club ont perçu leurs nouveaux équipements. Parmi les 145 sportifs qui se répartissent de la catégorie des jeunes U7 aux coureurs Open 1, plusieurs cyclistes étrangers sont venus rejoindre les rangs. Le club accueille désormais trois Québécois, deux Australiens, huit Anglais, un Néozélandais et un Belge.

En ce premier week-end de courses, ces 15 et 16 février, les coureurs ont déjà eu l'occasion d'arborer leurs nouveaux maillots sur plusieurs podiums.

Les résultats

À Landéan (35), Thomas Moreau, nouveau licencié en Accès, mène la première échappée de la course et termine à la troisième place. Il est suivi par Noé Grégoire, également nouveau licencié, qui termine septième et Alexandre Baron onzième.

À Plounévez-Moëdec, Enzo Latimier prend part à l'échappée de cinq coureurs pour terminer à la troisième place de l'épreuve.

À Cuguen (35), dans une épreuve ouverte aux Élites, Erwann Le Falher termine à la dix-huitième place mais se classe premier des Open 2.

Pratique

Les rendez-vous : le club organisera la 39e édition de la Ronde du Printemps à Plancoët le 23 mars prochain, suivie d'un loto à la salle Joseph-Samson le 30 mars.

tit - Matignon

Ouest-France
Lundi 24 février 2025

Saint-Lormel

Déviation de Plancoët : un courrier envoyé

Déviation

Lors du conseil, jeudi, le premier adjoint, Loïc Daunay, est revenu sur la réunion publique du 13 février, relative à la déviation de Plancoët. Il note l'hostilité des riverains et artisans de la zone d'activités (ZA) du Verger, quant aux choix des variantes B et C : **« Elles viendront perturber notre activité et certaines de nos propriétés seront directement touchées. La variante B impliquerait un carrefour dangereux, en pleine ligne droite, sur la départementale RD768 entre Créhen et Plancoët, c'est une ineptie. »**

Soutenue par la mairie et, dans le cadre de la phase 2 de concertation inhérente au projet, la commune a décidé d'envoyer un courrier au Département.

Restructuration de la salle polyvalente et de la mairie

Au volet gros œuvre démolition, la mairie a acté un avenant proposé par l'entreprise Anov, à hauteur de 16 868 € HT.

Concernant l'avancement des travaux, **« nous prévoyons la pose des fenêtres à la salle polyvalente, durant la semaine 13. Les meubles de cuisine sont posés, nous attendons l'eau et l'électricité. Les travaux de démolition sont en attente, nous espérons néanmoins pouvoir relouer la salle pour le dernier trimestre 2025 »**.

Divers

Dans le cadre de l'arrivée du Tour de Bretagne à Plancoët, le 1er mai, le club des supporters de la Plancoëtine sollicite la commune pour une subvention consacrée aux charges de fonctionnement (Protection civile, repas des bénévoles, assurances, sécurité, etc). Sur le principe d'une participation à hauteur de 50 centimes par habitant, le conseil octroie une subvention de 450 €.

Suite au déménagement de la mairie, celle-ci a validé le devis de l'entreprise 4S signalisation, pour l'achat de trois mâts pour les drapeaux du futur pavoisement (1 708 €).

Devant les actes répétés de vandalisme aux abords de la stèle du Vieux-Bourg, le conseil a décidé d'y arrêter le fleurissement permanent, au profit de jardinières, uniquement le jour des commémorations, désormais assurées par la mairie.

Afin d'assurer une formation numérique à la population, Dinan agglomération finançait des ateliers dédiés au sein de certaines communes. Après l'arrêt de cette prise en charge, la mairie de Saint-Lormel est sollicitée par un ou une bénéficiaire pour en reprendre le financement. La commune n'a pas donné suite.

Ouest-France Dinan 26/02/2025

Déviation : des agriculteurs planchent sur le projet

Plancoët – Dans le cadre de la concertation publique sur la déviation, le Département a réuni les agriculteurs impactés par ce projet, hier. L'objectif : anticiper l'acquisition et l'échange de terres.

Pourquoi ? Comment ?

Où en est le projet de déviation de Plancoët ?
Le Département a lancé, mi-janvier, une concertation publique qui se déroule jusqu'au 18 mars. Le but ? **« Inviter le public à s'informer et à s'exprimer sur le projet d'aménagement de la déviation »,** appuyait la collectivité dans un communiqué. Cette deuxième concertation fait suite à celle datant de 2021-2022, qui a permis de retenir le tracé n°1 (aussi appelé historique).

Hier, un atelier était organisé avec des agriculteurs des environs, afin de **« regarder l'impact de la déviation »,** précise Philippe Ropers, ingénieur chargé de projets routiers. Car l'objectif est de limiter les conséquences pour ces voisins de la route.

Qui est concerné ?
En tout, onze paysans sont **« directement concernés par l'emprise de la future déviation »,** expose Philippe Ropers. Avec, pour chacun, un impact différent. En surface agricole utile, cela représente moins d'1 % au minimum et jusqu'à près de 4 % des terres. **« L'une des exploitations serait coupée en deux »,** illustre Philippe Ropers, qui anticipe la création d'ouvrages, **« pour permettre aux machines de passer d'un côté à l'autre ».**

Quelles sont les démarches entreprises ?
Pour compenser cette perte de terres, le Département a missionné la Société d'aménagement foncier d'établissement rural (Safer) et constitué une réserve foncière de 29 ha.

« L'emprise du projet représente 15 ha, dont 4,54 ha de zones humides et 0,96 ha de boisement », détaille le chargé de projets routiers.

Pour acquérir les terrains aujourd'hui exploités, il faudra passer par des procédures à l'amiable, des expropriations ou par l'outil aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (Afafe).

« L'intérêt de l'amiable, c'est de trouver une solution gagnant-gagnant », poursuit Philippe Ropers, invitant les agriculteurs à **« anticiper au maximum en amont et à réfléchir à des échanges possibles de parcelles ».**



À l'invitation du Département, des agriculteurs impactés par la future déviation se sont réunis pour discuter d'échanges parcellaires, hier. | PHOTO : OUEST-FRANCE

Quelles sont les réactions ?
Certaines inquiétudes se sont fait entendre, notamment sur les frais des procédures.

« Tout est pris en charge par le maître d'ouvrage. Et nous ne prendrons pas de terres sans indemniser les propriétaires et les exploitants », rassure Philippe Ropers.

Dans le détail, les agriculteurs présents se sont aussi penchés sur le tracé. **« Est-il scellé ? »,** interroge l'un d'eux.

« Non, il peut encore bouger », répond le chargé de projets routiers.

« La courbe de la déviation, qui part du rond-point de la Millière, coupe une parcelle en deux », regrette un autre paysan.

Quel est le calendrier ?
« Tout se décidera quand on aura la déclaration d'utilité publique et l'autorisation environnementale », reprend Philippe Ropers.

Il reste encore du temps, puisqu'un comité de pilotage devra d'abord décider de la poursuite du projet, mi-2025.

Les dossiers complets devraient être déposés en 2027, **« pour un début des travaux en 2031 ».**

Télégramme Saint-Brieuc (Le) 12/03/2025

PLANCOËT

Dernière ligne droite pour le contournement

● Lors de la dernière permanence, qui s'est tenue samedi 8 mars à la salle des fêtes de Plancoët, le public est venu une nouvelle fois consulter les documents et plans détaillés du tracé de l'itinéraire long de 4,7 km de la déviation qui contournera la ville par le nord.

La consultation n'est pas terminée, car le Département poursuit la concertation sur le projet de déviation et rappelle que le public peut encore présenter ses observations en ligne jusqu'au mardi 18 mars prochain.



Pas de bousculade, mais une attention régulière du public venu consulter les documents du tracé du projet de déviation de Plancoët.

Pratique

Les documents et observations sont accessibles jusqu'au 18 mars sur le site du Département : http://www.cotes-darmor.fr/participations-publiques

8.7 ANNEXE 7 : AVIS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Envoyé en préfecture le 25/02/2025
Reçu en préfecture le 25/02/2025
Publié le
ID : 022-212203111-20250220-13_2025-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
De la Commune de SAINT-LORMEL (Côtes d'Armor)

Séance du 20 février 2025

Le vingt février deux mille vingt-cinq à vingt heures le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance ordinaire sous la présidence de Monsieur René BOUAN, Maire.

Présents : AILLET Louis, BOUAN René, DAUNAY Loïc, LEBORGNE Régine, MARTIN Françoise, MENIER Mireille, PLESTAN Sylvaine, PORCHER Aurélie, RAULT Philippe, ROBISSOUT Josiane et SUIRE Thierry.

Excusés : AUBIN William, BOUAN Chantal (procuration à Thierry SUIRE), SCHMITT Thomas (procuration à Aurélie PORCHER) et SORGNIARD Catherine (procuration à Loïc DAUNAY).

Secrétaire de séance : Aurélie PORCHER

2025.13 – Déviation de Plancoët – Concertation Phase 2 – Avis sur les variantes B et C du tracé

Lors de la réunion publique du 13 Février 2025 (Concertation phase 2), certains artisans de la zone d'activité des vergers de l'Arguenon ont exprimé leur désaccord sur les variantes B et C concernant le rétablissement de la voie communale du Trait et de l'accès à la ZA.

Le conseil municipal exprime également un avis défavorable sur ces 2 variantes B et C qui viendraient perturber le fonctionnement de la Z.A et pour la variante B créerait un nouveau carrefour dangereux sur la RD 768 Plancoet- Crehen.

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

- **Donne un avis défavorable sur les 2 variantes B et C du projet de tracé de la déviation de Plancoët.**

Pour extrait conforme,
Le 20 février 2025

Le Maire,
René BOUAN

MAIRIE de SAINT LORMEL (Côtes d'Armor)

Plancoët

CONSEIL DEPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des Infrastructures
17 MARS 2025
N° POST-OFFICE : 2845

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DES COTES D'ARMOR
Direction des infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
A l'attention de M. le Directeur
9, place du Général de Gaulle
CS 42371
22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Plancoët,
Le 12 mars 2025

N/Réf. : 007-2025
Objet : Projet de déviation de Plancoët – Concertation phase 2

Monsieur le Directeur,

Lors de la réunion des membres du bureau exécutif de la commune de Plancoët ce lundi 10 mars 2025, j'ai exposé la demande des habitants de la rue de la Fontaine Saint Malo concernant le tracé de la déviation. Ces derniers souhaitent en effet décaler d'une dizaine de mètres son empreinte. Au vu des plans présentés, il semble que cette requête ne présentant aucun impact sur les terrains avoisinants soit pertinente. Nous souhaitons donc soumettre cette demande à votre analyse.

Par ailleurs, considérant que le site de La Couarde (parcelle communale ZB2) est un lieu important de convivialité et générateur de lien social, nous souhaitons conserver cet endroit. De ce fait, la variante B proposée dans le dossier de concertation au point 3.2.2. est privilégiée. Le souhait communal serait de maintenir l'accès actuel en réalisant une rallonge de l'ouvrage plus importante que celle proposée. Nous vous serions reconnaissants d'étudier cette requête. Je profite pour ajouter que l'écart financier entre la variante A (qui ne comprend d'ailleurs que le coût de destruction du site sans le coût de renaturation) et la variante B n'est que très peu significatif.

Je vous remercie de l'intérêt porté à ces doléances et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de ma considération distinguée.

Patrick Barraux
Maire

Mairie
BP 70
22130 PLANCOËT
Tél. 02 96 84 39 70
Fax 02 96 84 19 49
mairie-plancoet@wanadoo.fr



DINAN
AGGLOMÉRATION

Direction Aménagement Durable du Territoire

Dinan, le 14 MARS 2025

Suivi par : Sylvaine LECOQ
Responsable Mission Projets-Prospective
s.lecoq@dinan-agglomeration.fr
02.96.87.14.26
07.60.72.34.06

Monsieur le Président
Conseil Départemental des Côtes d'Armor
Hôtel du Département
9 Place du Général de Gaulle - CS42371
22023 SAINT-BRIEUC CEDEX 1

Conseil Départemental des Côtes d'Armor
19 MARS 2025
Direction des Infrastructures
D 3173

Référence : D2025-00241

Objet – Infrastructures – Déviation de Plancoët – Etude d'avant-projet (AVP) variante inondable – Concertation phase 2.

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'aménagement de la Déviation de Plancoët et, plus particulièrement dans la concertation actuellement en cours pour la phase 2, le Bureau Communautaire de Dinan Agglomération, lors de sa réunion du 10 mars dernier, a examiné l'impact de la Variante 1 inondable retenue et ses interactions avec les politiques publiques de Dinan Agglomération.

Ainsi, par la présente, je vous fais part des observations formulées par Dinan Agglomération au regard du dossier soumis à la concertation :

Accès à zone d'activités de Saint-Lormel :
Dinan Agglomération est favorable au tracé A, excluant les 3 autres propositions de tracés.

Destruction de plusieurs milieux naturels (formations végétales prés salés, boisements, haies, zones humides) :
Il est demandé que les haies compensatoires aient une plus-value écologique pour minimiser la rupture de continuité que représente la déviation et que les sites compensatoires répondent à des fonctionnalités ambitieuses.

Foncier agricole :
Si une opération AFAFE (Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental) devait être mise en œuvre par le Département, il est demandé que les mouvements parcellaires soient menés en harmonisation avec les actions du Projet Alimentaire Territorial (PAT) de Dinan Agglomération dans le cadre de sa politique d'accompagnement à la transmission et à l'installation.

Mobilités douces, notamment cyclables
Une attention particulière est sollicitée sur les traversées piétonnes ou cyclables à mieux prendre en compte aux intersections suivantes :
- Intersection avec la VC4 ;
- Passage de la voie verte le long de L'Arguenon (la traversée risque d'être dangereuse) ;
- Vers la Zone Artisanale du Verger de Saint-Lormel ;
- A l'intersection avec la RD28 ;
- Au giratoire du frêne (manque une traversée piétonne).

SCoT AEC
- Il est demandé que soit réalisé un bilan carbone permettant d'évaluer les émissions de gaz à effet de serre du projet routier.

PLUiH – Révision générale
- La déviation est prise en compte dans la révision générale du PLUiH de Dinan Agglomération actuellement en cours (adaptation du règlement, du zonage et des prescriptions graphiques).

En vous remerciant pour votre attention et la prise en considération des points de vigilance ci-dessus mentionnés dans le cadre de la présente concertation et restant, ainsi que les services de Dinan Agglomération, à votre disposition et celle de vos services pour toute information complémentaire ou échange que vous pourriez souhaiter.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Le Président,
Arnaud LECUYER

Pour le Président par délégation,
Anne-Sophie GUILLEMOT
Vice-Présidente aux Mobilités,
Déplacements, Infrastructures

Copie à :

Mesdames, Messieurs les Maires de Plancoët, Saint-Lormel, Créhen, Landébia, Saint-Pôtan, Val d'Arguenon.

8.8 ANNEXE 8 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ

	OBSERVATION
1	Bonjour, Nous avons conclu d'un compromis en vue de l'acquisition dans l'année de la parcelle sus-mentionnée pour nous établir en résidence principale à Plancoët. Nous avons bien compris l'intérêt du projet et la vaste adhésion pour le projet 1 qui est pour les habitants du hameau de l'Evinais le plus impactant. Nous trouvons que les consultations sont réalisées de manière très transparente et sentons le désir d'écouter les parties. Ma première remarque est sur le coût très important du projet, et la crainte d'une flambée des impôts locaux, mais cela doit certainement avoir été budgété. La seconde concerne l'impact visuel, sonore et écologique du projet avec le franchissement de la zone humide située au nord de l'Evinais avant le franchissement de la voie ferrée. Je souhaiterais pour le paysage que la route soit le moins visible possible (pas trop surélevée...), mais également qu'elle puisse être bordée de végétation (haies et arbres) pour masquer les voitures, atténuer le bruit, et s'inscrire avec la plus légère empreinte dans le projet du parc naturel régional VRCE."
2	Bonjour, Je souhaite acheter une petite maison, parcelle 0049, au Guénébosq , J'ai essayé de calculer avec Géoportail la distance de cette maison à la déviation ..Est-ce que je me suis trompée , car la déviation passerait à 174 m de la maison ! Est-ce bien la déviation qui suivrait la petite route juste au sud de la parcelle 0049 ? Je vous remercie de votre réponse, (rapide si possible !) Bien cordialement. Christine Henry"
3	Bonjour, La route passe sur des parcelles non prévues sur le projet initial. Proche des maisons et sans mesure de prévention, anti bruit.... Pourquoi ne pas la faire passer dans la parcelle prévue au départ. "
4	La mairie n'est pas partie dune feuille blanche; ci-joint l'historique.
5	La mairie n'est pas partie dune feuille blanche; ci-joint l'historique.
6	Bonjour au sujet du tracé de la déviation au niveau de la Pacotais, je souhaiterais que la route passe plus au sud afin de ne pas diviser les champs en deux et de perdre ainsi beaucoup de terres agricoles. De plus elle passerait plus près de la zone artisanale soit juste derrière la déchetterie et l'antenne des côtes d'Armor qui s'occupe des routes, ce qui serait moins nuisible. Cela de plus éviterai de raser mon verger productif de race ancienne . Et de ne pas le diviser le verger, dont un bout sera enclavée de l'autre côté de la route. Je compte sur vous merci
7	Bonjour, Suite à notre entretien à Plancoët le 17/02/2025. Je souhaite que soit réalisé pour mon terrain, un accès sur le chemin rural N° 25 en parallèle de la future déviation. En effet, celle-ci par son implantation vient supprimer l'accès existant. Je vous remercie pour la prise en compte de ma demande. Dans l'attente de votre retour."
8	Au niveau de la Pacotais,Il y aura-t-il un merlon afin de réduire les nuisances sonores et visuelles.
9	Bonjour,L'ouvrage de rétablissement du chemin agricole au niveau de l'Evinais est prévu à 4 m de large. Cela me semble insuffisant, en effet s'il correspond au gabarit de la plupart des matériels, il offre une marge de sécurité trop faible lors des manoeuvres et 50 cm de plus me paraissent nécessaires. A ce même endroit, je souhaite que le bout de chemin existant au sud de la déviation soit remis en terre labourable pour éviter le délaissé qui serai inexploitable. Dans le même ordre d'idée, les deux bouts de route restant à la maçonnais entre les parcelles ZC 18 et ZC20 pourraient être rendues labourables afin de compenser le morcellement induit par la déviation. Pour finir, Le bassin de rétention prévu au bas de la parcelle ZD 25, condamne le seul accès à cette parcelle après réalisation de la déviation. Cordialement"
10	Bonjour. Je souhaiterais une végétalisation maximale au lieu-dit La Couarde afin de minimiser l'impact visuel de la déviation sur les habitations proches.
11	Merci de conserver la couarde . Lieu emblématique de manifestions, de retrouvailles . Indispensable pour une commune comme Plancoet
12	Serait-il possible de préserver le site de la couarde ? Site encrée dans l histoire de Plancoët et ses alentours, idéal pour des retrouvailles de quartier mais aussi pour des repas en familles ou entre amis. Il serait vraiment regrettable de voir disparaître ce site."
13	Concernant le site du lieu dit La Couarde la conservation de ce lieu de convivialité est à conserver. Le nombre de réservations annuelles pour les retrouvailles, les fêtes de famille, les rassemblements associatifs montrent combien l'endroit est apprécié. Pour les habitations proches de ce lieu, il faut absolument garder la vallée existante en contrebas de la future déviation , vallée repeuplée il y a plusieurs années (végétalisation+++ et atténuation des nuisances sonores) . Merci pour votre écoute
14	Observations formulées par Dinan Agglomération - Courrier - 1 document(s) joint(s) :Déviation Plancoët_Concertion phase 2_Courrier Dinan Agglomération.pdf
15	Réduire au maximum la surface au sol impactée par le dénivelé de la future déviation en façade du bâtiment qui correspond a ce jour a un parking clients et zone de circulation autour de ce bâtiment (prévoir muret ou mur banché) "
16	L 'accès a la parcelle ZL 27 et ZL 130 se fera par la voie rejoignant la station d épuration. il doit être adapté aux flux de tracteurs et camions semi remorques , que ce soit au niveau de la RD 768 et aussi de la parcelle ZL 27 en lien avec la collecte de céréales sur notre site "
17	Le tracé n'est pas conforme au tracé initial pour lequel nous avons signé notre acte de propriété devant le notaire, il devrait passer de l'autre coté de la haie dans le champs, en dehors de notre terrain. (cf photo) Prévoir une protection acoustique/phonique (à définir) car nous entendons déjà la RD28 et la déchetterie, même fenêtres fermées. Alors qu'une protection est prévue pour des maisons de loisir non occupée en permanence.Actuellement, un chemin communal permet de passer de la RD28 à la rue de la fontaine St Malo de manière sécurisée. Il est emprunté par de nombreux marcheurs, coureurs, randonneurs... Mais également par les collègiens et lycéens, déposé à l'arrêt de bus scolaire Nazareth. La déviation coupe ce chemin sans prévoir de passage piéton proche, comment vont ils faire ? La déviation est prévue pour être une route avec une vitesse limitée à 80km/h or elle passe clairement dans Plancoet, nous demandons donc que la vitesse soit limitée à 50km/h sur au moins la portion entre le rond-point du fresne et le croisement de la RD28 - 1 document(s) joint(s) :IMG_20250317_184713-2.JPG"

8.9 ANNEXE 9 : ÉTUDE ACOUSTIQUE

T

Côtes d'Armor

Déviation Nord-Est de Plancoët

MC8 – ÉTUDE ACOUSTIQUE

INGÉROP
Inventons demain

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE 2

2 ÉTAPE 1 : CARACTÉRISATION DE L'ÉTAT INITIAL ACOUSTIQUE ET COMPARAISON ACOUSTIQUE DES VARIANTES 3

2.1 CARACTÉRISATION DE L'ÉTAT INITIAL ACOUSTIQUE 3

2.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE 3

Infrastructure nouvelle 3

Voie existante 3

Isolement de façade 4

2.3 COMPARAISON ACOUSTIQUE DES VARIANTES 4

3 ÉTAPE 2 : ÉTUDE ACOUSTIQUE DE LA SOLUTION RETENUE 11

3.1 HYPOTHÈSES 11

3.1.1 Présentation de l'aménagement 11

3.1.2 Horizons et situations étudiés 11

3.1.3 Évolution du trafic routier 11

3.1.4 Hypothèses de calcul pour chaque horizon d'étude 13

3.1.5 Point de calcul 14

3.2 ANALYSE DE L'IMPACT ACOUSTIQUE DU PROJET SUR LE BATI EXISTANT 15

3.2.1 Logiciel utilise 15

3.2.2 Etude d'impact acoustique des voies transformées (Situations B et C) 15

3.2.3 Etude d'impact des voies créées (situationS A et D) 20

3.2.4 Protections acoustiques à prévoir 27

3.2.5 Classement sonore de la future voie de contournement 29

3.3 CONCLUSIONS 30

RÉVISIONS DE CE DOCUMENT

E	24/07/2025	Prise en compte remarques Département du 23/07/2025	ALHYANGE	G. GEFFROY	G. GEFFROY
D	22/07/2025	Prise en compte remarques Département du 21/07/2025	ALHYANGE	G. GEFFROY	G. GEFFROY
C	17/07/2025	Prise en compte remarques Département du 11/07/2025	ALHYANGE	G. GEFFROY	G. GEFFROY
B	16/06/2025	Prise en compte remarques Département du 11/06/2025	ALHYANGE	G. GEFFROY	G. GEFFROY
A	11/06/2025	Prise en compte remarques Département du 16/04/2025	ALHYANGE	G. GEFFROY	G. GEFFROY
0	08/10/2024	Première émission	ALHYANGE	G. GEFFROY	G. GEFFROY
INDICE	**DATE**	**MODIFICATIONS**	**ETABLI PAR**	**VERIFIE PAR**	**APPROBATION**

1 PRÉAMBULE

L’étude de bruit (Mission complémentaire n°8) réalisée dans le cadre du projet de la déviation de Plancoët comprend 3 étapes :

- Étape 1 : caractérisation de l’état initial acoustique et comparaison acoustique des variantes,
- Étape 2 : Étude acoustique de la solution retenue
- Étape 3 : Finalisation de l'étude acoustique au stade des études de projet (étape 3 de l'étude de bruit).

Le présent rapport concerne les étapes 1 et 2 de l’étude de bruit.

2 ÉTAPE 1 : CARACTÉRISATION DE L'ÉTAT INITIAL ACOUSTIQUE ET COMPARAISON ACOUSTIQUE DES VARIANTES

2.1 CARACTÉRISATION DE L'ÉTAT INITIAL ACOUSTIQUE

Se référer au document « État actuel de l'environnement et son évolution probable ».

2.2 CONTEXTE REGLEMENTAIRE

Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières

L'article 1 de l'arrêté du 5 mai 1995, défini les indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure routière, mentionnés à l'article 4 du décret susvisé relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres :

- Pour la période diurne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pendant la période de 6 heures à 22 heures, noté LAeq (6 h-22 h), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure concernée ;
- Pour la période nocturne, le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A pendant la période de 22 heures à 6 heures, noté LAeq (22 h-6 h), correspondant à la contribution sonore de l'infrastructure concernée.

La définition du LAeq est donnée dans la norme NF S 31-110 " Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement. - Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation ".

Ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Les niveaux sonores maximum admissibles pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle ou existante sont fixés aux valeurs suivantes :

INFRASTRUCTURE NOUVELLE

L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 fixe les niveaux admissibles en façade de bâtiment pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle, telle que mentionnée dans l'article 4 du décret 95-22 du 09-01-95, aux valeurs précisées dans le tableau ci-dessous.

Usage et nature des locaux	LAeq (2) Diurne (6h-22h)	LAeq (2) Nocturne (22h-6h)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale	60 dB(A) (1)	55 dB(A)
Etablissement d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	-

Nota :

(1) Pour les salles de soins et les salles réservées au séjour de malades, ce niveau est abaissé à **57 dB(A)**.

(2) Les niveaux sonores LAeq indiqués sont les niveaux à 2 mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Une zone est d'ambiance sonore modérée si le niveau de bruit ambiant mesuré avant la construction de la voie nouvelle est inférieur à 65 dB(A) en période diurne et inférieur à 60 dB(A) en période nocturne.

Dans le cas où une zone respecte le critère d'ambiance modérée seulement pour la période nocturne, c'est le niveau sonore maximal de 55 dB(A) qui s'applique à cette période.

VOIE EXISTANTE

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- Si la contribution sonore avant travaux est inférieure aux valeurs fixées dans le tableau précédent, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux.
- Dans le cas contraire, la contribution sonore après travaux ne doit pas dépasser la valeur existant avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

L'article 3 de l'arrêté du 5 mai 1995 définit les objectifs suivants pour le cas de transformation d'une route (pour une augmentation de la contribution sonore de l'infrastructure d'au moins 2 dB(A) à terme) en période diurne (6h – 22h), aux valeurs suivantes (pour la période nocturne, les valeurs sont diminuées de 5 dB(A)) :

Nature de locaux	Contribution actuelle de la route existante	Niveau sonore ambiant initial de jour (avant transformation) (1)	Seuil à respecter pour la seule route après transformation
Logements	≤ 60 dB(A)	< 65 dB(A)	60 dB(A)
		≥ 65 dB(A)	65 dB(A)
	> 60 et ≤ 65 dB(A)	< 65 dB(A)	Valeur de la contribution actuelle de la route
		≥ 65 dB(A)	65 dB(A)
	> 65 dB(A)	≥ 65 dB(A)	65 dB(A)
Bureaux	Indifférent	< 65 dB(A)	65 dB(A)
		≥ 65 dB(A)	Aucune obligation
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale : salle de soins et de repos des malades	≤ 60 dB(A)	Indifférent	60 dB(A)
	> 60 et ≤ 65 dB(A)		Valeur de la contribution actuelle de la route
	> 65 dB(A)		65 dB(A)
Etablissements d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	≤ 60 dB(A)	Indifférent	60 dB(A)
	> 60 et ≤ 65 dB(A)		Valeur de la contribution actuelle de la route
	> 65 dB(A)		65 dB(A)

Nota :

(1) Le niveau sonore ambiant initial est le niveau existant sur le site **toutes sources sonores confondues**, y compris la route dans son état initial.

ISOLEMENT DE FAÇADE

« Article 4 – Dans les cas nécessitant un traitement du bâti mentionnés à l'article 5 du décret relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs D_{nAt} vis-à-vis du spectre du bruit routier défini dans les normes en vigueur [exprimé par l'indice DnT,A,tr depuis la NRA], exprimé en dB(A), sera tel que :

$$D_{nAt} \geq L_{Aeq} - Obj + 25$$

L_{Aeq} : Contribution sonore de l'infrastructure définie à l'article 1er
Obj : contribution sonore maximale admissible

[…] l'isolement résultant ne devra pas être inférieur à 30 dB(A). »

2.3 COMPARAISON ACOUSTIQUE DES VARIANTES

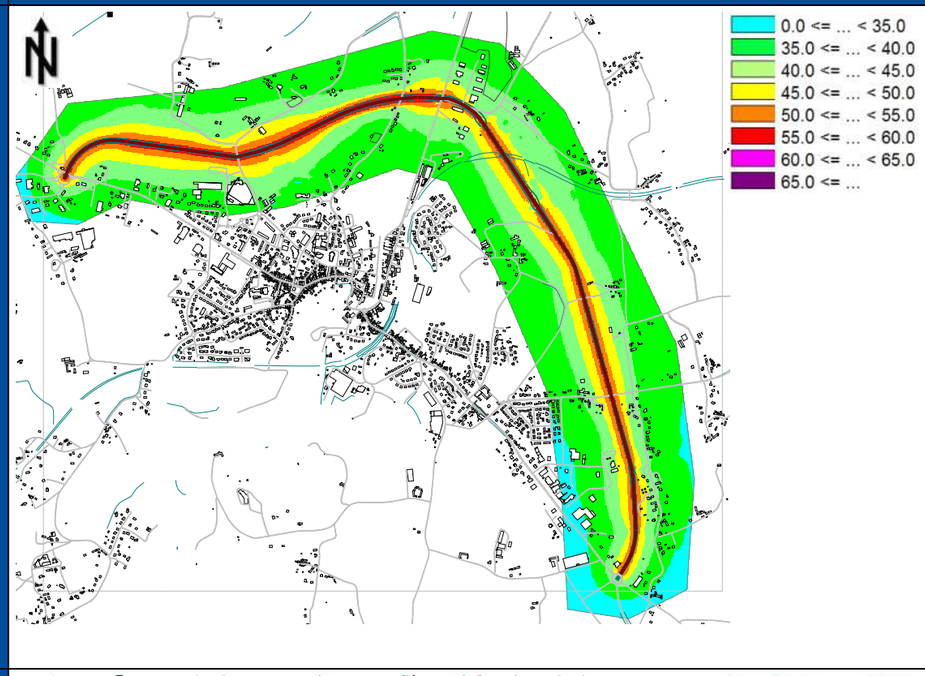
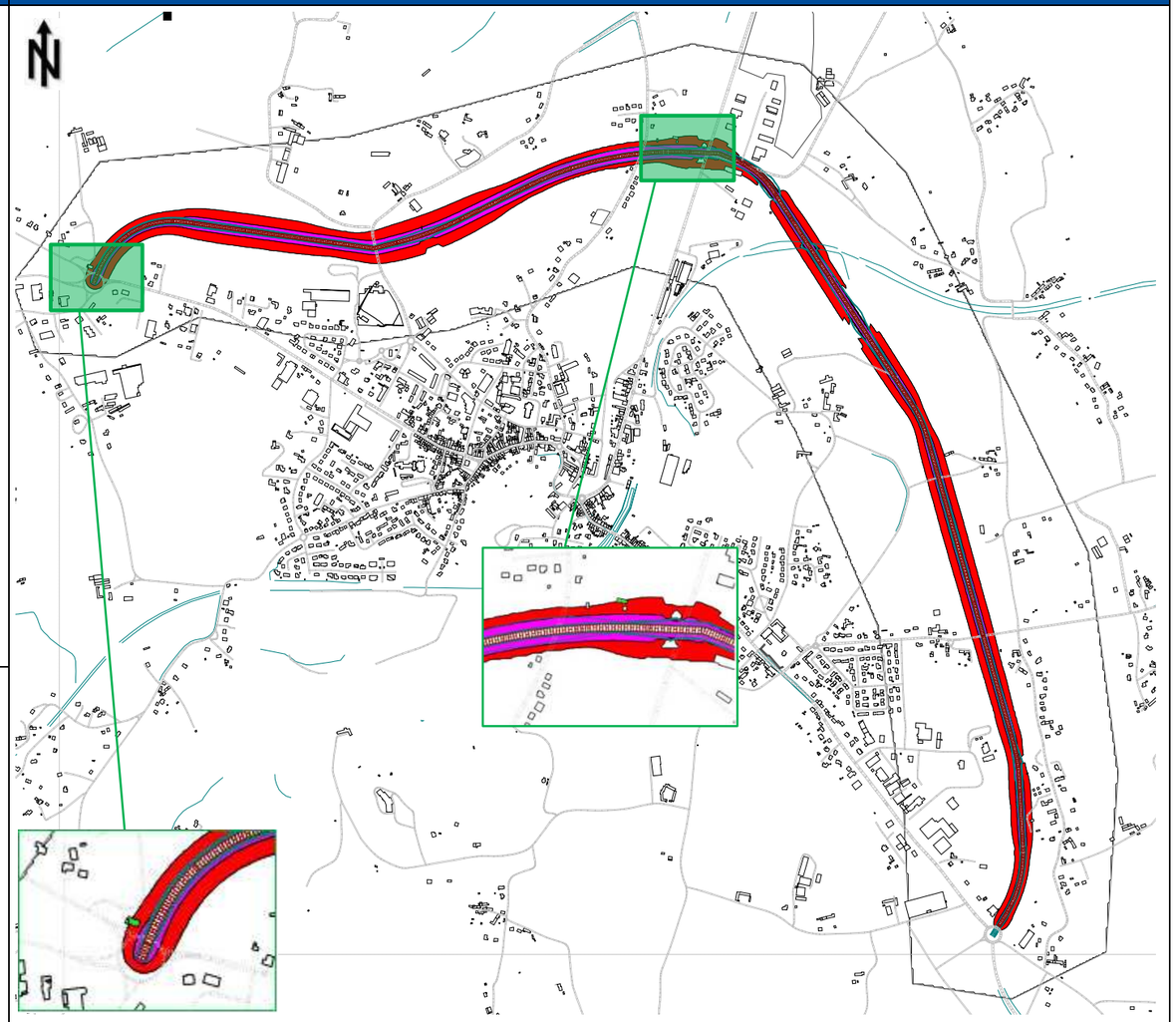
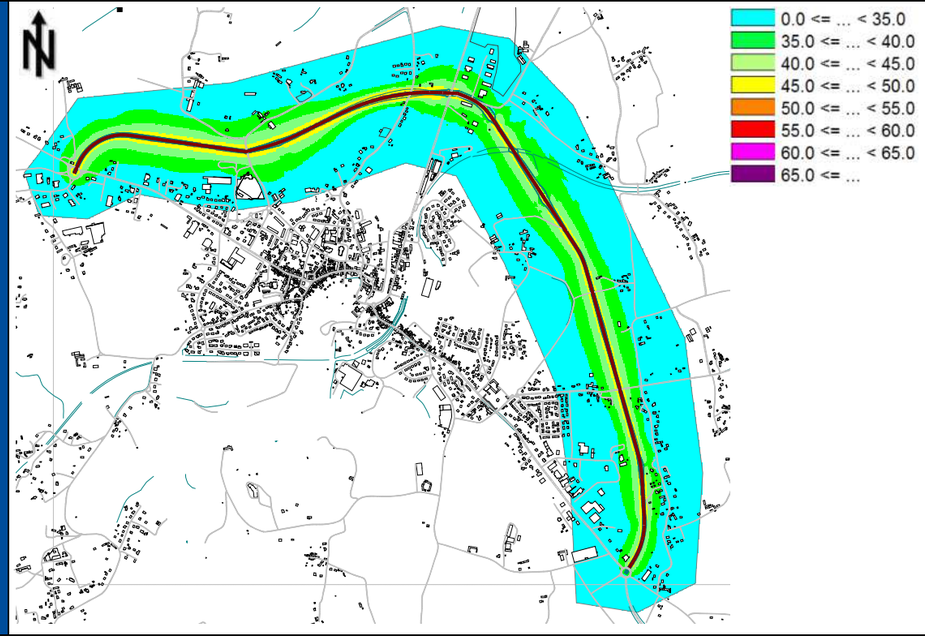
Dans le cadre de la création d'une voie de transport, l'impact acoustique de cette voie seule est calculé, afin d'identifier les habitations existantes nécessitant des protections acoustiques vis-à-vis de cette voie :

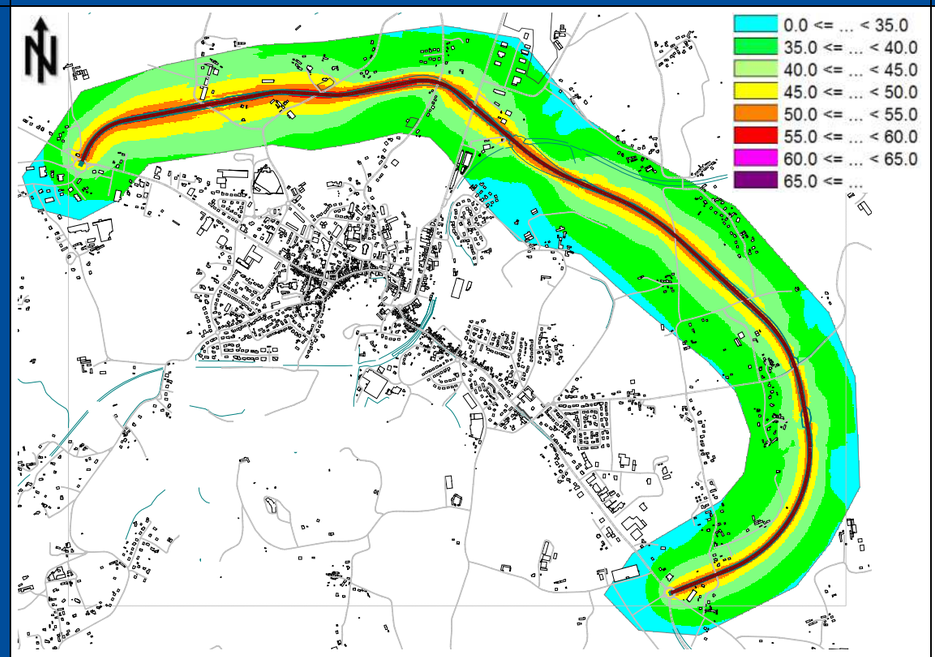
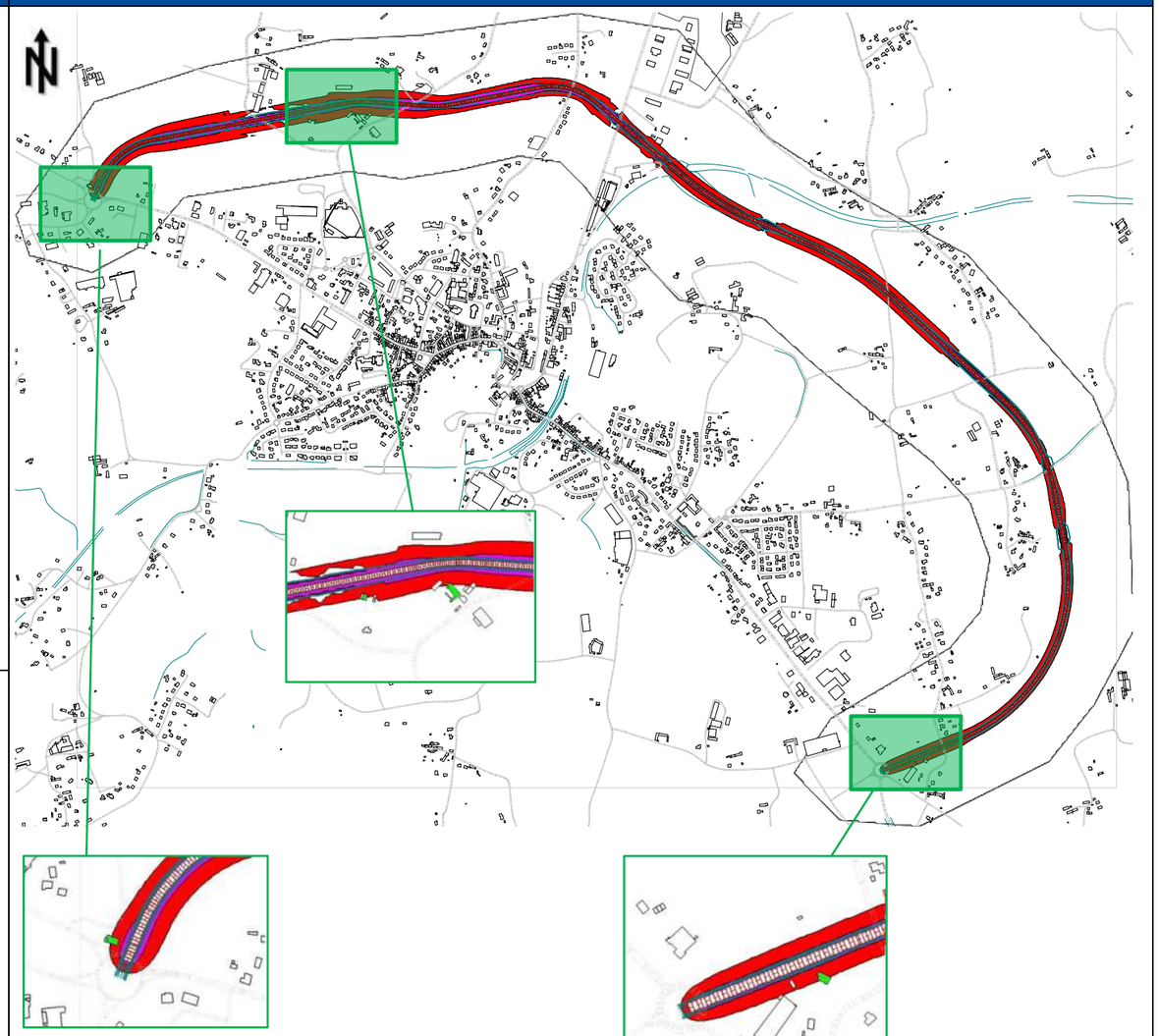
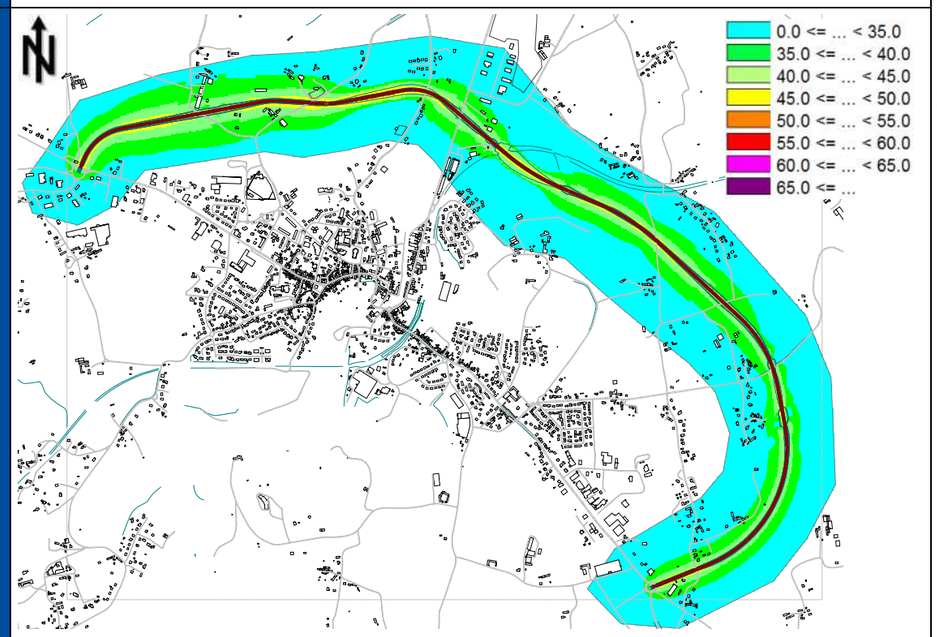
- Pour les habitations se situant en zone d'ambiance sonore préexistante modérée (LAeq (6h-22h) ≤ 65 dB(A) et LAeq (22h-6h) ≤ 60 dB(A)), l'impact acoustique de la voie créée seule doit être, en façade de l'habitation, inférieur à 60 dB(A) le Jour et 55 dB(A) la Nuit. Dans le cas contraire, cette habitation doit bénéficier de protections acoustiques afin d'atteindre ces seuils réglementaires ;
- Pour les habitations se situant en zone d'ambiance sonore préexistante non modérée (LAeq (6h-22h) > 65 dB(A) et LAeq (22h-6h) > 60 dB(A)), l'impact acoustique de la voie créée seule doit être, en façade de l'habitation, inférieur à 65 dB(A) le Jour et 60 dB(A) la Nuit. Dans le cas contraire, cette habitation doit bénéficier de protections acoustiques afin d'atteindre ces seuils réglementaires.

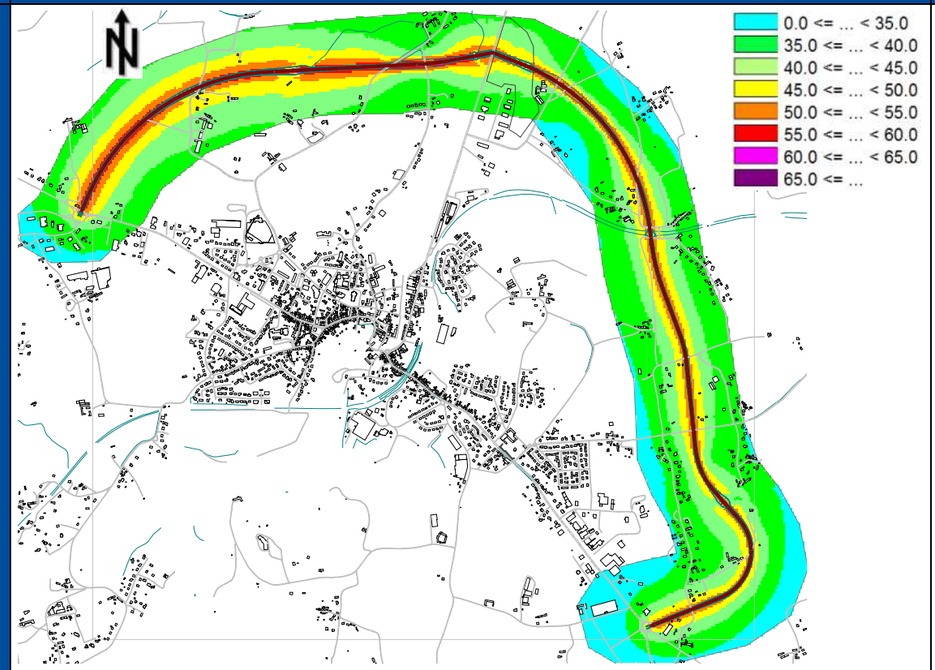
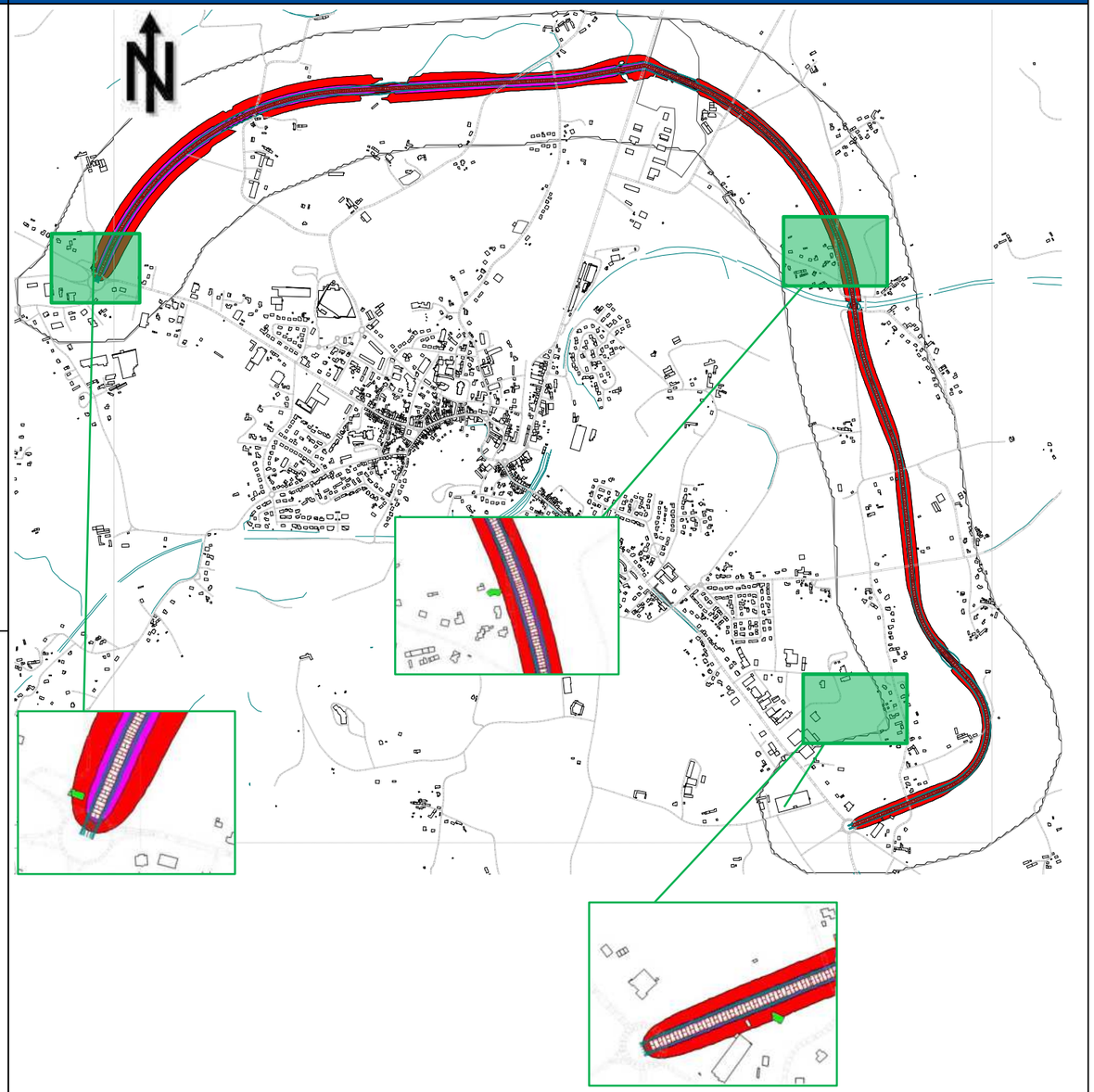
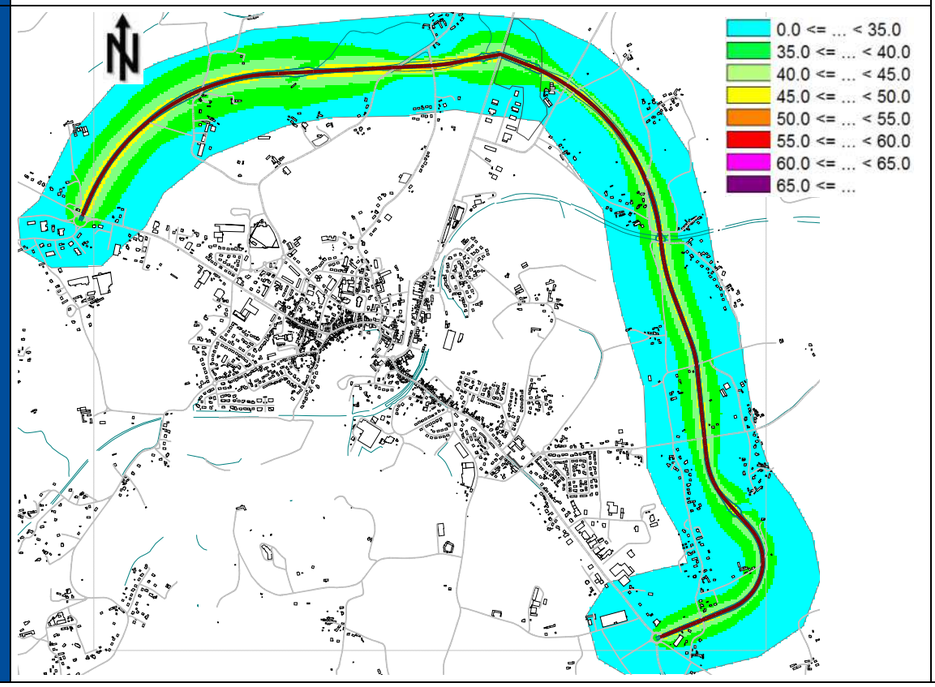
Les cartes de bruits suivantes représentent donc l'impact acoustique de chaque variante de tracé (V1, V2, V3, V4, V5, V6 et V6b) seule en période diurne et nocturne, en dB(A) et isophones par pas de 5 dB(A), ainsi qu'une carte de bruit des isophones 60 et 65 dB(A) en période diurne, avec localisation des habitations nécessitant des protections acoustiques.

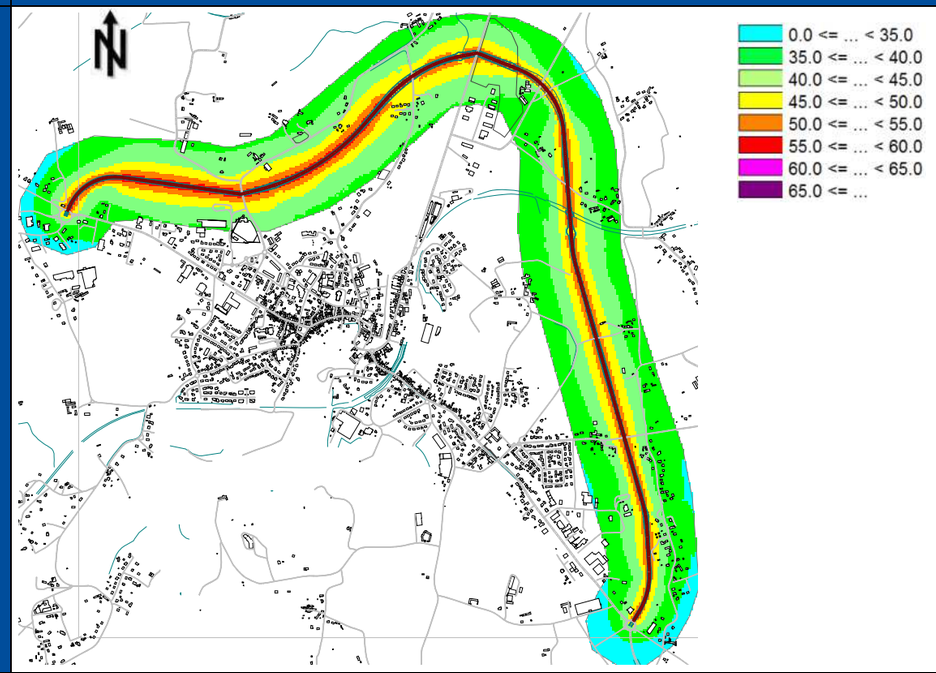
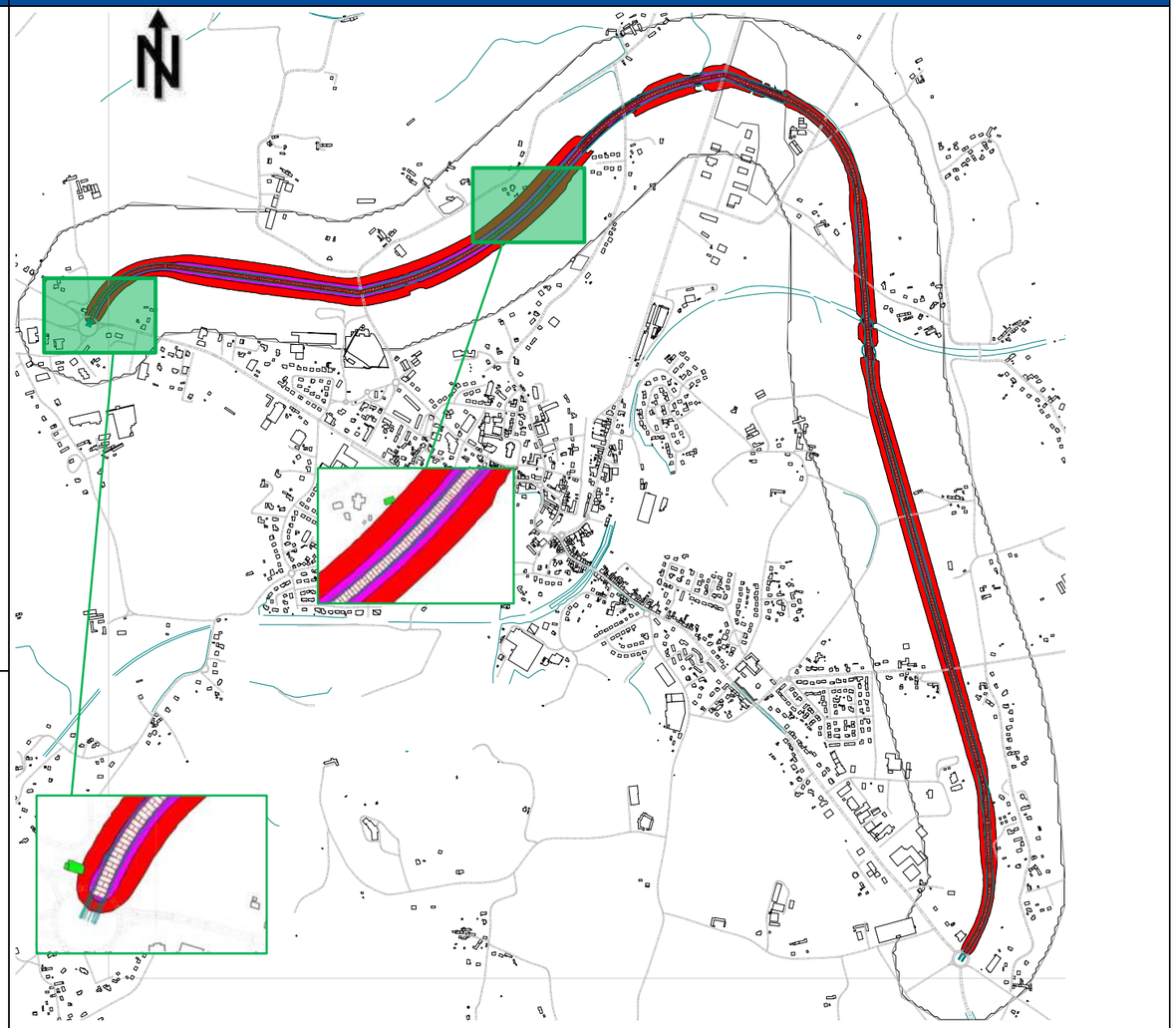
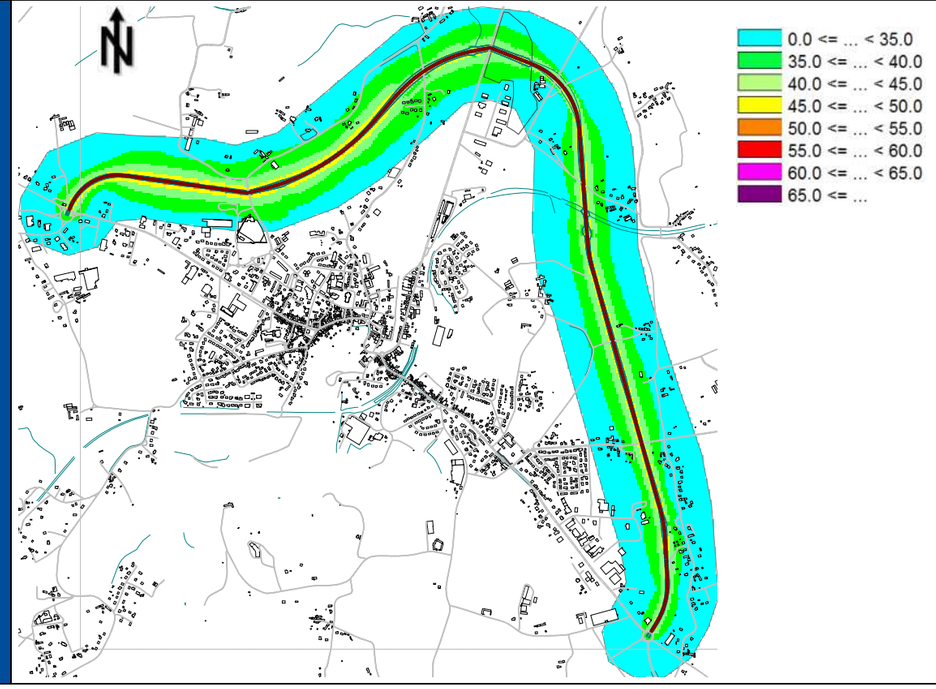
Ainsi, on constate que, selon les variantes, le nombre d'habitation impactées est compris entre 2 et 4 :

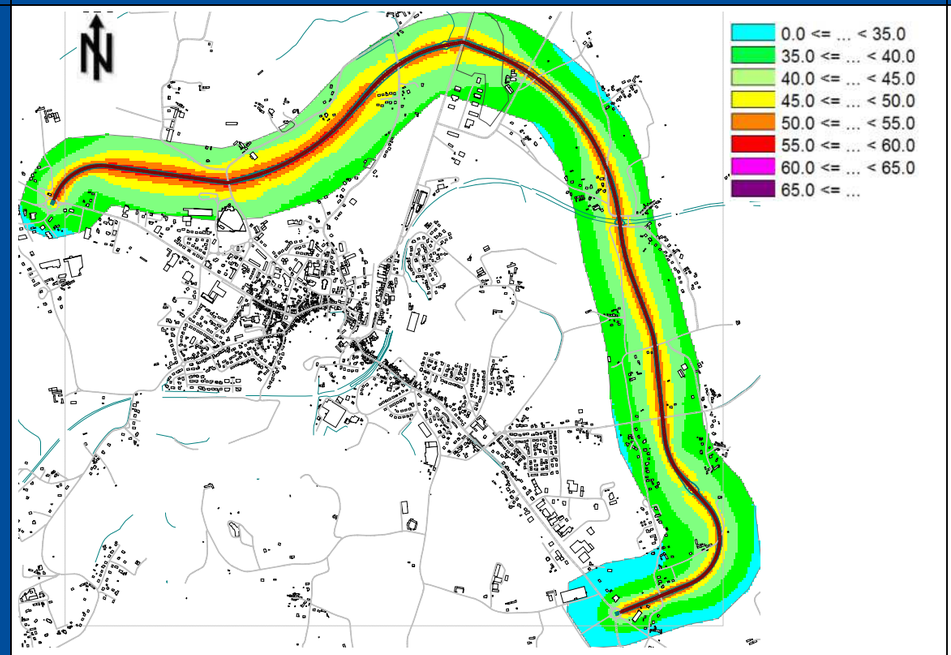
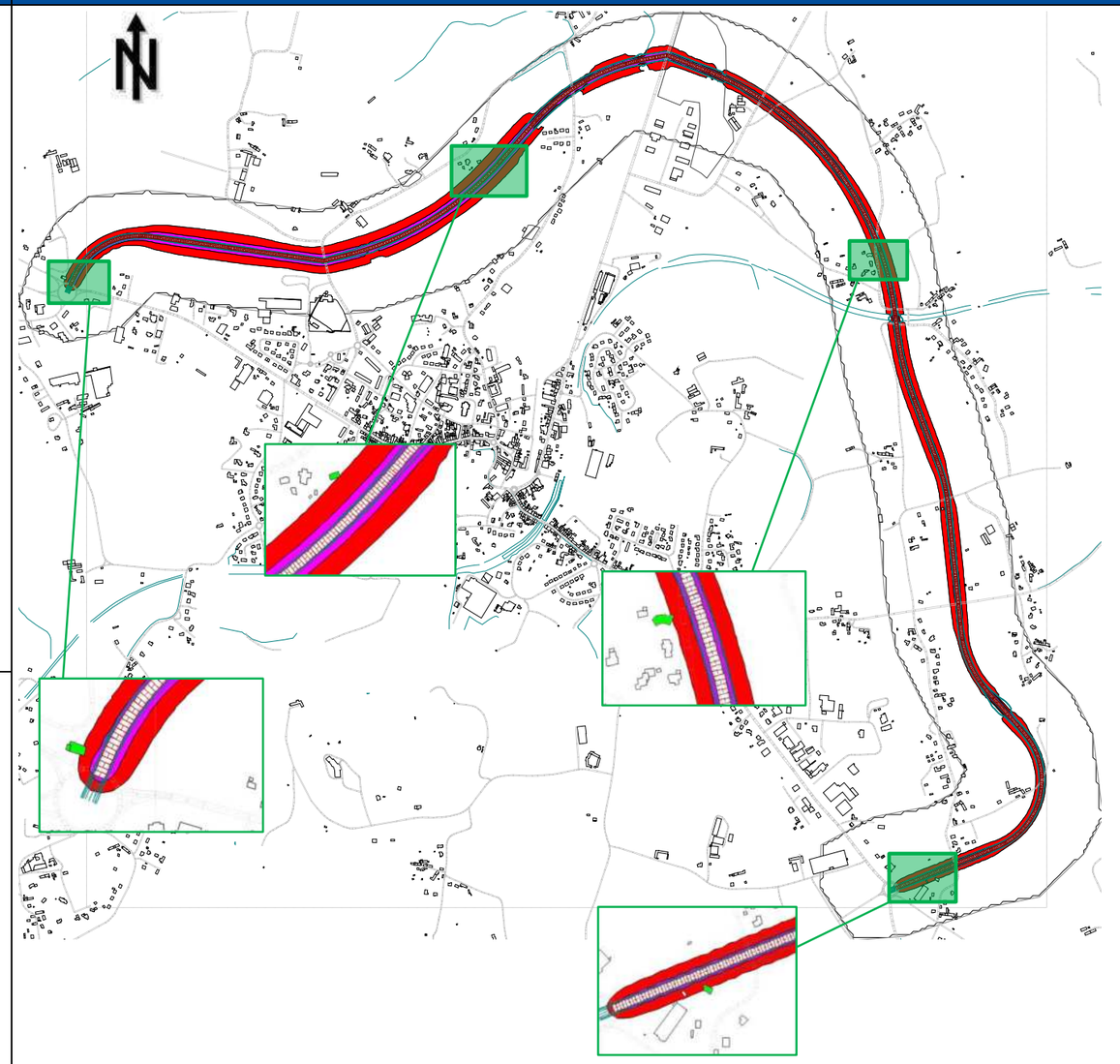
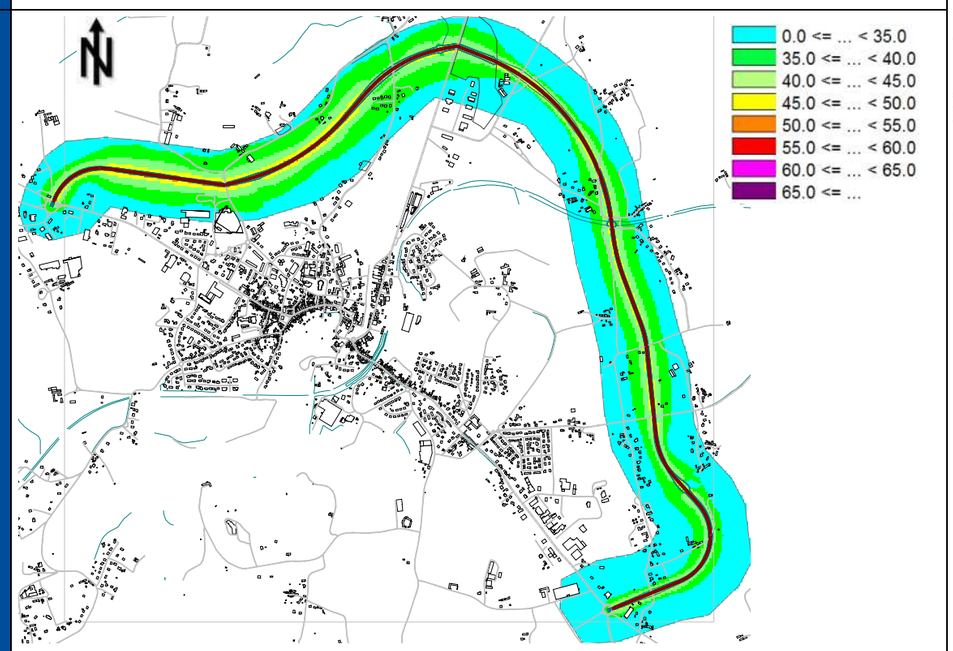
- Les variantes V1, V4 et V6 sont les moins impactantes d'un point de vue acoustique (2 habitations concernées par des protections acoustiques) ;
- Les variantes V2 et V5 sont les plus impactantes d'un point de vue acoustique (4 habitations concernées par des protections acoustiques).

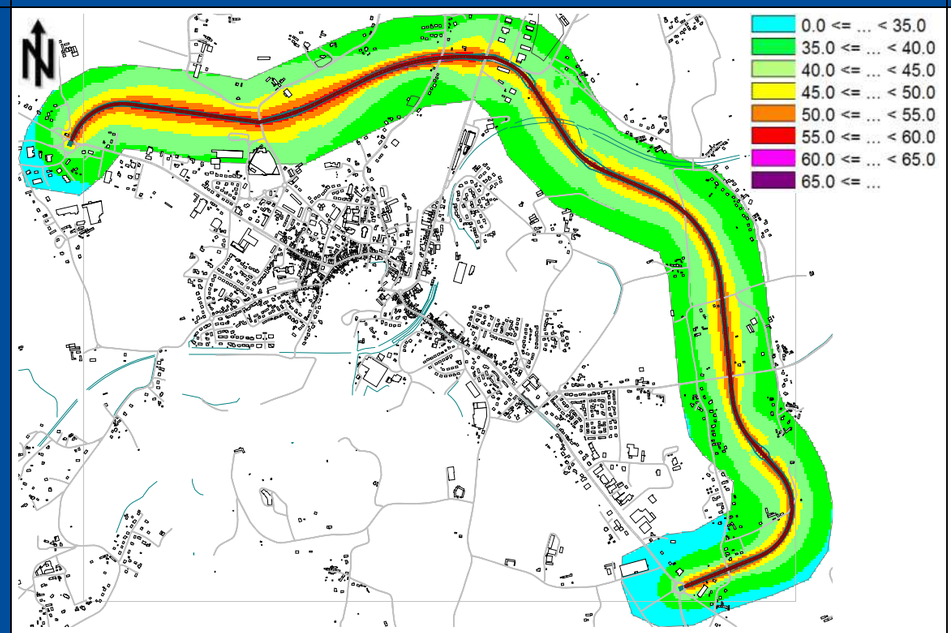
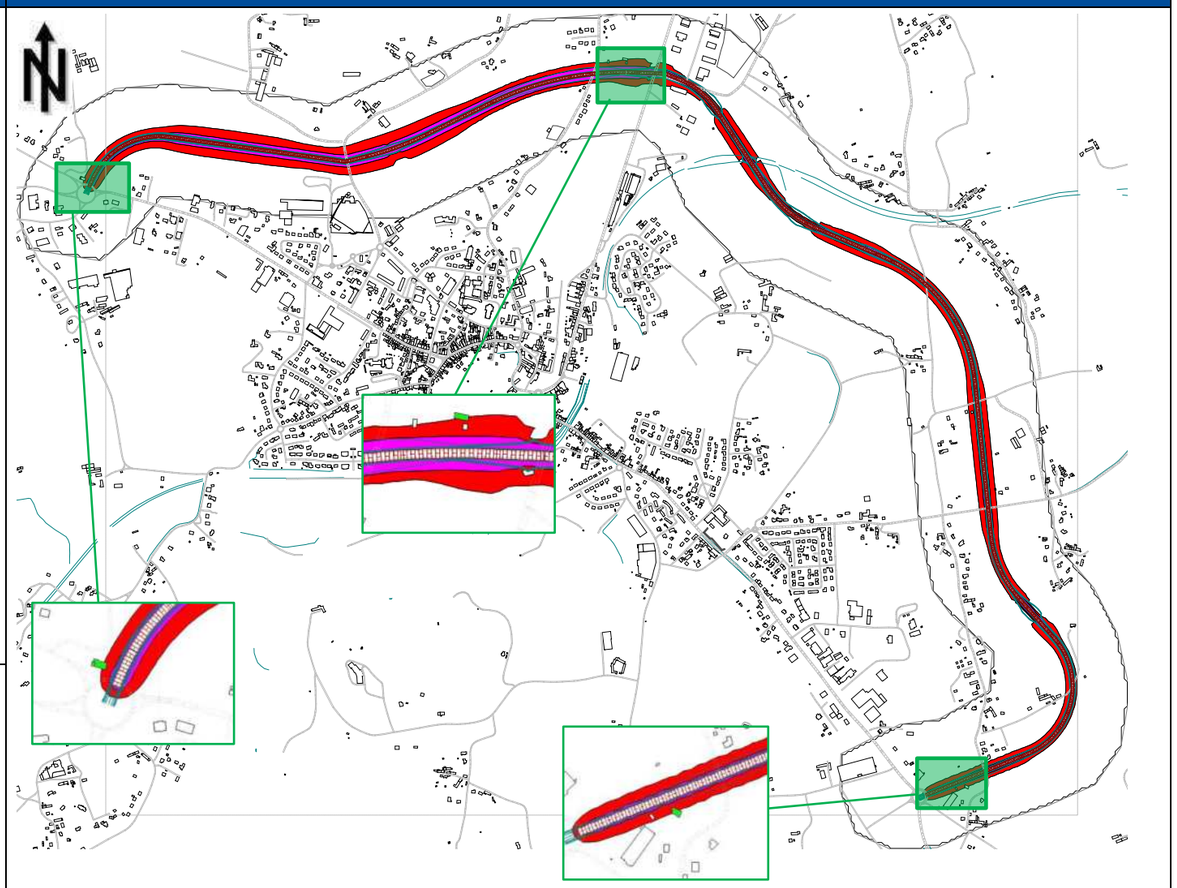
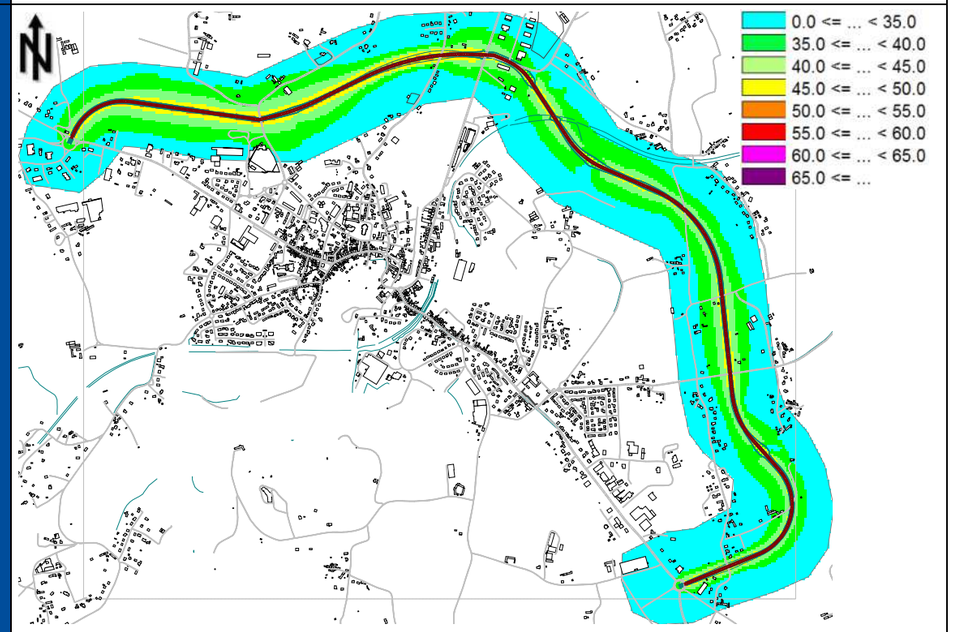
VARIANTE	Variante V1	Localisation des habitations impactées (en vert)
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Jour (6h-22h)		
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Nuit (22h-6h)		**Nombre d'habitations impactées : 2**

VARIANTE	Variante V2 bis	Localisation des habitations impactées (en vert)
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Jour (6h-22h)		
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Nuit (22h-6h)		**Nombre d'habitations impactées : 4**

VARIANTE	Variante V3	Localisation des habitations impactées (en vert)
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Jour (6h-22h)		
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Nuit (22h-6h)		**Nombre d'habitations impactées : 3**

VARIANTE	Variante V4	Localisation des habitations impactées (en vert)
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Jour (6h-22h)		
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Nuit (22h-6h)		**Nombre d'habitations impactées : 2**

VARIANTE	Variante V5	Localisation des habitations impactées (en vert)
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Jour (6h-22h)		
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Nuit (22h-6h)		**Nombre d'habitations impactées : 4**

VARIANTE	Variante V6	Localisation des habitations impactées (en vert)
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Jour (6h-22h)		
Carte de bruit (surfaces isophones) des LAeq en dB(A) Période Nuit (22h-6h)		**Nombre d'habitations impactées : 3**

3 ÉTAPE 2 : ÉTUDE ACOUSTIQUE DE LA SOLUTION RETENUE

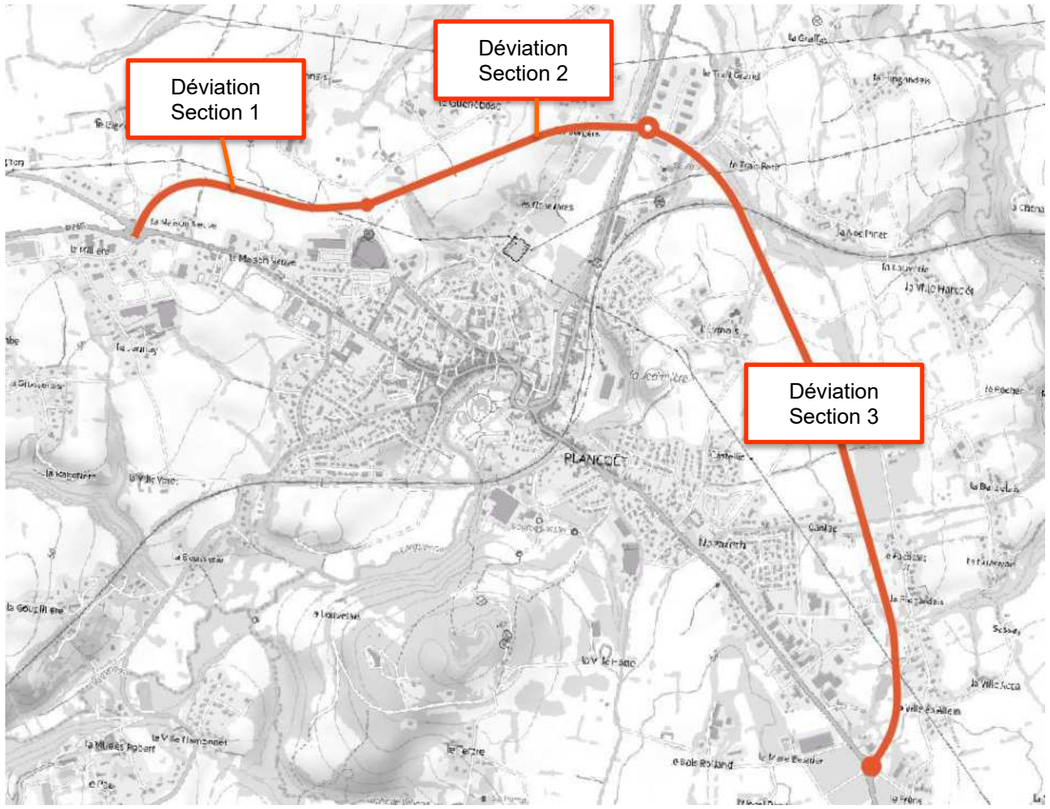
3.1 HYPOTHÈSES

3.1.1 PRÉSENTATION DE L'AMÉNAGEMENT

Le projet consiste à aménager la déviation de Plancoët entre le carrefour giratoire de la Millière sur la Route Départementale 768 à l'ouest et le carrefour giratoire du Frêne sur la Route Départementale 794 à l'est afin de désengorger la circulation au centre de la ville.

Ce projet engendrera une modification du trafic routier au niveau de ce nouvel axe et des différentes sorties, il est donc nécessaire de s'assurer que l'aménagement respecte la réglementation relative à l'impact acoustique induit par l'augmentation de trafic routier sur ces voies terrestres existantes ainsi que par la nouvelle voie créée.

La figure suivante présente le scénario envisagé pour le projet d'aménagement de la déviation :



3.1.2 HORIZONS ET SITUATIONS ÉTUDIÉS

Sur base de la modélisation de la situation initiale et du projet, l'étude prévisionnelle acoustique de la création de la déviation permet de caractériser l'impact acoustique du trafic routier sur l'ensemble du secteur d'étude.

L'impact acoustique des voies transformées et créées sera étudié suivant les situations suivantes.

- Impact acoustique des voies transformées :
  - Situation A : Etat initial
  - Situation B : Etat « Fil de l'eau » (Etat de référence sans le projet) des voies existantes à l'horizon 2030 ;
  - Situation C : Etat « Projet » des voies existantes (sans les voies créées) qui correspond aux voies transformées à l'horizon 2030 ;
- Impact acoustique des voies créées dénommées « RD768_74 Nouvelle voie créée – section 1 et 2 et RD794_74 Nouvelle voie créée – section 3», présentées dans le tableau du chapitre suivant :
  - Situation A : Etat initial
  - Situation D : Etat « Projet » de la voie créée seule (sans les autres voies existantes) à l'horizon 2030 ;.

  Exemple de voie créée : La RD768_74

Nota : L'étude est portée sur l'ensemble des voies étudiées précédemment même si celles-ci ne bénéficieront pas nécessairement d'aménagement ou de rénovation. Cette démarche permet de s'assurer que l'augmentation du trafic routier sur une voie ne bénéficiant pas de travaux significatifs (augmentation liée à l'aménagement global du quartier) n'engendrera pas de nuisance acoustique. Cette démarche va dans le sens de la protection des riverains.

3.1.3 ÉVOLUTION DU TRAFIC ROUTIER

Le trafic des différentes situations sont estimés comme suit :

- Etat initial : Les données d'entrées sont issus des comptages routiers réalisés du 28 septembre au 4 octobre 2020 en parallèle des mesures acoustique.
- Etat fil de l'eau :

$$État\ fil\ de\ l'eau = T_0 \times (1{,}01)^{10}$$

Où

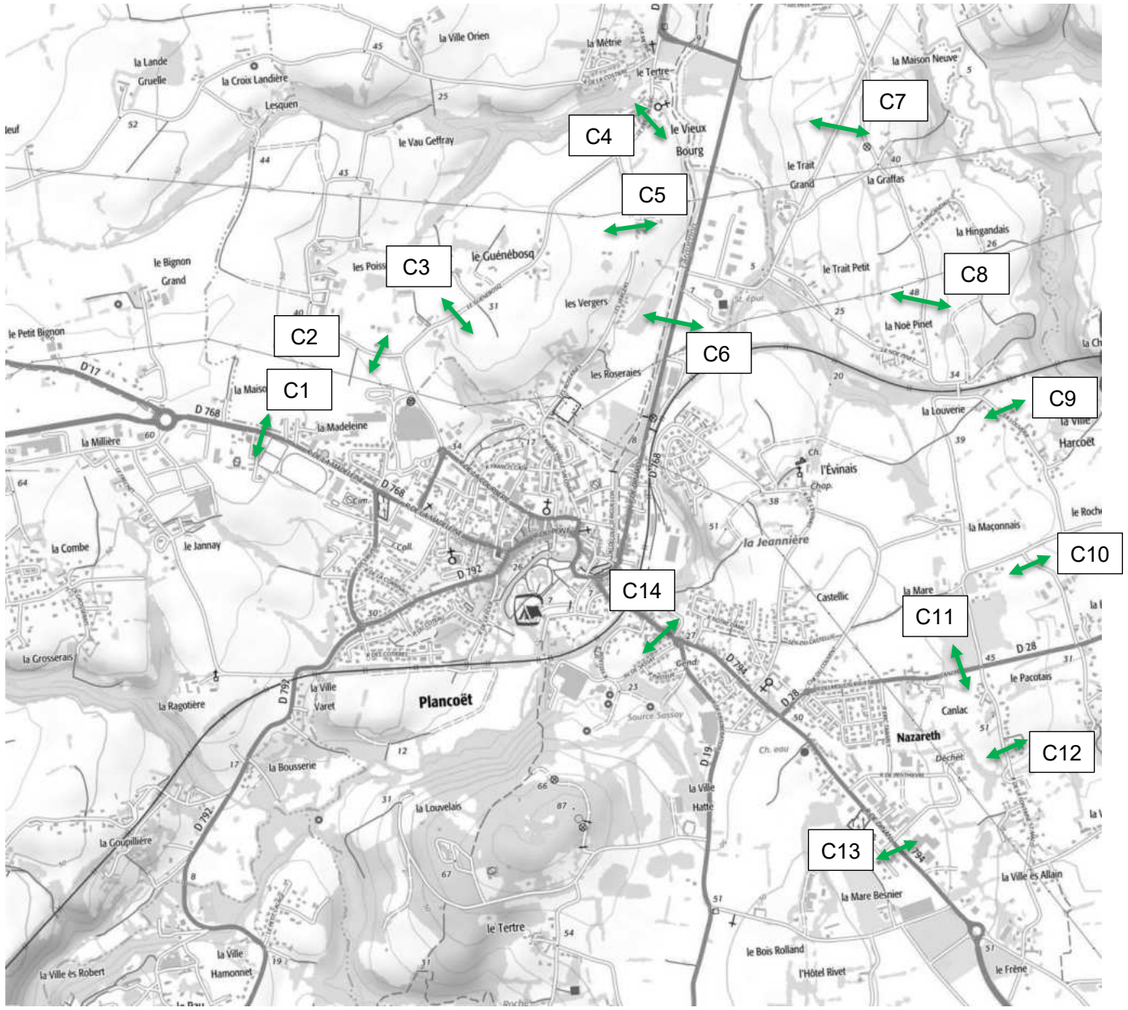
- État fil de l'eau représente le niveau de trafic dans 10 ans (Horizon 2030) sans le projet;
- T_0 est le trafic de l'année de départ (ici 2020)
- 1,01 correspond à une croissance annuelle de 1%
- 10 est le nombre d'années d'évolution entre l'état Fil de l'eau et T_0.

. Par exemple pour le point C1 : Etat fil de l'eau = 501 x $(1{,}01)^{10}$ = 553.5

- Etat projet : Les données d'entrées utilisées pour l'étude d'état initial acoustique ne sont pas les mêmes que pour l'étude trafic réalisée en 2020. Les pourcentages d'évolution du trafic estimé par INGEROP entre l'état actuel et l'état futur ont donc été appliqué aux mesures réalisées par ALHYANGE pour effectuer l'étude d'impact acoustique.

  Par exemple : C1 = 501 x 56,6 % = 283.8. (56,6% correspond au pourcentage de trafic restant entre l'état projet et l'état actuel relevé sur les hypothèses de trafic fournies par INGEROP)

Le plan suivant précise l'implantation des points de comptages routiers :



Le tableau ci-dessous présente l'estimation d'évolution du trafic routier sur les routes déjà existantes

Infrastructure	Type de mesure	Etat initial 2020		Etat fil de l'eau 2030		Etat Projet 2030	
		Diurne (6h – 22h)	Nocturne (22h – 6h)	Diurne (6h – 22h)	Nocturne (22h – 6h)	Diurne (6h – 22h)	Nocturne (22h – 6h)
C1 (RD 768 Ouest)	Trafic horaire TV	501.0	26.0	553.5	28.7	283.8	14.7
	% Poids Lourds	4.2 %	9.2 %	4.2 %	9.2 %	4.2 %	9.2 %
C2 (voie communale du lieu-dit « Les Poissonnais »)	Trafic horaire TV	4.0	0.3	4.4	0.3	8.0	0.6
	% Poids Lourds	1.4 %	6.6 %	1.4 %	6.6 %	1.4 %	6.6 %
C3 (voie communale du lieu-dit « Le Guénébosq »)	Trafic horaire TV	128.0	5.0	141.4	5.5	76.8	2.9
	% Poids Lourds	1.3 %	2.4 %	1.3 %	2.4 %	1.3 %	2.4 %
C4 (voie communale Le Vieux Bourg)	Trafic horaire TV	153.0	6.0	169.0	6.6	32.8	1.3
	% Poids Lourds	1.6 %	1.2 %	1.6 %	1.2 %	1.6 %	1.2 %
C5 (voie communale «Les Vergers »)	Trafic horaire TV	34.0	2.0	37.6	2.2	32.3	1.9
	% Poids Lourds	1.7 %	0.0 %	1.7 %	0.0 %	1.7 %	0.0 %
C6 (RD768 Nord) Au sud de la future déviation	Trafic horaire TV	310.0	18.0	342.4	19.9	318.9	18.5
	% Poids Lourds	4.4 %	6.5 %	4.4 %	6.5 %	4.4 %	6.5 %
C6 (RD768 Nord) Au nord de la future déviation	Trafic horaire TV	310.0	18.0	342.4	19.9	407.4	23.7
	% Poids Lourds	4.4 %	6.5 %	4.4 %	6.5 %	4.4 %	6.5 %
C7 (voie communale du lieu-dit « Le Trait Grand »)	Trafic horaire TV	2.6	0.2	2.9	0.1	2.9	0.1
	% Poids Lourds	3.8 %	0.0 %	3.8 %	0.0 %	3.8 %	0.0 %
C8 (voie communale du lieu-dit « La Noë Pinet»)	Trafic horaire TV	13.8	1.0	15.2	1.1	15.2	1.1
	% Poids Lourds	3.2 %	0.0 %	3.2 %	0.0 %	3.2 %	0.0 %
C9 (voie communale du lieu-dit « La Louverie »)	Trafic horaire TV	5.9	0.4	6.5	0.4	6.5	0.4
	% Poids Lourds	1.5 %	0.0 %	1.5 %	0.0 %	1.5 %	0.0 %
C10 (voie communale du lieu-dit « La Bardelais »)	Trafic horaire TV	3.0	0.1	3.3	0.1	3.3	0.1
	% Poids Lourds	2.1 %	0.0 %	2.1 %	0.0 %	2.1 %	0.0 %
C11 (RD 28)	Trafic horaire TV	66.0	3.5	72.9	3.9	28.3	1.5
	% Poids Lourds	1.8 %	2.6 %	1.8 %	2.6 %	1.8 %	2.6 %

Infrastructure	Type de mesure	Etat initial 2020		Etat fil de l'eau 2030		Etat Projet 2030	
		Diurne (6h – 22h)	Nocturne (22h – 6h)	Diurne (6h – 22h)	Nocturne (22h – 6h)	Diurne (6h – 22h)	Nocturne (22h – 6h)
C12 (rue de la Fontaine Saint-Malo)	Trafic horaire TV	16.0	1.4	17.7	1.5	17.7	1.5
	% Poids Lourds	2.8 %	1.3 %	2.8 %	1.3 %	2.8 %	1.3 %
C13 (RD794 Est)	Trafic horaire TV	338.0	24.0	373.4	26.5	117.3	8.3
	% Poids Lourds	5.4 %	6.6 %	5.4 %	6.6 %	5.4 %	6.6 %
C14 (RD794 Ouest)	Trafic horaire TV	536.0	34.0	592.1	37.6	250.7	15.9
	% Poids Lourds	4.3 %	5.7 %	4.3 %	5.7 %	4.3 %	5.7 %
RD 768_74 Nouvelle voie créée – section 1	Trafic horaire TV	-	-	-	-	496.0	88.0
	% Poids Lourds	-	-	-	-	8.0 %	6.0 %
RD 768_74 Nouvelle voie créée – section 2	Trafic horaire TV	-	-	-	-	607.60	78.40
	% Poids Lourds	-	-	-	-	8.0 %	6.0 %
RD 794_74 Nouvelle voie créée – section 3	Trafic horaire TV	-	-	-	-	310.0	40.0
	% Poids Lourds	-	-	-	-	8.0 %	6.0 %

Commentaires :

- La vitesse considérée sur la voie nouvelle est de 80 km/h ;
- Les données de la nouvelle voie (RD 768_74 et RD_794_74) ont été fournies sous la forme de TMJA par INGEROP. La Note d'information Sétra EEC n°77 « Calcul prévisionnel du bruit routier » d'avril 2007a été utilisée afin de recalculer un trafic horaire moyen sur les périodes diurne et nocturne. Ce calcul permet de déterminer les pourcentages de répartition du trafic en fonction du type de route étudiée (Hypothèse retenue : route interurbaine).
- La création de la déviation permet de diminuer le trafic sur les voies de dessertes internes de Plancoët, et l'augmente au niveau des carrefours de l'axe créé.
- Il est considéré une stabilisation du pourcentage de poids lourds sur la zone.

NB1 : Concernant les points de comptages C7,C8,C9,C10 et C12, ces voies de circulation ne font pas partie de l'étude trafic fournie par INGEROP. De ce fait aucune modification de trafic n'a été considérée (trafic projet = trafic fil de l'eau).

NB2 : Au niveau du point de comptage C3, l'étude trafic annonce une diminution du trafic très importante au Nord de la nouvelle voie créée. Le trafic passerait de 1200 véhicules par jour à 40 en phase projet, ce qui reviendrai à considérer 4 véhicules par heure en période diurne sur cet axe. Etant donné l'emplacement de la voie et sa proximité avec la nouvelle déviation, cette hypothèse a été jugée très contraignante vis-à-vis des riverains. Il a été choisi par précaution de considérer une diminution du trafic routier moins importante sur cet axe (hypothèse conservatrice vis-à-vis des riverains) : 60% du trafic a été conservé.

3.1.4 HYPOTHÈSES DE CALCUL POUR CHAQUE HORIZON D'ÉTUDE

- **Modélisation du site**

Pour situations B, C et D : Même modélisation de site qu'à l'état initial. Adaptation de la topographie pour la situation D (décaissement prévu pour la déviation).

- **Tracé des infrastructures routières**

Le tracé des infrastructures routières modifiées et créées a été inséré dans le logiciel CadnaA à partir des données fournies par INGEROP.

- **Trafics des infrastructures routières**

Pour les voies transformées / Voies existantes modifiées (Situation C) :

La transformation d'une voie est dite **significative** d'un point de vue acoustique lorsque la différence de niveau sonore calculé en façade d'un bâtiment (respectivement le Jour et la Nuit) entre la situation « **Projet - Voies existantes** » (situation C) et la situation « **Fil de l'eau - Voies existantes** » (situation B) est **strictement supérieure à 2 dB(A).**

$$État\ fil\ de\ l'eau = T_0 \times (1{,}01)^{10}$$

Où

- État fil de l'eau représente le niveau de trafic dans 10 ans;
- T_0 est le trafic de l'année de départ
- 1,01 correspond à une croissance annuelle de 1%
- 10 est le nombre d'années d'évolution entre l'état Fil de l'eau et T_0.

Par exemple pour le point C1 : État fil de l'eau = 501 x $(1{,}01)^{10}$ = 553,5

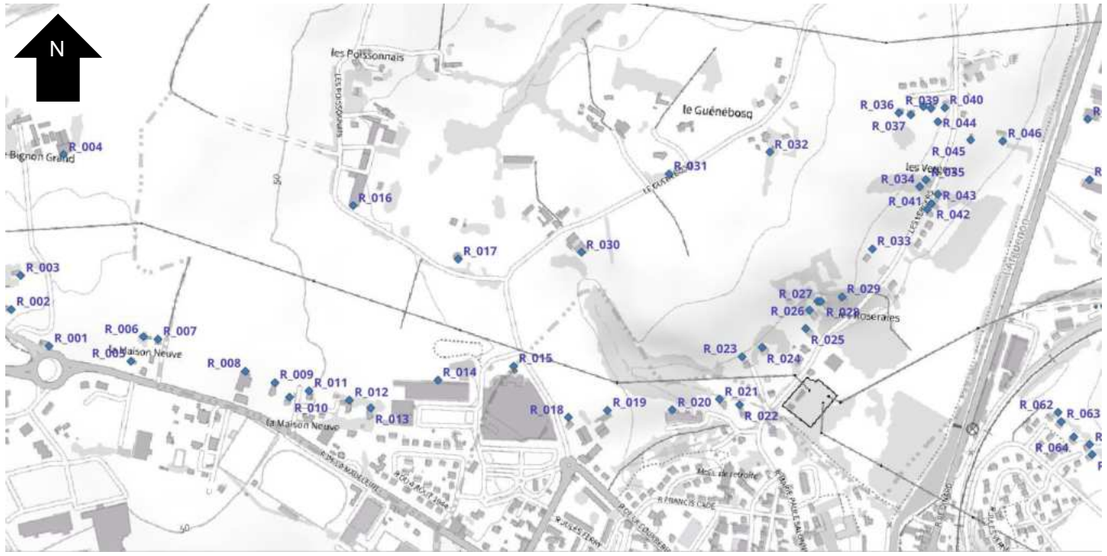
Si la transformation de la voie est significative, en découle un objectif de niveau sonore maximum admissible en façade du bâtiment en situation projet (situation C basé sur les niveaux sonores calculés sur la situation initiale (A)). Si le niveau sonore calculé en façade du bâtiment en situation C est **supérieur au seuil maximum** défini par l'objectif précédemment énoncé dans la partie « Contexte réglementaire », il y a **nécessité de protection acoustique**.

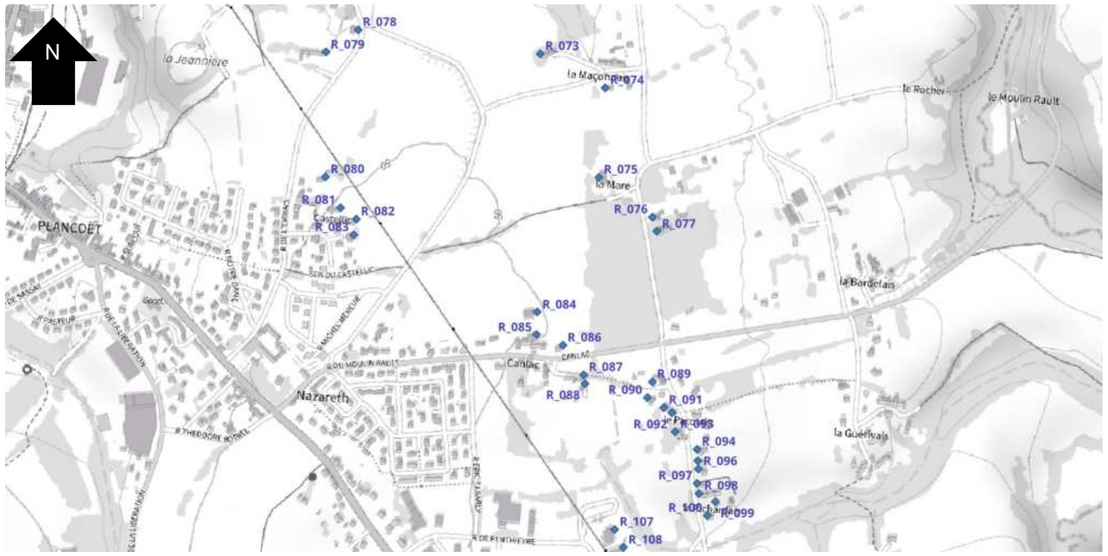
Pour les voies créées (Situations A et D) :

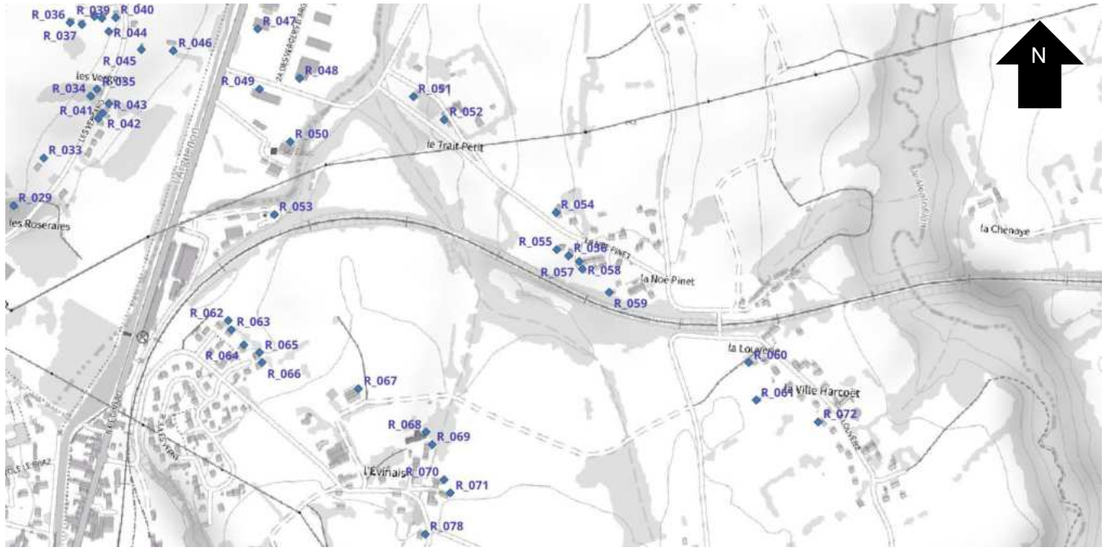
Le niveau sonore calculé pour chaque bâtiment existant à la situation initiale (situation A), respectivement le Jour et la Nuit, conditionne si la **zone d'ambiance sonore** dans lequel le bâtiment se situe est **Modérée ou Non Modérée**.
En découle l'objectif de niveau sonore maximum admissible pour ce même bâtiment en situation « projet pour les voies créées seules » (situation D).
Si le niveau sonore calculé en façade du bâtiment en situation D est **supérieur à l'objectif** précédemment énoncé dans la partie « Contexte réglementaire », il y a **nécessité de protection acoustique.**

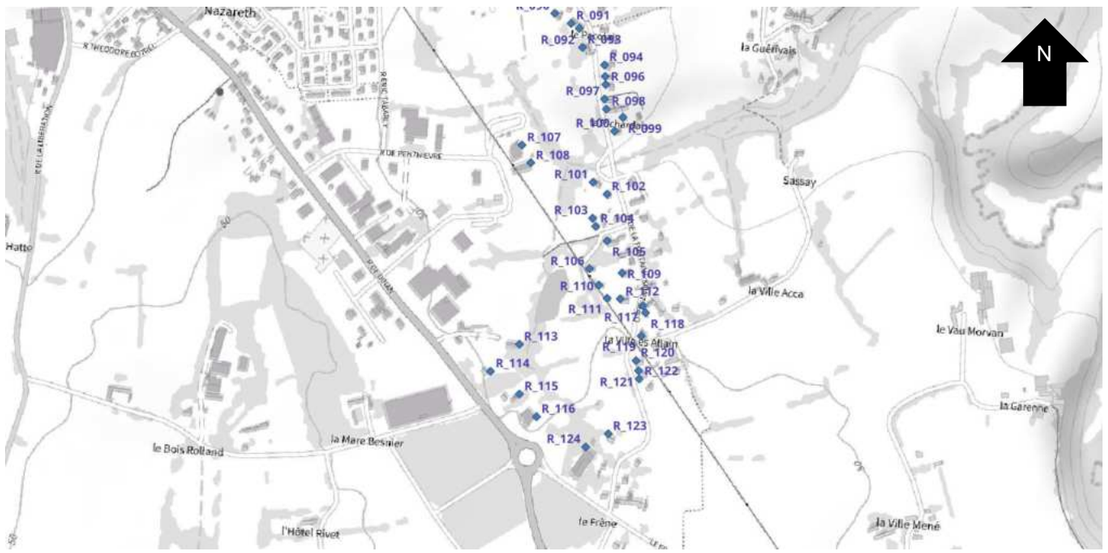
3.1.5 POINT DE CALCUL

Le plan ci-dessous repère la position des récepteurs placés à 2 m des façades des habitations entourant le projet.









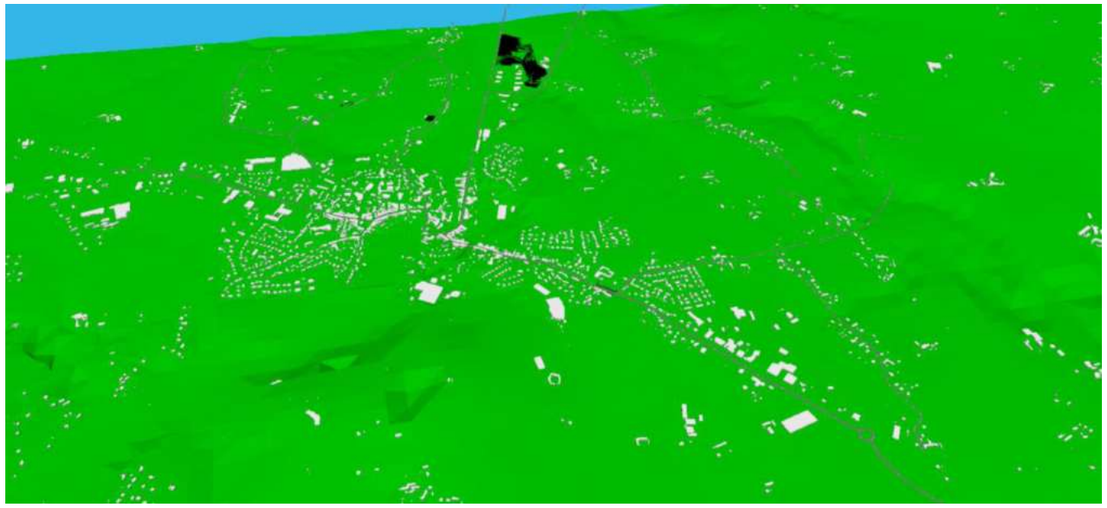
3.2 ANALYSE DE L'IMPACT ACOUSTIQUE DU PROJET SUR LE BATI EXISTANT

3.2.1 LOGICIEL UTILISE

Un modèle informatique a été réalisé à partir de données topographique et cadastral, et des observations sur site pendant les mesures, à l'aide du logiciel de calculs prévisionnels CADNAA. Ce logiciel permet de calculer les niveaux sonores en espace extérieur en intégrant des paramètres tels que la topographie, le bâti, la végétation, la nature du sol, les caractéristiques des sources sonores et les données météorologiques du site.

Les calculs prévisionnels sont basés sur la norme NF S 31-133 (février 2007) « Acoustique - Bruit des infrastructures de transports terrestres - Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques ».
La méthode de calcul est la NMPB 2008 du CSTB.

La vue ci-dessous permet de visualiser une vue 3D depuis le Sud de la zone d'étude modélisée à l'aide du logiciel CADNAA :



3.2.2 ETUDE D'IMPACT ACOUSTIQUE DES VOIES TRANSFORMÉES (SITUATIONS B ET C)

Les tableaux suivants synthétisent l'ensemble des résultats des situations B et C (transformation de voies existantes) et permet d'identifier les bâtiments existants nécessitant des protections acoustiques.

Récep-teur	Niveaux sonores calculés en dB(A)								Transformation significative de la voie (C -B > 2 dB(A))		Nécessité de protection acousti-que
	Situation initiale		C : en situation "Projet voies transformées seules"		B : en situation "Fil de l'eau voies existantes seules"		Différence C-B				
	Jour (6h-22h)	*Nuit (22h-6h)*	*Jour (6h-22h)*	*Nuit (22h-6h)*	*Jour (6h-22h)*	*Nuit (22h-6h)*	*Jour (6h-22h)*	*Nuit (22h-6h)*	*Jour (6h-22h)*	*Nuit (22h-6h)*	
R1	50.2	38.7	47.7	36.2	50.6	39.1	-2.9	-2.9	NON	NON	NON
R2	43.9	32.8	41.1	30.0	44.0	32.9	-2.9	-2.9	NON	NON	NON
R3	42.8	31.9	39.9	29.0	42.9	31.9	-3	-2.9	NON	NON	NON
R4	40.8	30	38.1	27.4	41.0	30.2	-2.9	-2.8	NON	NON	NON
R5	56.1	44.3	53.6	41.9	56.5	44.8	-2.9	-2.9	NON	NON	NON
R6	48.2	36.6	45.7	34.2	48.6	37.0	-2.9	-2.8	NON	NON	NON
R7	35.1	23.1	32.2	20.9	35.2	23.4	-3	-2.5	NON	NON	NON
R8	37.1	25.1	33.8	22.5	37.1	25.2	-3.3	-2.7	NON	NON	NON
R9	41	29.7	37.5	26.5	40.8	29.4	-3.3	-2.9	NON	NON	NON
R10	42.3	30.7	39.3	27.8	42.4	30.7	-3.1	-2.9	NON	NON	NON
R11	40.7	28.9	37.2	25.8	40.5	28.7	-3.3	-2.9	NON	NON	NON
R12	39.2	27	35.1	23.7	39.1	26.9	-4	-3.2	NON	NON	NON
R13	39.9	28.7	35.5	24.5	38.2	26.9	-2.7	-2.4	NON	NON	NON
R14	42.1	29.3	38.3	26.2	42.6	29.8	-4.3	-3.6	NON	NON	NON
R15	54.4	40.7	56.5	42.7	54.8	41.0	1.7	1.7	NON	NON	NON
R16	44.9	34.3	45.6	35.4	45.2	34.4	0.4	1	NON	NON	NON
R17	46.1	33.9	43.3	32.5	46.4	34.1	-3.1	-1.6	NON	NON	NON
R18	55.4	41.6	57.4	43.6	55.8	42.0	1.6	1.6	NON	NON	NON
R19	45.4	32.4	46.7	33.5	45.8	32.9	0.9	0.6	NON	NON	NON
R20	42.2	29.8	39.3	27.4	42.5	30.4	-3.2	-3	NON	NON	NON

Récep-teur	Niveaux sonores calculés en dB(A)								Transformation significative de la voie (C -B > 2 dB(A))		Nécessité de protection acousti-que
	Situation initiale		C : en situation "Projet voies transformées seules"		B : en situation "Fil de l'eau voies existantes seules"		Différence C-B				
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	
R21	41.8	29.7	39.4	27.7	42.1	30.2	-2.7	-2.5	NON	NON	NON
R22	41.7	29.6	40.2	28.4	42.2	30.1	-2	-1.7	NON	NON	NON
R23	41.4	29.4	38.9	27.4	41.7	29.9	-2.8	-2.5	NON	NON	NON
R24	42.1	30.2	39.7	28.2	42.3	30.8	-2.6	-2.6	NON	NON	NON
R25	39.8	27.5	36.5	24.5	40.2	27.9	-3.7	-3.4	NON	NON	NON
R26	40.2	27.8	37.0	25.3	40.4	28.1	-3.4	-2.8	NON	NON	NON
R27	42.5	30.5	40.4	28.9	42.7	31.0	-2.3	-2.1	NON	NON	NON
R28	43.3	31.4	41.2	29.7	43.6	32.1	-2.4	-2.4	NON	NON	NON
R29	45.4	33.5	43.7	32.0	45.8	34.2	-2.1	-2.2	NON	NON	NON
R30	43.5	31.3	41.9	29.8	43.9	31.7	-2.0	-1.9	NON	NON	NON
R31	58.8	45.1	56.5	42.7	59.2	45.5	-2.7	-2.8	NON	NON	NON
R32	44.8	32.9	42.2	30.9	45.2	33.6	-3	-2.7	NON	NON	NON
R33	47.1	35.3	46.2	34.5	47.5	35.9	-1.3	-1.4	NON	NON	NON
R34	42.7	30.4	41.0	29.2	43.1	30.8	-2.1	-1.6	NON	NON	NON
R35	45.9	33.6	45.7	33.6	46.4	34.0	-0.7	-0.4	NON	NON	NON
R36	44.6	33.1	42.3	31.0	45.0	33.9	-2.7	-2.9	NON	NON	NON
R37	45.3	33.8	43.8	32.4	45.7	34.6	-1.9	-2.2	NON	NON	NON
R38	44.6	33.1	43.0	31.5	45.0	33.8	-2	-2.3	NON	NON	NON
R39	45.7	34	44.9	33.2	46.2	34.7	-1.3	-1.5	NON	NON	NON
R40	49.4	37.2	48.7	36.5	49.9	37.7	-1.2	-1.2	NON	NON	NON
R41	53.6	40.8	53.3	40.5	54.3	40.9	-1	-0.4	NON	NON	NON
R42	52.3	39.6	52.0	39.2	53.0	39.6	-1	-0.4	NON	NON	NON
R43	51.1	38.8	50.3	38.1	51.6	39.3	-1.3	-1.2	NON	NON	NON
R44	48.6	36.7	47.8	35.9	49.1	37.3	-1.3	-1.4	NON	NON	NON

Récep-teur	Niveaux sonores calculés en dB(A)								Transformation significative de la voie (C -B > 2 dB(A))		Nécessité de protection acousti-que
	Situation initiale		C : en situation "Projet voies transformées seules"		B : en situation "Fil de l'eau voies existantes seules"		Différence C-B				
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	
R45	49.2	37.4	47.6	35.8	49.6	38.2	-2	-2.4	NON	NON	NON
R46	51.1	39.4	49.0	37.4	51.5	40.5	-2.5	-3.1	NON	NON	NON
R47	55.3	43.5	60.8	49.0	55.7	44.6	5.1	4.4	OUI	OUI	OUI
R48	46.8	35.1	47.3	35.6	47.2	37.0	0.1	-1.4	NON	NON	NON
R49	50.6	38.9	53.5	41.7	51.0	40.4	2.5	1.3	OUI	NON	NON
R50	46.4	34.8	44.4	32.8	46.6	35.8	-2.2	-3	NON	NON	NON
R51	44.4	32.9	43.5	32.1	44.7	34.1	-1.2	-2	NON	NON	NON
R52	44	32.5	43.1	31.7	44.4	33.6	-1.3	-1.9	NON	NON	NON
R53	43.6	32.1	42.4	31.0	43.8	33.0	-1.4	-2	NON	NON	NON
R54	40.9	29.6	39.7	28.4	41.4	30.6	-1.7	-2.2	NON	NON	NON
R55	39	27.7	38.2	26.9	39.2	28.5	-1	-1.6	NON	NON	NON
R56	37	25.8	34.8	23.6	37.1	26.5	-2.3	-2.9	NON	NON	NON
R57	38.4	27.1	36.2	25.0	38.6	28.0	-2.4	-3	NON	NON	NON
R58	38.8	27.6	37.3	26.1	39.2	28.6	-1.9	-2.5	NON	NON	NON
R59	37	25.8	35.4	24.2	37.2	26.6	-1.8	-2.4	NON	NON	NON
R60	37.4	26.1	36.9	25.5	37.4	26.5	-0.5	-1	NON	NON	NON
R61	37	25.7	36.4	25.1	36.7	25.9	-0.3	-0.8	NON	NON	NON
R62	43.5	32	42.5	31.1	43.8	32.9	-1.3	-1.8	NON	NON	NON
R63	42.9	31.3	42.0	30.6	43.2	32.3	-1.2	-1.7	NON	NON	NON
R64	43.2	31.7	41.9	30.5	43.6	32.6	-1.7	-2.1	NON	NON	NON
R65	41.2	29.7	40.1	28.6	41.4	30.6	-1.3	-2	NON	NON	NON
R66	39.7	28.3	39.2	27.8	39.9	29.1	-0.7	-1.3	NON	NON	NON
R67	38.6	27.2	38.5	27.2	38.6	27.9	-0.1	-0.7	NON	NON	NON
R68	35.9	24.6	35.9	24.7	35.7	24.9	0.2	-0.2	NON	NON	NON

Récep-teur	Niveaux sonores calculés en dB(A)								Transformation significative de la voie (C -B > 2 dB(A))		Nécessité de protection acousti-que
	Situation initiale		C : en situation "Projet voies transformées seules"		B : en situation "Fil de l'eau voies existantes seules"		Différence C-B				
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	
R69	35.2	24	35.5	24.3	35.0	24.6	0.5	-0.3	NON	NON	NON
R70	35.7	24.5	35.6	24.4	35.2	24.6	0.4	-0.2	NON	NON	NON
R71	38	26.9	36.5	25.3	37.7	27.3	-1.2	-2	NON	NON	NON
R72	36.3	25.1	36.0	24.7	36.1	25.4	-0.1	-0.7	NON	NON	NON
R73	37.3	26.3	35.9	24.9	37.3	26.8	-1.4	-1.9	NON	NON	NON
R74	37.2	26.2	35.9	24.9	36.8	26.4	-0.9	-1.5	NON	NON	NON
R75	38	27.2	36.4	25.6	37.9	27.7	-1.5	-2.1	NON	NON	NON
R76	38.8	27.9	37.7	26.7	38.6	28.1	-0.9	-1.4	NON	NON	NON
R77	39.5	28.4	38.5	27.4	39.4	28.7	-0.9	-1.3	NON	NON	NON
R78	37	26	35.7	24.6	36.5	26.3	-0.8	-1.7	NON	NON	NON
R79	37.1	26.2	35.5	24.5	36.6	26.3	-1.1	-1.8	NON	NON	NON
R80	39	28	36.9	25.9	38.7	28.1	-1.8	-2.2	NON	NON	NON
R81	35.7	24.6	34.4	23.4	34.9	24.2	-0.5	-0.8	NON	NON	NON
R82	39.4	28.6	36.9	26.0	38.9	28.9	-2	-2.9	NON	NON	NON
R83	38.7	28	36.1	25.3	38.1	28.2	-2	-2.9	NON	NON	NON
R84	40.2	29	39.3	28.0	39.9	28.9	-0.6	-0.9	NON	NON	NON
R85	39.2	27.7	38.5	26.8	39.3	28.1	-0.8	-1.3	NON	NON	NON
R86	47	34.9	44.7	32.6	47.5	35.4	-2.8	-2.8	NON	NON	NON
R87	44.5	32.5	43.8	32.0	44.8	32.7	-1	-0.7	NON	NON	NON
R88	42.7	30.9	42.5	30.8	42.7	30.8	-0.2	0	NON	NON	NON
R89	42.8	31.1	42.4	30.5	43.0	31.5	-0.6	-1	NON	NON	NON
R90	40.5	29.7	38.6	27.9	40.0	29.8	-1.4	-1.9	NON	NON	NON
R91	40.6	30.1	39.5	29.0	39.9	30.0	-0.4	-1	NON	NON	NON
R92	41.6	30.9	40.6	29.9	41.0	30.6	-0.4	-0.7	NON	NON	NON

Récep-teur	Niveaux sonores calculés en dB(A)								Transformation significative de la voie (C -B > 2 dB(A))		Nécessité de protection acousti-que
	Situation initiale		C : en situation "Projet voies transformées seules"		B : en situation "Fil de l'eau voies existantes seules"		Différence C-B				
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	
R93	41.2	30.4	40.2	29.5	40.6	30.2	-0.4	-0.7	NON	NON	NON
R94	48.4	37.5	48.2	37.3	48.7	37.7	-0.5	-0.4	NON	NON	NON
R95	48.7	37.8	48.6	37.6	49.0	38.0	-0.4	-0.4	NON	NON	NON
R96	48.5	37.5	48.3	37.3	48.7	37.7	-0.4	-0.4	NON	NON	NON
R97	51.3	40.3	51.2	40.2	51.6	40.5	-0.4	-0.3	NON	NON	NON
R98	51.1	40.2	51.1	40.1	51.5	40.4	-0.4	-0.3	NON	NON	NON
R99	44.2	33.5	44.0	33.3	43.7	33.1	0.3	0.2	NON	NON	NON
R100	49.3	38.4	49.2	38.3	49.6	38.6	-0.4	-0.3	NON	NON	NON
R101	41.7	31.4	41.5	31.2	39.8	29.9	1.7	1.3	NON	NON	NON
R102	38.7	28.2	36.6	26.1	38.0	28.5	-1.4	-2.4	NON	NON	NON
R103	42.8	32.4	41.9	31.6	41.4	31.8	0.5	-0.2	NON	NON	NON
R104	43	32.7	42.2	32.0	41.4	31.8	0.8	0.2	NON	NON	NON
R105	43.8	33.5	43.2	32.9	41.5	31.8	1.7	1.1	NON	NON	NON
R106	43.7	33.2	42.5	32.1	42.2	32.6	0.3	-0.5	NON	NON	NON
R107	36.3	25.5	36.3	25.6	34.5	23.4	1.8	2.2	NON	OUI	NON
R108	37.6	27.1	37.8	27.3	34.6	23.6	3.2	3.7	OUI	OUI	NON
R109	44.1	33.7	43.2	32.8	42.0	32.2	1.2	0.6	NON	NON	NON
R110	45.1	34.6	44.2	33.9	43.3	33.6	0.9	0.3	NON	NON	NON
R111	45.2	34.8	44.1	33.7	43.2	33.5	0.9	0.2	NON	NON	NON
R112	46.1	35.6	45.4	35.0	44.4	34.4	1	0.6	NON	NON	NON
R113	43.7	33.3	43.1	32.8	41.5	31.7	1.6	1.1	NON	NON	NON
R114	52.8	42	49.9	39.2	52.5	42.9	-2.6	-3.7	NON	NON	NON
R115	47.9	37.2	45.8	35.1	47.5	37.7	-1.7	-2.6	NON	NON	NON
R116	52.1	41.3	52.5	41.7	51.5	40.6	1	1.1	NON	NON	NON

Récep-teur	Niveaux sonores calculés en dB(A)								Transformation significative de la voie (C -B > 2 dB(A))		Nécessité de protection acousti-que
	Situation initiale		C : en situation "Projet voies transformées seules"		B : en situation "Fil de l'eau voies existantes seules"		Différence C-B				
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	
R117	51.6	40.8	51.5	40.7	51.6	40.7	-0.1	0	NON	NON	NON
R118	48.9	38.2	48.7	38.0	48.8	38.0	-0.1	0	NON	NON	NON
R119	49.4	38.7	49.2	38.4	49.1	38.4	0.1	0	NON	NON	NON
R120	50.6	39.8	50.4	39.6	50.1	39.4	0.3	0.2	NON	NON	NON
R121	50.4	39.6	50.2	39.4	50.1	39.4	0.1	0	NON	NON	NON
R122	51.5	40.6	51.3	40.5	51.2	40.4	0.1	0.1	NON	NON	NON
R123	46.4	35.8	45.2	34.5	45.4	35.7	-0.2	-1.2	NON	NON	NON
R124	49.9	39	49.7	38.8	50.3	39.8	-0.6	-1	NON	NON	NON

Les autres bâtiments n'ont pas besoin de protection acoustique car les impacts acoustiques calculés en période diurne ou nocturne sont inférieurs aux seuils réglementaires, ou la transformation de la voie n'est pas significative.

Commentaire :

Pour rappel, le tableau ci-dessous définit les objectifs à respecter pour le cas de transformation d'une route (pour une augmentation de la contribution sonore de l'infrastructure d'au moins 2 dB(A) à terme) en période diurne (6h – 22h), aux valeurs suivantes (pour la période nocturne, les valeurs sont diminuées de 5 dB(A)) :

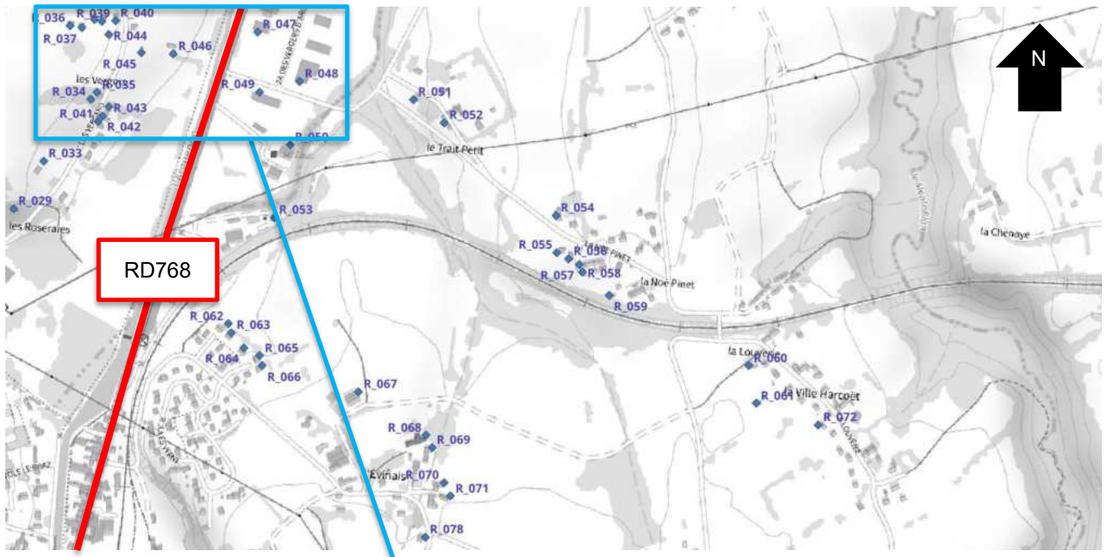
Nature de locaux	Contribution actuelle de la route existante	Niveau sonore ambiant initial de jour (avant transformation) (1)	Seuil à respecter pour la seule route après transformation
Logements	≤ 60 dB(A)	< 65 dB(A)	60 dB(A)
		≥ 65 dB(A)	65 dB(A)
	> 60 et ≤ 65 dB(A)	< 65 dB(A)	Valeur de la contribution actuelle de la route
		≥ 65 dB(A)	65 dB(A)
	> 65 dB(A)	≥ 65 dB(A)	65 dB(A)

Sur les 124 bâtis sensibles sur lesquels les calculs ont été effectués, 4 bâtiments subissent une transformation de voie dite « significative » d'un point de vue acoustique (augmentation > 2 dB(A)). Ces bâtiments correspondent aux bâtiments avec les Récepteurs R47, R49, R107 et R108.

Les récepteurs R49,107 et R108 subissent une transformation significative mais le niveau sonore calculé en façade avec le projet respecte les seuils définis dans le tableau ci-dessus. Il n'est donc pas nécessaire de réaliser une protection acoustique

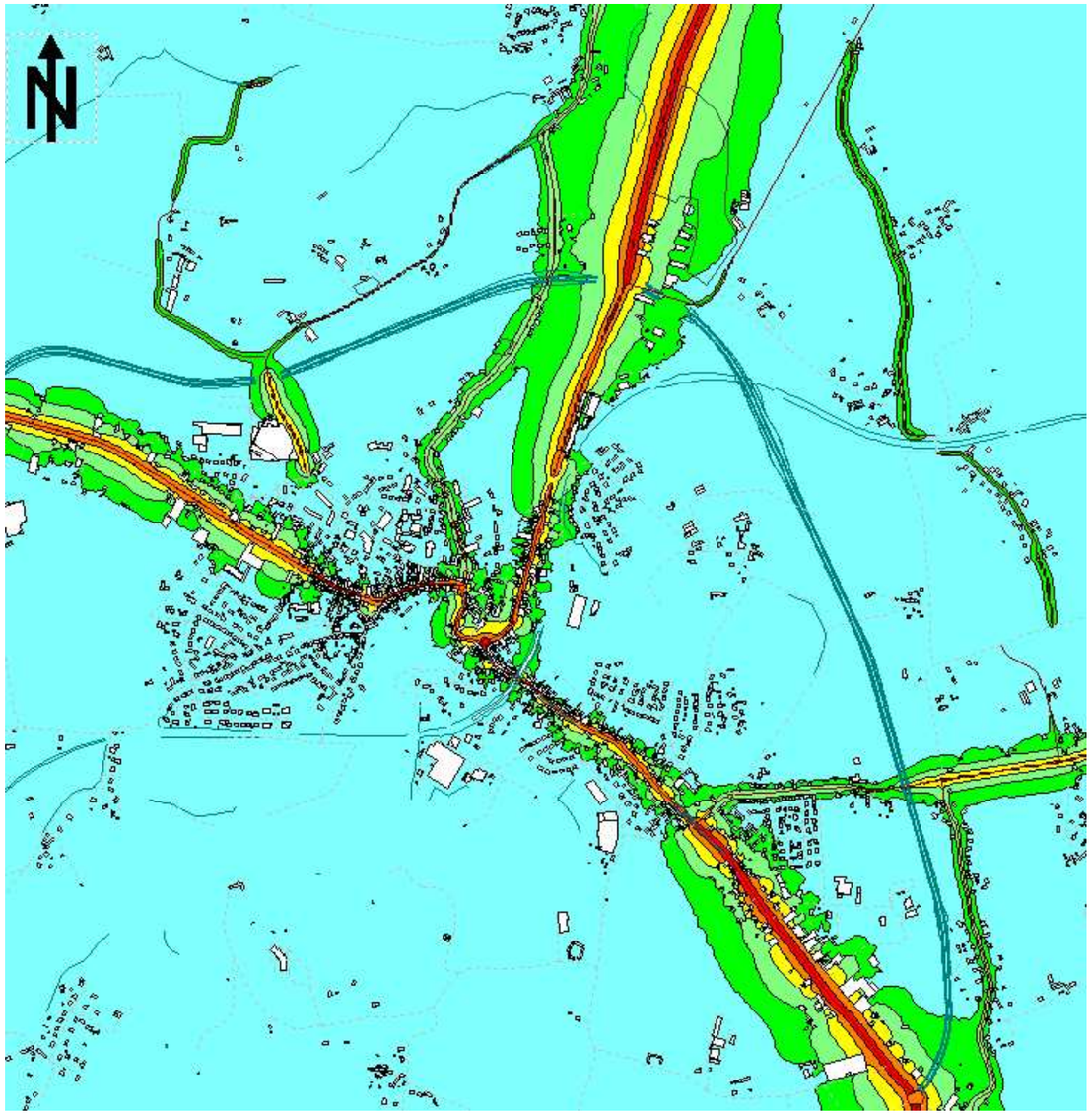
Seul le récepteur R47 nécessite une protection acoustique, en raison d'une contribution sonore de la voie concernée supérieure aux objectifs acoustiques. A noter que ce bâtiment est un commerce, il n'est donc pas concerné par la réglementation.

La figure ci-dessous présente le bâtiment qui subit une transformation significative et qui nécessiterait une protection acoustique. À noter que ce bâtiment est un commerce, il n'est donc pas concerné par la réglementation.

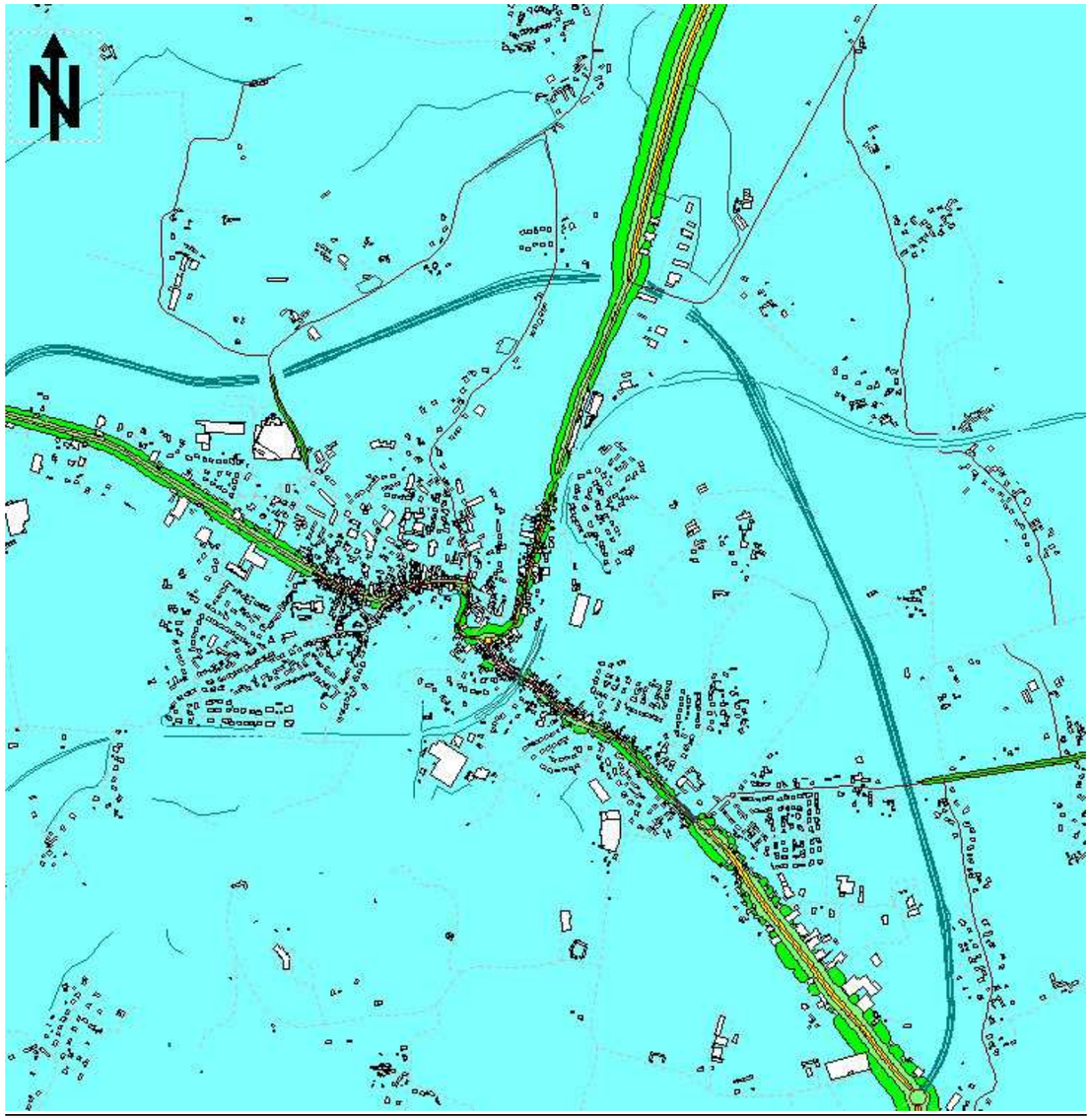




Carte de bruit LAeq en dB(A) par surfaces isophones - Période Jour (6h-22h) - Situation projet – Voies modifiées



Carte de bruit LAeq en dB(A) par surfaces isophones - Période Nuit (22h-6h) - Situation projet – Voies modifiées



3.2.3 ETUDE D'IMPACT DES VOIES CRÉÉES (SITUATIONS A ET D)

L'article 2 de l'arrêté du 5 mai 1995 fixe les niveaux admissibles en façade de bâtiment pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle, aux valeurs précisées dans le tableau ci-dessous.

Usage et nature des locaux	LAeq (1) Diurne (6h-22h)	LAeq (1)) Nocturne (22h-6h)
Etablissements de santé, de soins et d'action sociale	60 dB(A) (1)	55 dB(A)
Etablissement d'enseignement (à l'exclusion des ateliers bruyants et des locaux sportifs)	60 dB(A)	-
Logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
Autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
Locaux à usage de bureaux en zone d'ambiance sonore préexistante modérée	65 dB(A)	-

(1) Les niveaux sonores LAeq indiqués sont les niveaux à 2 mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

Dans les cas nécessitant un traitement du bâti, l'isolement acoustique contre les bruits extérieurs D_{nAt} vis-à-vis du spectre du bruit routier défini dans les normes en vigueur [exprimé par l'indice DnT,A,tr depuis la NRA], exprimé en dB(A), sera tel que :

$D_{nAt} \geq L_{Aeq} - Obj + 25$

L_{Aeq} : Contribution sonore de l'infrastructure
Obj : contribution sonore maximale admissible

L'isolement résultant ne devra pas être inférieur à 30 dB(A).

Les tableaux suivants synthétisent l'ensemble des résultats des calculs pour les voies créées (d'après les niveaux sonores LAeq calculés 2 mètres au niveau **des façades les plus exposées** aux nouvelles voies pour les périodes diurne (6h-22h) et nocturne (22h-6h)) pour le scénario envisagé (V1) :

Récepteur	Niveaux sonores calculés en dB(A) A : Situation initiale		Ambiance sonore situation initiale	Objectif de contribution sonore max de la voie créée seule en dB(A)		Niveaux sonores calculés en dB(A) D: Situation "Voies routières créées seules"		Nécessité de protection acoustique	Objectif d'isolement de façade DnTA,tr en dB
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		
R1	47.8	36.3	Modérée	60	55	66.0	58.5	OUI	30
R2	41.4	30.3	Modérée	60	55	52.5	45.5	NON	Aucun
R3	40.4	29.4	Modérée	60	55	50.0	43.0	NON	Aucun
R4	38.5	27.7	Modérée	60	55	51.0	44.5	NON	Aucun
R5	53.6	41.9	Modérée	60	55	53.0	45.5	NON	Aucun
R6	45.8	34.2	Modérée	60	55	54.0	46.5	NON	Aucun
R7	32.8	21.6	Modérée	60	55	54.0	47.0	NON	Aucun
R8	34.6	23.3	Modérée	60	55	53.5	46.5	NON	Aucun
R9	38.4	27.4	Modérée	60	55	53.0	46.0	NON	Aucun
R10	39.8	28.4	Modérée	60	55	53.5	46.5	NON	Aucun
R11	38.1	26.7	Modérée	60	55	53.5	46.5	NON	Aucun
R12	36.0	24.7	Modérée	60	55	53.0	45.5	NON	Aucun
R13	37.8	26.9	Modérée	60	55	54.5	47.5	NON	Aucun
R14	38.6	26.6	Modérée	60	55	54.5	47.0	NON	Aucun
R15	51.9	38.3	Modérée	60	55	56.0	48.0	NON	Aucun
R16	45.6	35.5	Modérée	60	55	54.0	47.0	NON	Aucun
R17	43.4	32.6	Modérée	60	55	56.0	48.5	NON	Aucun
R18	52.6	39.0	Modérée	60	55	50.5	41.0	NON	Aucun
R19	43.0	30.4	Modérée	60	55	52.5	44.0	NON	Aucun
R20	39.9	28.2	Modérée	60	55	51.0	42.0	NON	Aucun
R21	40.1	28.5	Modérée	60	55	49.0	40.0	NON	Aucun

c	Niveaux sonores calculés en dB(A) A : Situation initiale		Ambiance sonore situation initiale	Objectif de contribution sonore max de la voie créée seule en dB(A)		Niveaux sonores calculés en dB(A) D: Situation "Voies routières créées seules"		Nécessité de protection acoustique	Objectif d'isolement de façade DnTA,tr en dB
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		
R22	40.8	29.1	Modérée	60	55	48.0	38.5	NON	Aucun
R23	39.8	28.4	Modérée	60	55	50.5	41.0	NON	Aucun
R24	40.9	29.4	Modérée	60	55	49.5	40.0	NON	Aucun
R25	36.9	25.0	Modérée	60	55	47.0	37.5	NON	Aucun
R26	38.2	26.7	Modérée	60	55	47.5	38.0	NON	Aucun
R27	41.8	30.3	Modérée	60	55	47.0	37.0	NON	Aucun
R28	42.4	31.0	Modérée	60	55	46.5	37.0	NON	Aucun
R29	44.7	33.2	Modérée	60	55	46.5	37.0	NON	Aucun
R30	41.1	29.5	Modérée	60	55	61.5	51.0	OUI	30
R31	45.5	33.2	Modérée	60	55	51.5	42.0	NON	Aucun
R32	43.1	31.9	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R33	47.1	35.4	Modérée	60	55	48.0	38.5	NON	Aucun
R34	42.0	30.3	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R35	46.6	34.7	Modérée	60	55	54.5	44.5	NON	Aucun
R36	42.5	31.2	Modérée	60	55	52.5	42.5	NON	Aucun
R37	44.3	32.9	Modérée	60	55	53.0	43.0	NON	Aucun
R38	43.5	32.0	Modérée	60	55	49.5	40.0	NON	Aucun
R39	45.5	33.9	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R40	49.1	37.0	Modérée	60	55	52.0	42.5	NON	Aucun
R41	53.3	40.6	Modérée	60	55	49.0	39.5	NON	Aucun
R42	52.1	39.4	Modérée	60	55	50.0	40.5	NON	Aucun
R43	50.9	38.8	Modérée	60	55	53.0	43.0	NON	Aucun
R44	48.4	36.6	Modérée	60	55	53.0	43.0	NON	Aucun

Récepteur	Niveaux sonores calculés en dB(A) A : Situation initiale		Ambiance sonore situation initiale	Objectif de contribution sonore max de la voie créée seule en dB(A)		Niveaux sonores calculés en dB(A) D: Situation "Voies routières créées seules"		Nécessité de protection acoustique	Objectif d'isolement de façade DnTA,tr en dB
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		
R45	48.3	36.5	Modérée	60	55	63.0	52.5	OUI	30
R46	50.1	38.5	Modérée	60	55	62.0	51.5	OUI	30
R47	62.7	50.8	Modérée	60	55	58.5	49.5	NON	Aucun
R48	48.8	37.2	Modérée	60	55	63.0	53.0	OUI	30
R49	55.1	43.3	Modérée	60	55	65.0	55.5	OUI	30
R50	45.6	34.0	Modérée	60	55	56.5	46.0	NON	Aucun
R51	44.8	33.4	Modérée	60	55	55.5	45.5	NON	Aucun
R52	44.6	33.2	Modérée	60	55	55.5	45.5	NON	Aucun
R53	43.9	32.5	Modérée	60	55	46.5	37.0	NON	Aucun
R54	41.0	29.7	Modérée	60	55	53.0	42.5	NON	Aucun
R55	39.7	28.4	Modérée	60	55	51.0	41.0	NON	Aucun
R56	36.0	24.8	Modérée	60	55	52.0	41.5	NON	Aucun
R57	37.3	26.1	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R58	38.6	27.4	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R59	36.6	25.5	Modérée	60	55	50.5	40.0	NON	Aucun
R60	38.1	26.8	Modérée	60	55	43.5	34.0	NON	Aucun
R61	37.8	26.5	Modérée	60	55	42.5	33.0	NON	Aucun
R62	44.0	32.6	Modérée	60	55	46.0	36.5	NON	Aucun
R63	43.4	32.0	Modérée	60	55	46.0	36.5	NON	Aucun
R64	43.3	31.8	Modérée	60	55	46.0	36.5	NON	Aucun
R65	41.7	30.3	Modérée	60	55	46.5	37.0	NON	Aucun
R66	41.0	29.6	Modérée	60	55	46.0	36.5	NON	Aucun
R67	40.1	28.8	Modérée	60	55	50.5	40.5	NON	Aucun

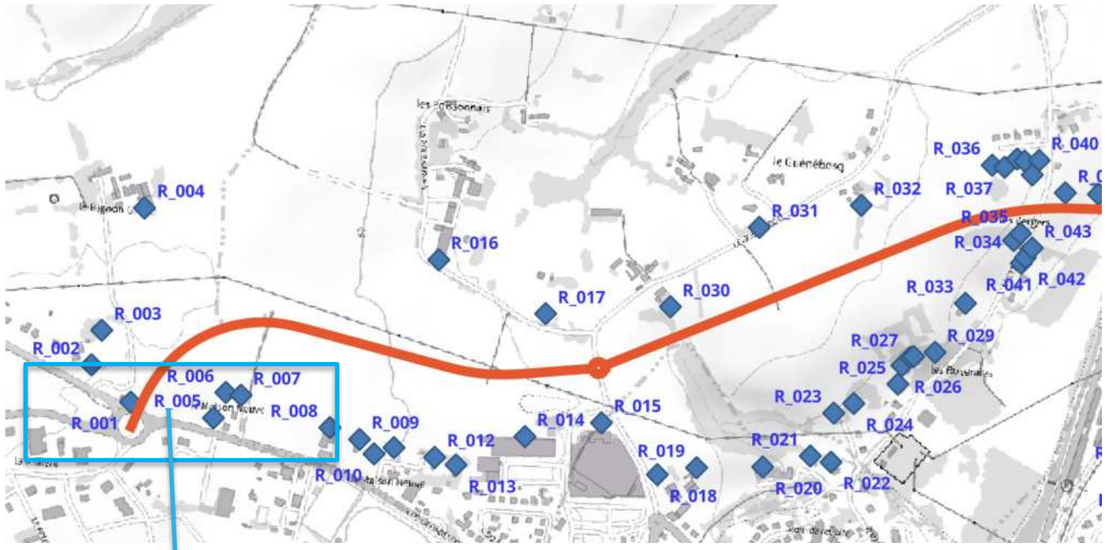
Récepteur	Niveaux sonores calculés en dB(A) A : Situation initiale		Ambiance sonore situation initiale	Objectif de contribution sonore max de la voie créée seule en dB(A)		Niveaux sonores calculés en dB(A) D: Situation "Voies routières créées seules"		Nécessité de protection acoustique	Objectif d'isolement de façade DnTA,tr en dB
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		
R68	37.4	26.1	Modérée	60	55	53.0	43.0	NON	Aucun
R69	37.5	26.3	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R70	37.8	26.6	Modérée	60	55	52.5	42.5	NON	Aucun
R71	38.8	27.7	Modérée	60	55	51.0	41.0	NON	Aucun
R72	37.4	26.3	Modérée	60	55	37.5	26.5	NON	Aucun
R73	38.0	27.1	Modérée	60	55	57.0	46.5	NON	Aucun
R74	38.0	27.1	Modérée	60	55	52.5	42.5	NON	Aucun
R75	39.3	28.4	Modérée	60	55	57.0	46.5	NON	Aucun
R76	39.9	28.9	Modérée	60	55	52.5	42.5	NON	Aucun
R77	40.6	29.5	Modérée	60	55	52.5	42.5	NON	Aucun
R78	38.2	27.2	Modérée	60	55	49.0	39.5	NON	Aucun
R79	37.9	27.0	Modérée	60	55	47.5	37.5	NON	Aucun
R80	39.3	28.4	Modérée	60	55	42.5	33.0	NON	Aucun
R81	36.5	25.5	Modérée	60	55	47.5	37.5	NON	Aucun
R82	40.9	30.1	Modérée	60	55	45.0	35.5	NON	Aucun
R83	40.3	29.5	Modérée	60	55	46.5	36.5	NON	Aucun
R84	41.1	30.0	Modérée	60	55	54.5	44.0	NON	Aucun
R85	40.1	28.7	Modérée	60	55	53.5	43.5	NON	Aucun
R86	45.3	33.4	Modérée	60	55	56.0	45.5	NON	Aucun
R87	44.0	32.2	Modérée	60	55	58.5	48.0	NON	Aucun
R88	42.8	31.1	Modérée	60	55	58.5	48.0	NON	Aucun
R89	43.5	31.8	Modérée	60	55	55.0	45.0	NON	Aucun
R90	41.8	31.0	Modérée	60	55	57.5	47.5	NON	Aucun

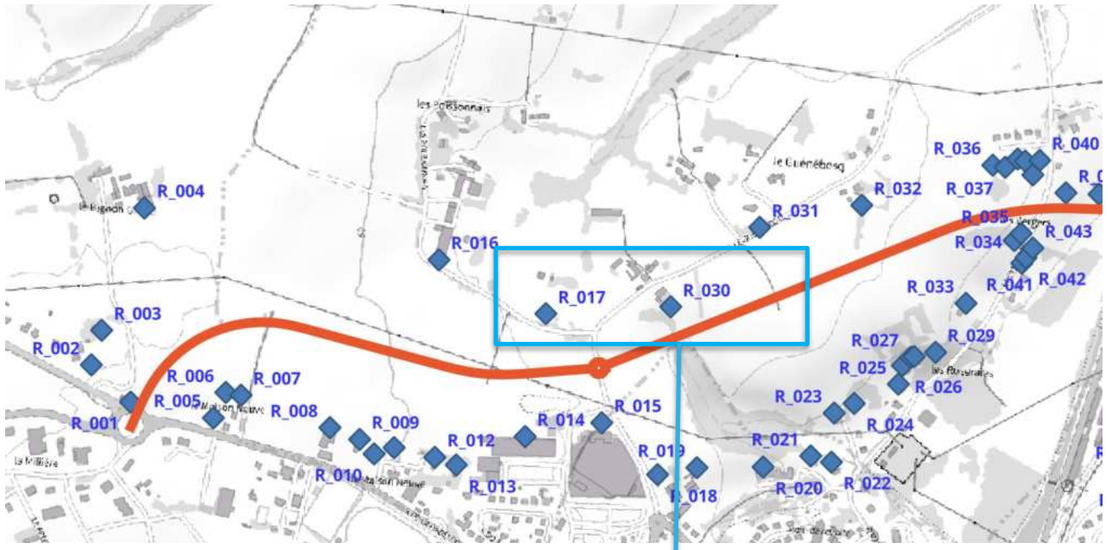
Récepteur	Niveaux sonores calculés en dB(A) A : Situation initiale		Ambiance sonore situation initiale	Objectif de contribution sonore max de la voie créée seule en dB(A)		Niveaux sonores calculés en dB(A) D: Situation "Voies routières créées seules"		Nécessité de protection acoustique	Objectif d'isolement de façade DnTA,tr en dB
	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)	Jour (6h-22h)	Nuit (22h-6h)		
R91	42.2	31.5	Modérée	60	55	54.0	44.0	NON	Aucun
R92	42.7	31.9	Modérée	60	55	54.0	44.0	NON	Aucun
R93	42.3	31.4	Modérée	60	55	54.0	44.0	NON	Aucun
R94	48.7	37.8	Modérée	60	55	53.5	44.0	NON	Aucun
R95	49.0	38.0	Modérée	60	55	54.0	44.0	NON	Aucun
R96	48.8	37.8	Modérée	60	55	54.0	44.5	NON	Aucun
R97	51.4	40.5	Modérée	60	55	53.5	44.0	NON	Aucun
R98	51.3	40.3	Modérée	60	55	54.5	44.5	NON	Aucun
R99	45.0	34.3	Modérée	60	55	51.5	41.5	NON	Aucun
R100	49.6	38.7	Modérée	60	55	54.0	44.0	NON	Aucun
R101	43.2	32.6	Modérée	60	55	59.5	49.5	NON	Aucun
R102	41.2	30.3	Modérée	60	55	55.5	45.5	NON	Aucun
R103	44.7	34.1	Modérée	60	55	62.5	52.0	OUI	30
R104	44.9	34.3	Modérée	60	55	61.5	51.0	OUI	30
R105	45.6	35.0	Modérée	60	55	58.0	47.5	NON	Aucun
R106	45.8	35.1	Modérée	60	55	65.0	54.5	OUI	31
R107	36.7	26.0	Modérée	60	55	56.0	45.5	NON	Aucun
R108	38.1	27.6	Modérée	60	55	58.5	48.0	NON	Aucun
R109	45.9	35.2	Modérée	60	55	55.0	45.0	NON	Aucun
R110	46.9	36.3	Modérée	60	55	60.5	50.0	OUI	30
R111	47.1	36.4	Modérée	60	55	57.0	46.5	NON	Aucun
R112	47.5	36.9	Modérée	60	55	54.5	44.5	NON	Aucun
R113	45.7	34.9	Modérée	60	55	53.0	42.5	NON	Aucun
R114	55.8	44.5	Modérée	60	55	49.0	39.5	NON	Aucun
R115	50.5	39.3	Modérée	60	55	53.0	43.0	NON	Aucun
R116	53.1	42.2	Modérée	60	55	61.0	51.0	OUI	30
R117	52.0	41.1	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R118	49.7	38.9	Modérée	60	55	52.5	42.5	NON	Aucun
R119	50.2	39.3	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R120	51.4	40.5	Modérée	60	55	52.0	42.0	NON	Aucun
R121	51.3	40.4	Modérée	60	55	51.5	41.5	NON	Aucun
R122	52.2	41.3	Modérée	60	55	51.0	41.5	NON	Aucun
R123	48.6	37.7	Modérée	60	55	53.0	43.0	NON	Aucun
R124	51.6	40.5	Modérée	60	55	55.0	45.5	NON	Aucun

Commentaire :

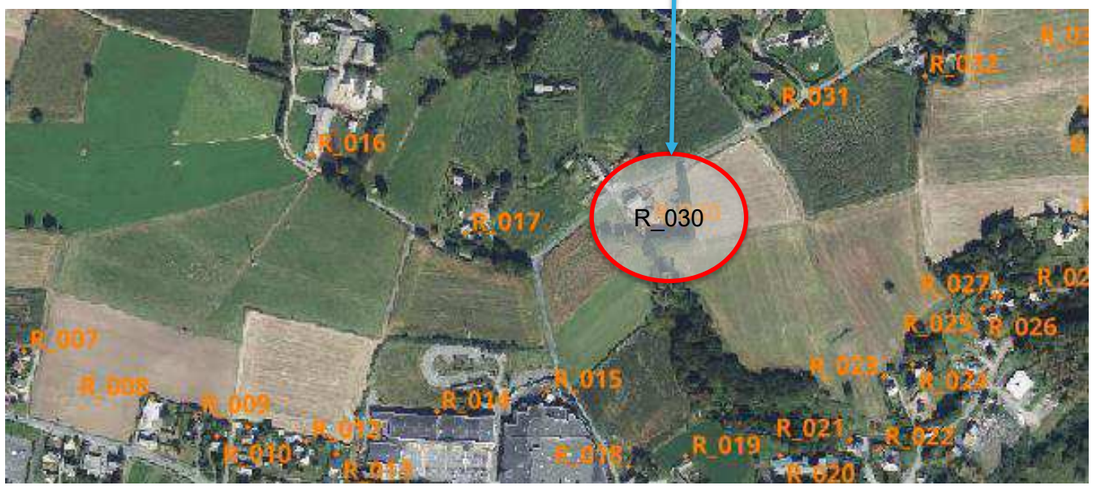
Sur les 124 bâtis sensibles sur lesquels les calculs ont été effectués, 11 bâtiments nécessitent une protection acoustique, à vérifier selon leur fonction.

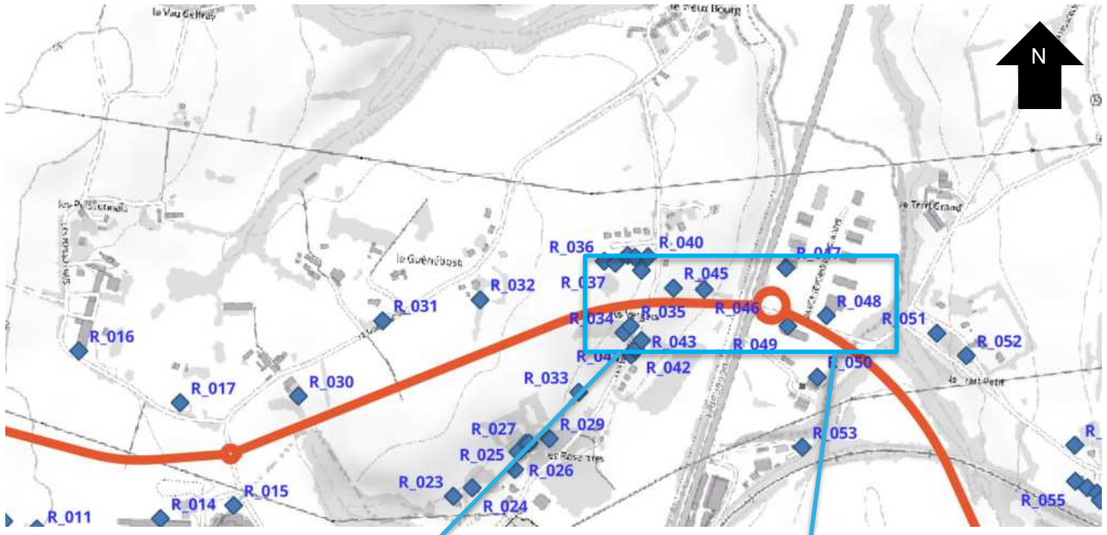
Les récepteurs placés au niveau des façades les plus sensibles des bâtiments sont repérés ci-dessous :

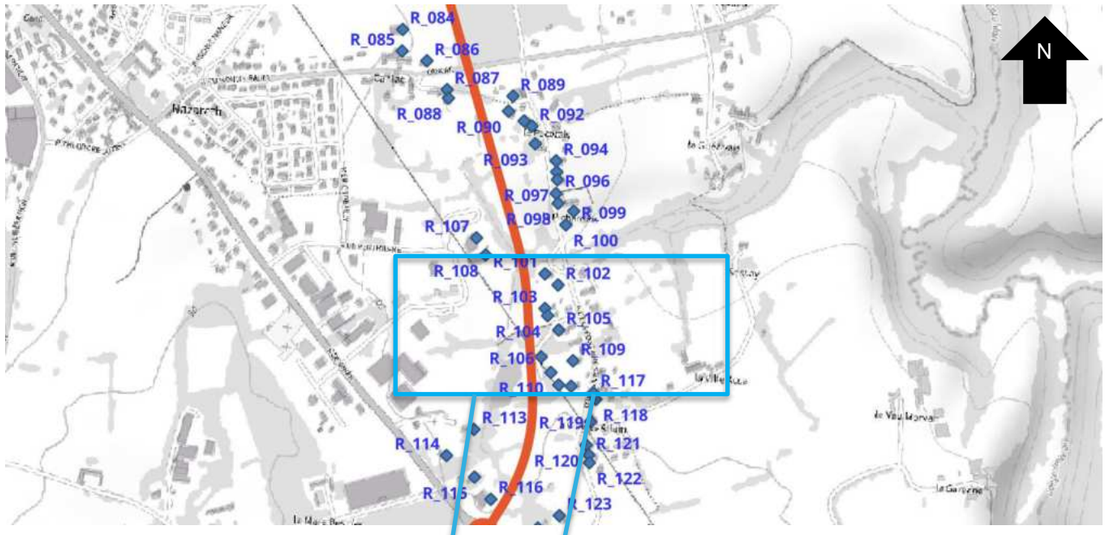

R_001
R_002
R_003
R_004
R_005
R_006
R_007
R_008
R_009
R_010
R_011
R_012
R_013
R_014
R_015
R_016
R_017
R_018
R_019
R_020
R_021
R_022
R_023
R_024
R_025
R_026
R_027
R_029
R_030
R_031
R_032
R_033
R_034
R_035
R_036
R_037
R_040
R_041
R_042
R_043

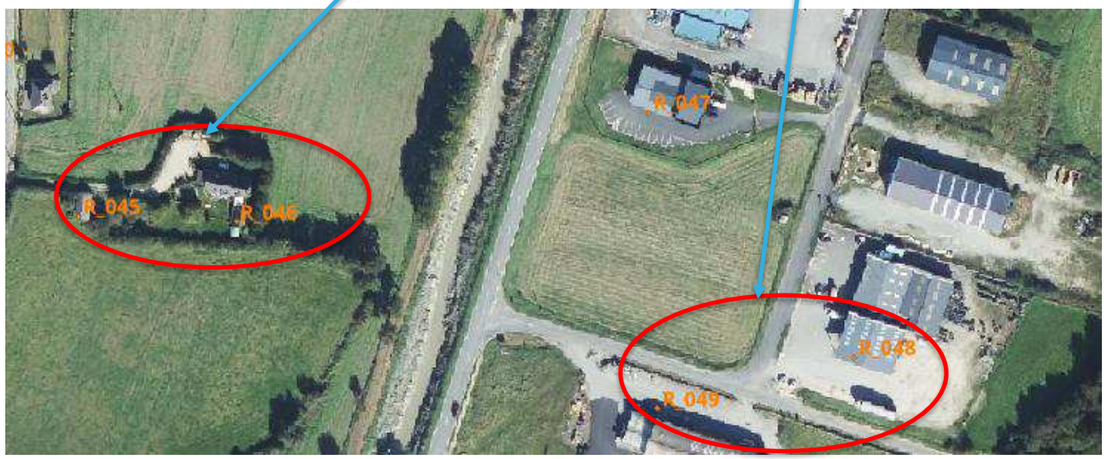

R_001
R_002
R_003
R_004
R_005
R_006
R_007
R_008
R_009
R_010
R_012
R_013
R_014
R_015
R_016
R_017
R_018
R_019
R_020
R_021
R_022
R_023
R_024
R_025
R_026
R_027
R_029
R_030
R_031
R_032
R_033
R_034
R_035
R_036
R_037
R_040
R_041
R_042
R_043


R_001
R_002
R_005
R_006
R_007
R_008
R_010
R_011

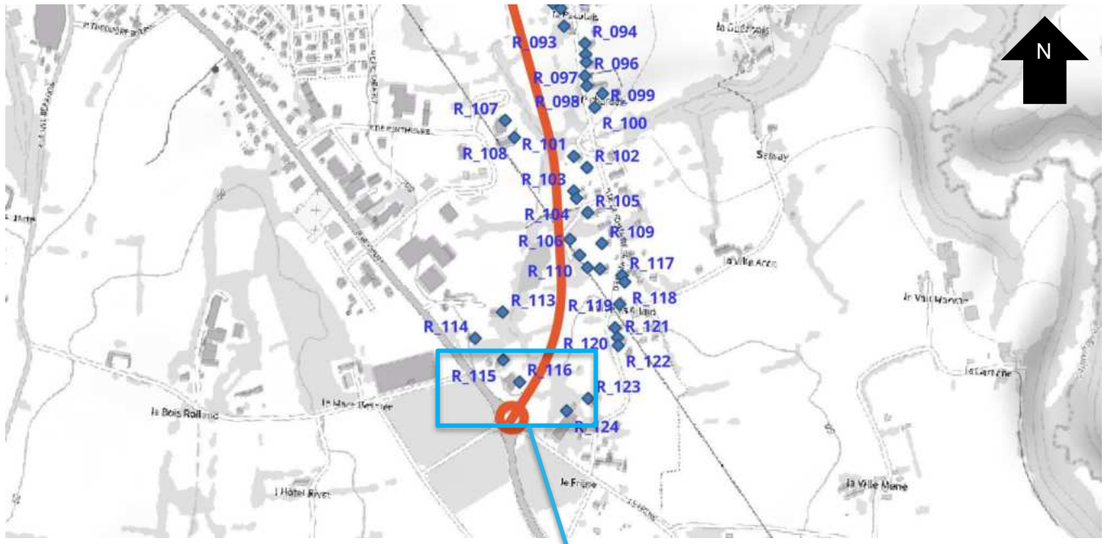

R_007
R_008
R_009
R_010
R_012
R_014
R_015
R_016
R_017
R_019
R_020
R_021
R_022
R_023
R_024
R_025
R_026
R_027
R_030
R_031


N
R_011
R_014
R_015
R_016
R_017
R_023
R_024
R_025
R_026
R_027
R_029
R_030
R_031
R_032
R_033
R_034
R_035
R_036
R_037
R_040
R_042
R_043
R_045
R_046
R_047
R_048
R_049
R_050
R_051
R_052
R_053
R_055


N
R_084
R_085
R_086
R_087
R_088
R_089
R_090
R_092
R_093
R_094
R_096
R_097
R_098
R_099
R_100
R_101
R_102
R_103
R_104
R_105
R_106
R_107
R_108
R_109
R_110
R_113
R_114
R_115
R_116
R_117
R_118
R_119
R_120
R_121
R_122
R_123

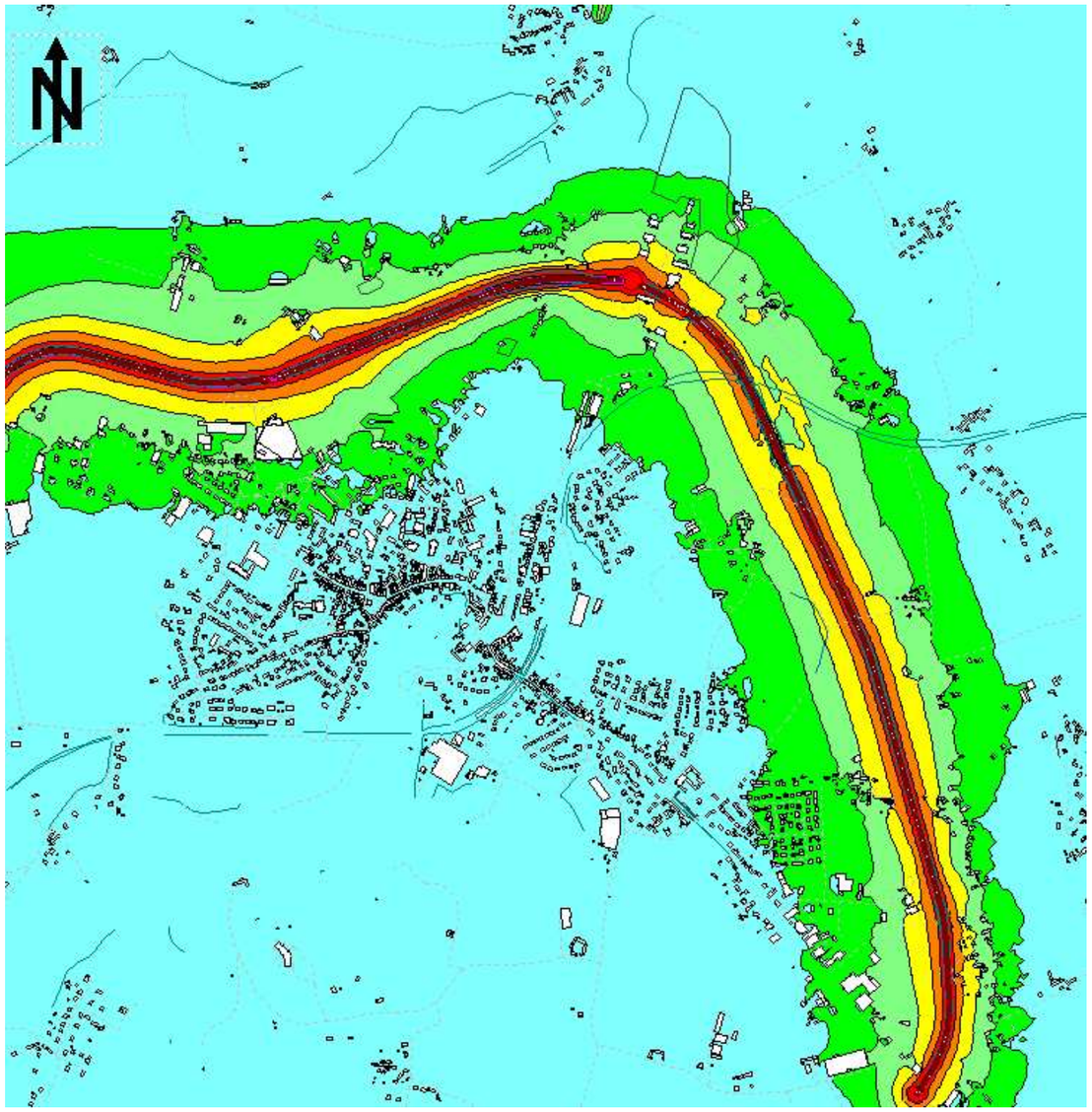

R_045
R_046
R_047
R_048
R_049


R_103
R_104
R_105
R_106
R_109
R_110

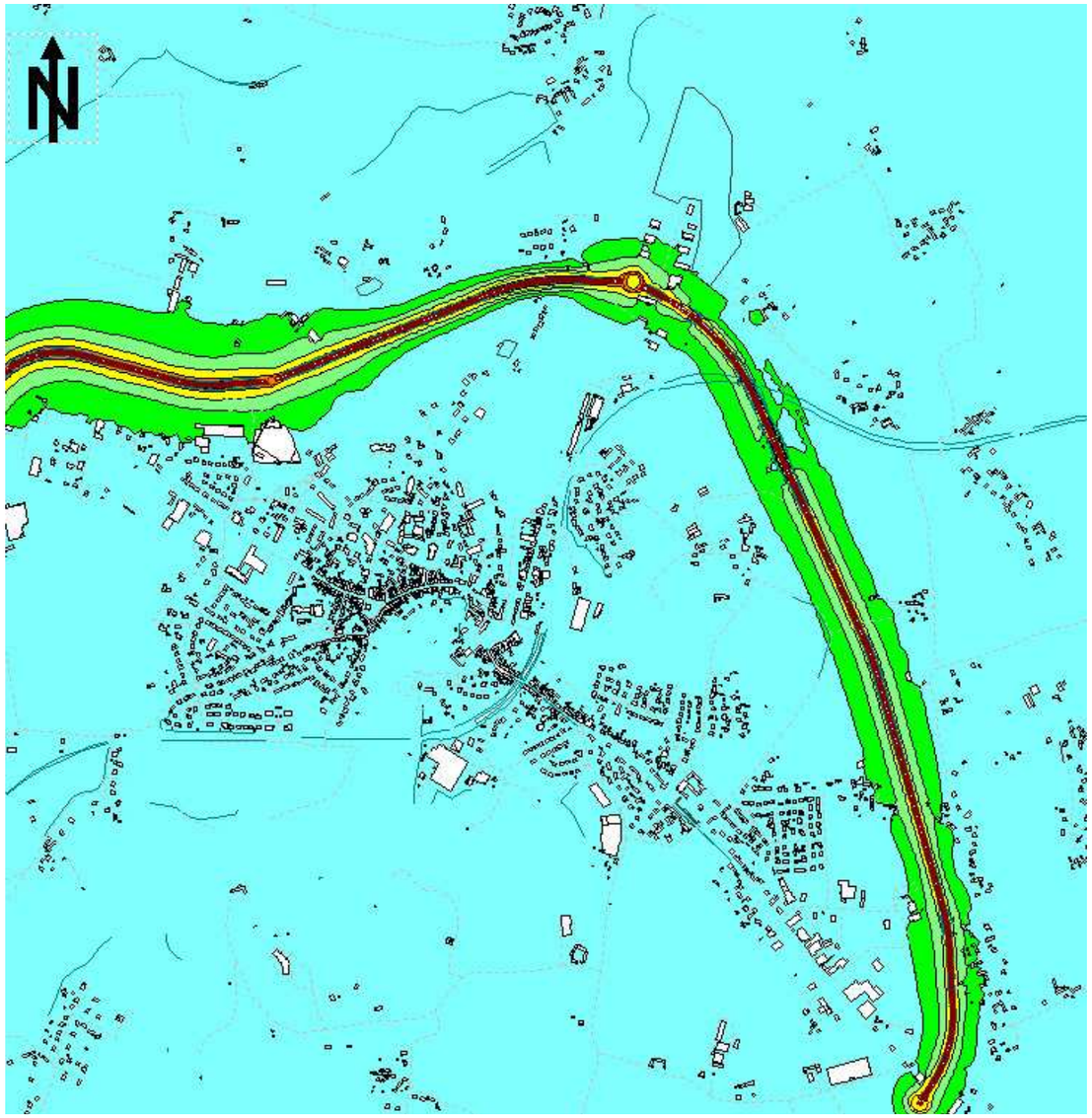




Carte de bruit LAeq en dB(A) par surfaces isophones - Période Jour (6h-22h) - Situation projet – Voies créées



Carte de bruit LAeq en dB(A) par surfaces isophones - Période Nuit (22h-6h) - Situation projet – Voies créées



3.2.4 PROTECTIONS ACOUSTIQUES À PRÉVOIR

Les habitations nécessitant des protections acoustiques étant toutes relativement isolées, il est proposé, dans un premier temps, de les traiter individuellement. Lors des phases ultérieures, nous pourrons étudier la mise en place de protections collectives, telles que des murs antibruit ou des merlons, en fonction des conclusions des phases de concertation.

Pour ces habitations, il conviendra de réaliser une campagne de mesure à 2 m des façades lorsque le projet sera réalisé, afin d'évaluer les niveaux sonores réels induit par la création de voie et de définir l'objectif d'isolement acoustique des façades réel à respecter selon la formule (issue de la réglementation présentée au 3.2.3 Etude d'impact des voies créées (Situations A et D)).

$$D_{nT,A,tr} \geq L_{Aeq} - Obj + 25$$

LAeq : Contribution sonore de l'infrastructure
Obj : contribution sonore maximale admissible

Nota : L'isolement DnT,A,tr ne devra pas être inférieur à 30 dB(A).

A titre informatif, à l'aide de la modélisation, les bâtiments nécessitant des protections acoustiques doivent atteindre les objectifs d'isolement de façade suivant.

Récepteur	Nécessité de protection acoustique	Objectif d'isolement de façade DnTA,tr en dB
R1	**OUI**	30
R30	**OUI****	30
R45	**OUI**	30
R46	**OUI**	30
R48	**OUI***	30
R49	**OUI***	30
R103	**OUI*****	30
R104	**OUI*****	30
R106	**OUI****	31
R110	**OUI****	30
R116	**OUI***	30

*Ces récepteurs sont placés au niveau de commerces, ils ne sont donc pas concernés par la réglementation. Il conviendra de vérifier que ces bâtiments ne sont pas habités.

**Ces récepteurs sont placés au niveau de hangars agricoles ou d'abri de jardin, il n'est donc pas concerné par la réglementation.

***Ces deux récepteurs sont positionnés au droit d'un groupe de 4 habitations. Il est donc à ce stade considéré que ces quatre habitations devront faire l'objet d'une protection acoustique.

Il conviendra ensuite de réaliser des mesures d'isolement acoustique des façades pour vérifier si leurs compositions permettent d'atteindre l'objectif fixé.

Dans le cas contraire, un remplacement des châssis vitrés (principales faiblesses dans l'isolement des façades) sera nécessaire, a minima. Le remplacement d'une fenêtre est estimé à 1000 €, il faudra estimer le coût possible des travaux en fonction du nombre de fenêtre et du nombre d'étage des logements, Les photos suivantes repèrent les logements concernés afin de visualiser le nombre de fenêtres à traiter si l'objectif réglementaire n'est pas atteint.

Récepteur 1



Récepteur 30



Récepteur 45



Récepteur 46



Récepteur 48



Récepteur 49



Récepteur 103



Récepteur 104



Récepteur 106



Récepteur 110

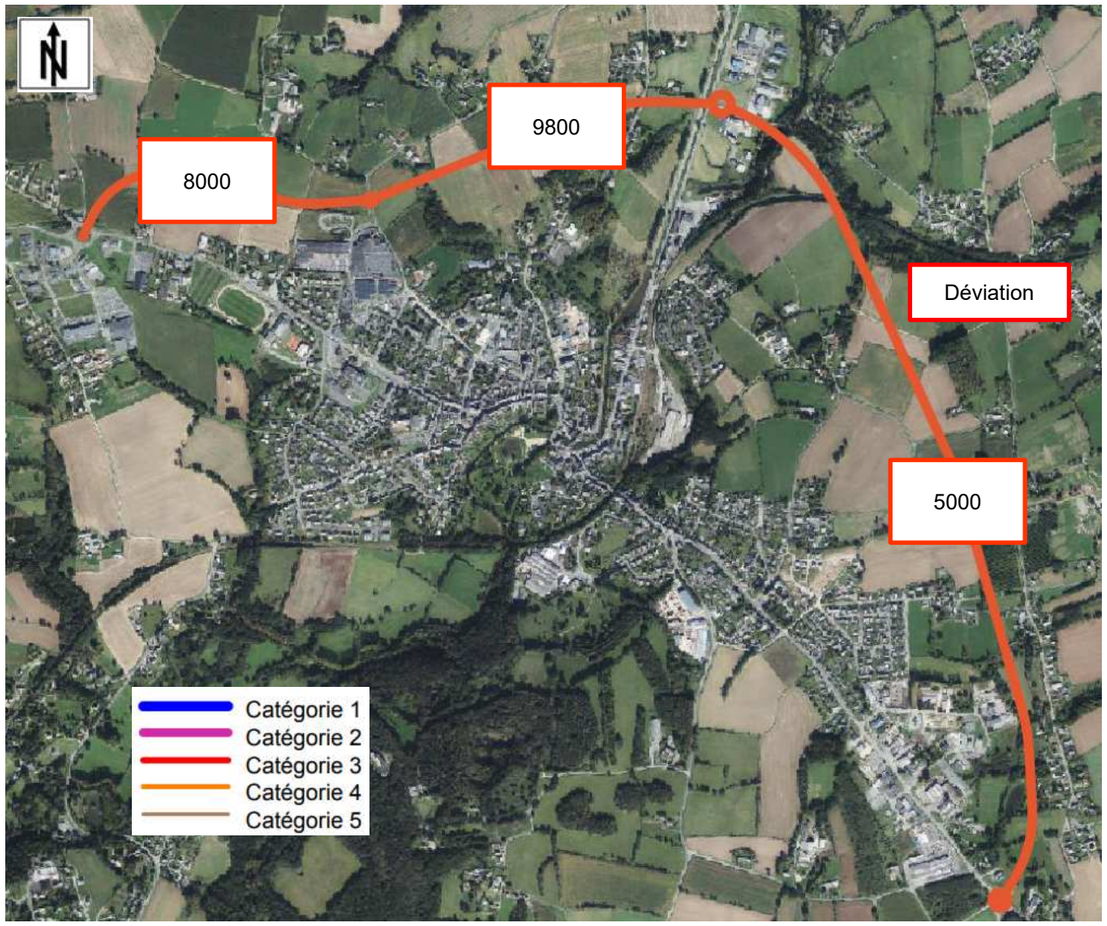


Récepteur 116



3.2.5 CLASSEMENT SONORE DE LA FUTURE VOIE DE CONTOURNEMENT

La future RD_768_74 aura un TMJA estimé à 9800 véhicules au niveau de son axe le plus fréquenté (donnée issue de l'étude trafic SM422601_CD22_Plancoet_Etude de trafic solution retenue_240514.docx). Cette voie sera une voie classée selon l'Arrêté du 30 mai 1996. Nous estimons un classement sonore a minima en **catégorie 3**.



Selon **l'Arrêté du 30 mai 1996** relatif aux modalités d'application de classement des infrastructures de transports terrestres et isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, les isolements acoustiques de façade à respecter selon la distance du bâtiment au bord de la chaussée le plus proche sont les suivants (isolements DnTAtr exprimés en dB) :

Distance (en m)	0 à 10	10 à 15	15 à 20	20 à 25	25 à 30	30 à 40	40 à 50	50 à 65	65 à 80	80 à 100
Cat 3	38	38	37	36	35	34	33	32	31	30

Les valeurs du tableau tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards.

Pour des distances supérieures, l'isolement minimum est de 30 dB.

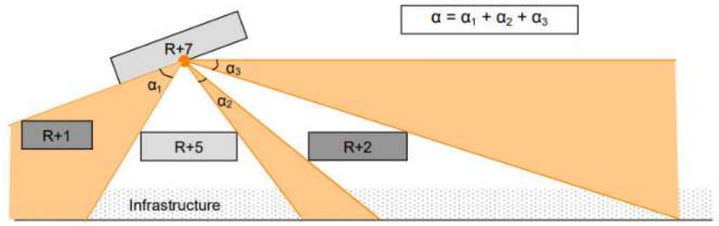
Ces objectifs s'appliqueront aux nouveaux bâtiments construits à proximité de la voie une fois que le classement sonore sera officialisé via la publication de la mise à jour de l'arrêté préfectoral relatif au classement sonore des infrastructures de transport dans le département des Côtes d'Amor.

Nota :

- A diminuer selon la valeur de l'angle α sous lequel est vue l'infrastructure depuis le milieu de la façade de l'angle considéré (orientation du bâtiment et présence d'obstacles entre l'infrastructure et la façade) cf. suite
- A diminuer si présence d'une protection acoustique le long de l'infrastructure (écran acoustique ou merlon) ;
- Les valeurs du tableau tiennent compte de l'influence de conditions météorologiques standards.

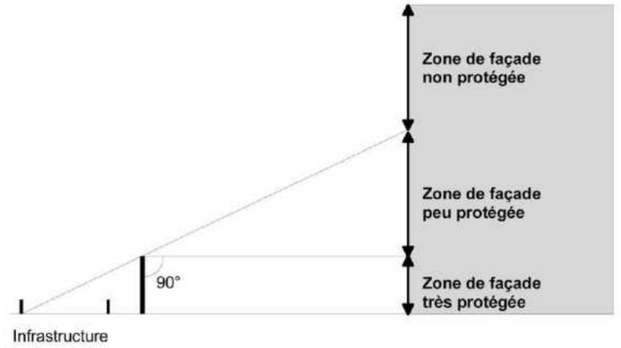
- **Correction en fonction de l'angle de vue**

L'angle de vue α correspond à la somme des angles entre l'infrastructure routière et le bâtiment étudié.



Angle de vue α	Correction
α > 135 °	0 dB
110° < α ≤ 135°	-1 dB
90° < α ≤ 110°	-2 dB
60° < α ≤ 90°	-3 dB
30° < α ≤ 60°	-4 dB
15° < α ≤ 30°	-5 dB
0° < α ≤ 15°	-6 dB
α = 0° (façade arrière)	-9 dB

- **Protection par des écrans acoustiques ou des merlons**



Protection	Correction
Pièce en zone de façade non protégée	0 dB
Pièce en zone de façade peu protégée	-3 dB
Pièce en zone de façade très protégée	-6 dB

Nota :

En présence d'un écran en bordure d'infrastructure et d'un bâtiment faisant écran entre l'infrastructure et la façade étudiée, on cumule les deux corrections sauf si un des deux bâtiments faisant écran masque l'autre. La correction totale est limitée à -9 dB.

Les futures habitations situées dans la zone d'impact de la future infrastructure routière devront avoir un isolement de façade renforcé.

3.3 CONCLUSIONS

Dans le cadre du projet de déviation de Plancoët (22) le bureau d'étude ALHYANGE Acoustique a été missionné pour la réalisation de l'étude d'impact acoustique du projet, afin de permettre à l'aménageur d'avoir une connaissance des nuisances sonores existantes et futures, et de déterminer les seuils de bruit réglementaire associés.

Le diagnostic acoustique et la modélisation de la situation existante ont permis de caractériser la situation initiale du site, la zone étudiée se situe en zone d'ambiance **sonore préexistante modérée** au niveau des habitations les plus exposées.

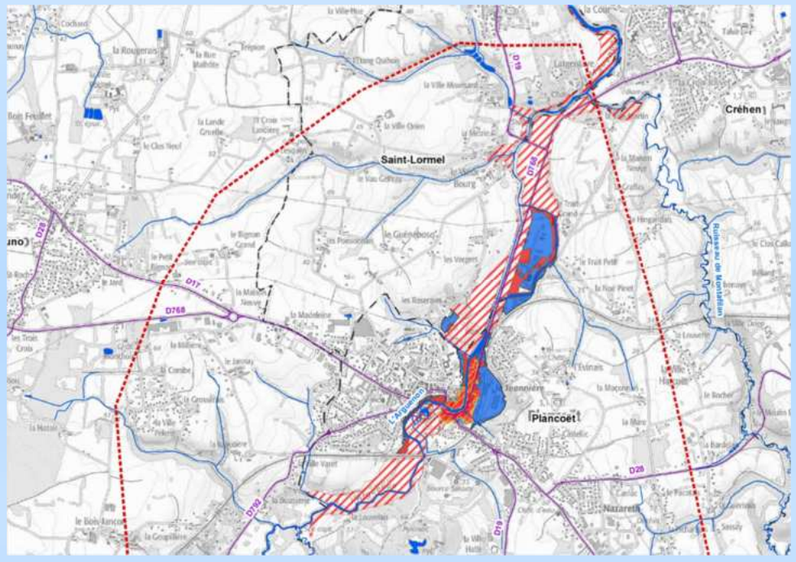
L'étude d'impact acoustique du projet sur les bâtiments existants a montré que :

- Pour les transformations de voies existantes :
  - Sur les 124 bâtis sensibles sur lesquels les calculs ont été effectués, 4 subissent une transformation de voie dite « significative » d'un point de vue acoustique.
  - Aucune protection acoustique n'est nécessaire réglementairement, le bâtiment concerné étant un commerce.
  - Il est globalement observé une diminution du niveau sonore en façade des bâtiments existants au cœur de la ville (entre -0.1 et jusqu'à 14 dB). Pour les bâtiments situés en bordure des zones d'accès à la future de la déviation, le niveau sonore augmente, de par l'augmentation de trafic sur ces bretelles d'accès.
- Pour la création de voies :
  - Sur les **124 bâtis sensibles** sur lesquels les calculs ont été effectués, 11 résultats dépassent les critères réglementaires. Certains bâtiments concernés étant des commerces, des hangars agricoles ou des abris de jardin, **7 logements** nécessitent une protection acoustique. Afin de respecter ce critère réglementaire, nous proposons de venir renforcer l'isolement de façade de ces bâtiments.

    Pour ce faire, il conviendra d'effectuer une mesure de l'isolement acoustique actuel, et au cas échéant de venir le renforcer en changeant le vitrage par exemple.

Déviation de Plancoët
Bilan de la concertation – Phase 1







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

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

INGÉROP Inventons demain

CERESA Territoires - Environnement

Côtes d'Armor le Département

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE : QU'EST-CE QU'UN BILAN DE CONCERTATION ? A QUOI SERT-IL 4
2 LE PROJET ET SON CONTEXTE 6
3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION 8
3.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 9
3.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 9
3.2.1 Contexte réglementaire 9
3.2.2 Durée de la concertation 9
3.2.3 Organisation de la concertation publique 9
4 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION 10
4.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE 11
4.2 MOYENS D'EXPRESSION 11
4.2.1 Réunion publique 11
4.2.2 Ateliers thématiques 11
4.2.3 Permanences 11
4.2.4 Recueils des observations et propositions en mairies 12
4.2.5 Voie électronique 12
4.2.6 Adresse postale 12
4.2.7 Articles de presse 12
4.2.8 Les avis institutionnels 12
5 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE LA PHASE 1 13
5.1 LE BILAN QUANTITATIF 14
5.1.1 La participation 14
5.1.2 Les observations et propositions exprimées 14
5.1.2.1 Opinion générale sur le projet 14
5.1.2.2 Observations et propositions sur les variantes 14
5.1.2.3 Les thématiques abordées 16
5.2 LE BILAN QUALITATIF 17
5.2.1 Réunion publique 17
5.2.1.1 Projet historique et nouvelles variantes 17
5.2.1.2 Centre équestre 17
5.2.1.3 Consommation des terres agricoles – emprise de la déviation 17
5.2.1.4 Impact environnemental 17
5.2.1.5 Coût financier du projet 17
5.2.1.6 Choix des variantes 17
5.2.1.7 Nuisances sonores 18
5.2.1.8 Caractéristiques de l'aménagement 18
5.2.1.9 Impacts économiques du projet 18
5.2.1.10 Avis des élus et du public dans le cadre de la concertation 18
5.2.1.11 Déclaration d'utilité publique 18
5.2.1.12 Opportunité du projet 18
5.2.1.13 Inondabilité de la déviation 18
5.2.1 Atelier thématiques 18
5.2.1.1 Atelier à destination des associations 18
5.2.1.2 Atelier à destination du monde agricole 19
5.2.1.3 Atelier à destination des acteurs économiques 19
5.2.2 Permanences 19
5.2.2.1 Le tracé des variantes 19
5.2.2.2 Les sujets abordés 20
5.2.3 Recueils des observations et propositions en mairies 20
5.2.4 Adresse postale 20
5.2.5 Pétitions 20
5.2.6 Articles de presse 20
5.3 LES AVIS INSTITUTIONNELS 20
5.4 SYNTHÈSE 21
6 LE COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 ET SON BILAN 22
6.1 POURQUOI UN COMPLÉMENT DE CONCERTATION PHASE 1 SUR LE PROJET DE DÉVIATION DE PLANCOËT ? 23
6.2 PRÉSENTATION DES NOUVELLES VARIANTES 24
6.2.1 La variante mixte inondable : 24
6.2.2 La variante 1 inondable 24
6.2.3 La variante 4 inondable 25
6.2.4 La variante 1bis adaptée 25
6.3 LE DÉROULEMENT DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 26
6.3.1 Annonce, outils et supports de la concertation publique 26
6.3.2 Moyens d'expression 26
6.3.2.1 Permanences 26
6.3.2.2 Recueil des observations et propositions en mairies 26
6.3.2.3 Voie électronique 26
6.3.2.4 Adresse postale 26
6.3.2.5 Articles de presse 26
6.4 LE BILAN DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 26
6.4.1 Le bilan quantitatif 26
6.4.1.1 La participation 26
6.4.1.2 Les observations et propositions exprimées 26
6.4.1.3 Opinion générale sur les nouvelles variantes présentées 27
6.4.2 Le bilan qualitatif 28
6.4.2.1 Permanences 28
6.4.2.2 Recueils des observations et propositions en mairies 28
6.4.2.3 Adresse postale 28
6.4.2.4 Articles de presse 28
7 ENSEIGNEMENTS 29
8 APRÈS LA PHASE 1 DE CONCERTATION 31
8.1 PROCESSUS DU CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ 32
8.2 SUITE DES ÉTUDES ET DU PARCOURS ADMINISTRATIF 33

9 ANNEXES 34

9.1 ANNEXE 1 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE35

9.2 ANNEXE 2 : PANNEAUX D'INFORMATION EXPOSÉS DANS LA SALLE DES FÊTES DE PLANCOËT.....37

9.3 ANNEXE 3 : DIAPORAMA ET COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION PUBLIQUE DU 13 JANVIER 2022 38

9.4 ANNEXE 4 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 15 DÉCEMBRE 2021 AU 17 FÉVRIER 2022) 39

9.5 ANNEXE 5 : COURRIERS POSTAUX 40

9.6 ANNEXE 6 : ARTICLES DE PRESSE.....41

9.7 ANNEXE 7 : AVIS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS.....42

9.8 ANNEXE 8 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ.....43

9.9 ANNEXE 9 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION –PHASE 1 44

9.10 ANNEXE 10 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 20 SEPTEMBRE 2022 AU 21 OCTOBRE 2022) 45

9.11 ANNEXE 11 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 46

9.12 ANNEXE 12 : ARTICLES DE PRESSE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 47

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

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

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

Le bilan comprend les éléments suivants :

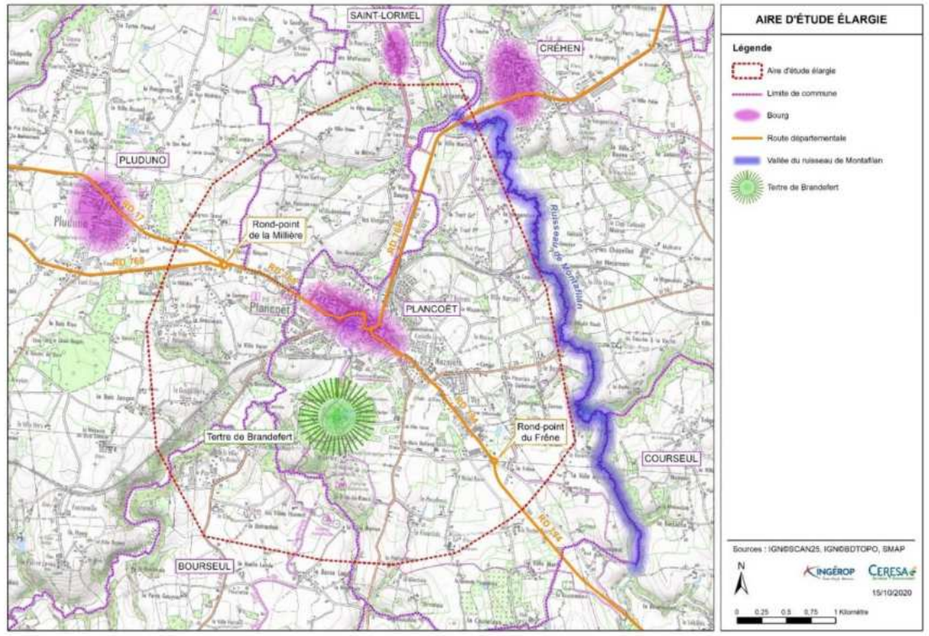
- une présentation générale du projet d'aménagement ;
- le contexte réglementaire, les objectifs et les modalités de la concertation publique ;
- le déroulement de la première phase de concertation ;
- une analyse des avis, observations et propositions formulés par le public ;
- les mesures que le Département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

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

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

2 LE PROJET ET SON CONTEXTE

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

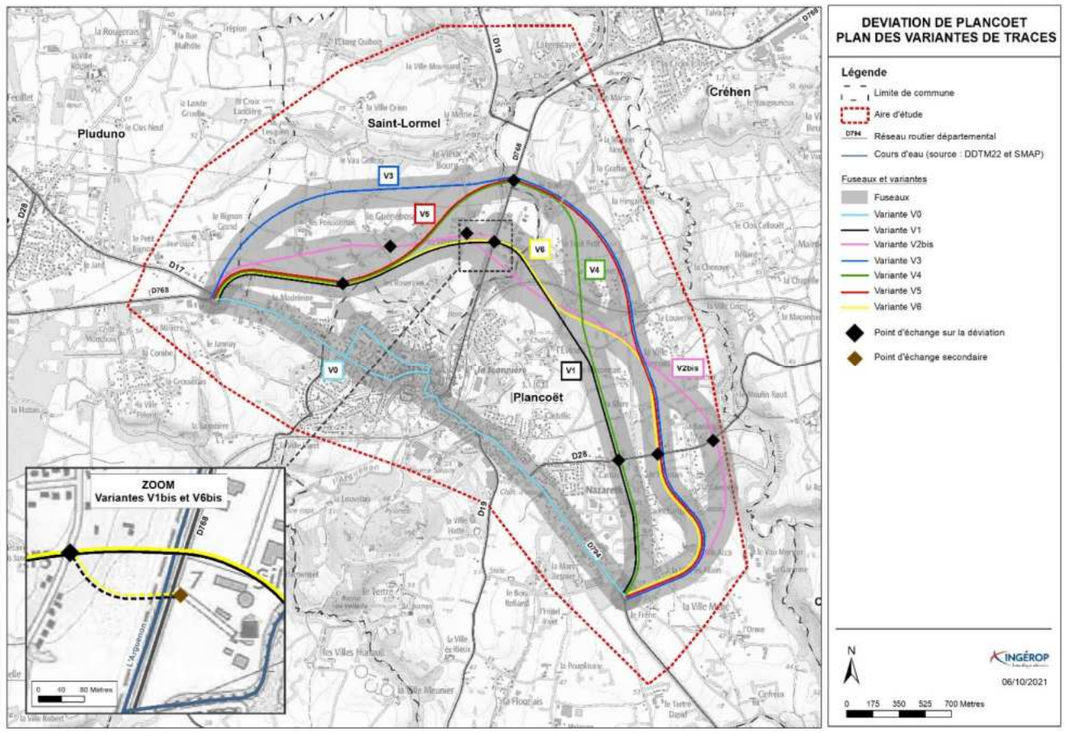


Le projet de déviation de Plancoët est inscrit au Schéma Départemental d'Aménagement Routier (SDAR) des Côtes d'Armor, validé par délibération du Conseil Départemental en date du 15 mars 2016. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal de Dinan Agglomération approuvé le 27 janvier 2020 réaffirme l'intérêt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

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

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

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



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

3 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA CONCERTATION

3.1 LES OBJECTIFS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

Les objectifs de la concertation publique sont les suivants :

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

3.2 LES MODALITÉS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

3.2.1 CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

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

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

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

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

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

3.2.2 DURÉE DE LA CONCERTATION

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

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

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

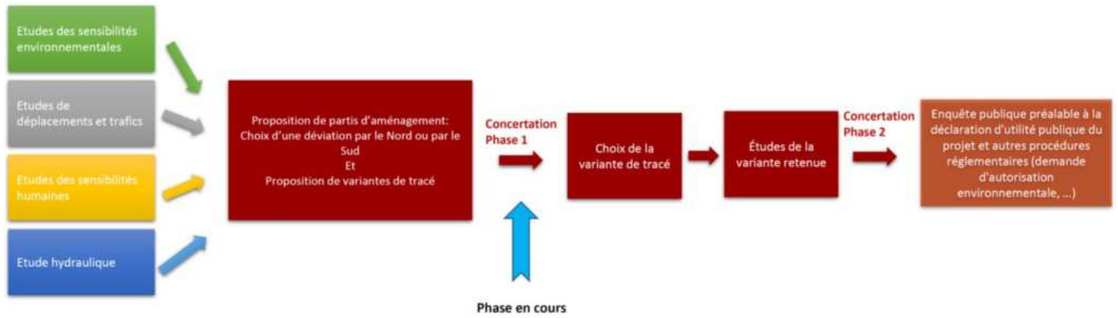


Figure 1 : Démarche et étapes de la concertation menée pour le projet de Plancoët

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

3.2.3 ORGANISATION DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

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

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

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

4 LE DÉROULEMENT DE LA CONCERTATION

4.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

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

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

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

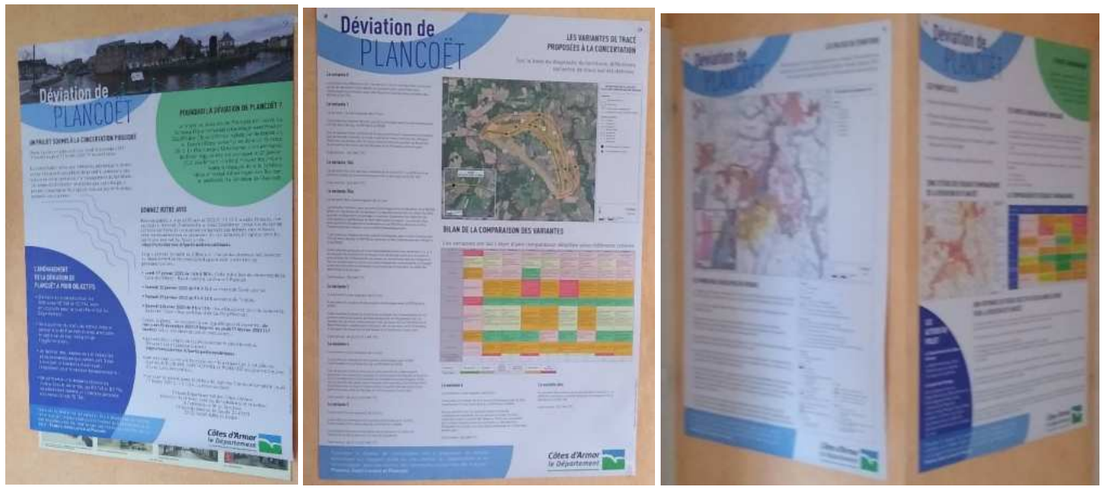


Figure 2 : Exposition publique de panneaux d'information

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

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

4.2 MOYENS D'EXPRESSION

4.2.1 RÉUNION PUBLIQUE

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

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

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

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

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

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

4.2.2 ATELIERS THÉMATIQUES

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

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

26 personnes ont participé à ces ateliers thématiques.

4.2.3 PERMANENCES

Quatre permanences ont été organisées durant la phase de concertation :

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

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

4.2.4 RECUEILS DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EN MAIRIES

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

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

Les recueils sont présentés en annexe 4.

4.2.5 VOIE ÉLECTRONIQUE

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

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

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

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



Figure 3 : extrait page internet dédiée au projet

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

4.2.6 ADRESSE POSTALE

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

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

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

4.2.7 ARTICLES DE PRESSE

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

4.2.8 LES AVIS INSTITUTIONNELS

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

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

Ces avis sont présentés en annexe 7.

5 LE BILAN DE LA CONCERTATION DE LA PHASE 1

5.1 LE BILAN QUANTITATIF

5.1.1 LA PARTICIPATION

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

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

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

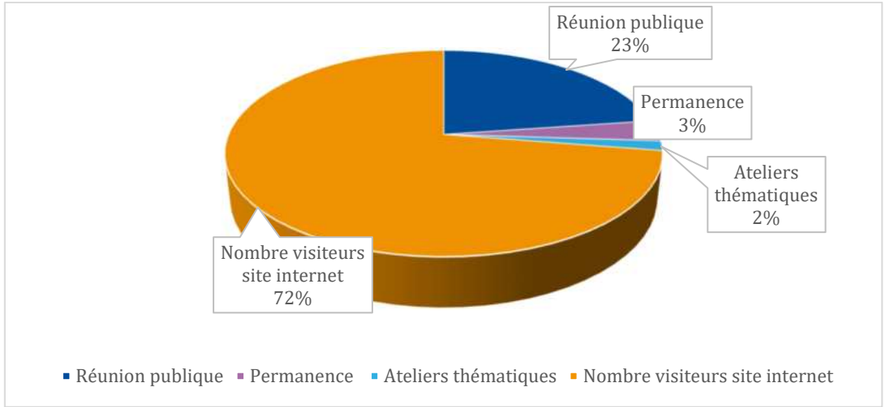


Figure 4 : Répartition des participations par support

5.1.2 LES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EXPRIMÉES

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

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

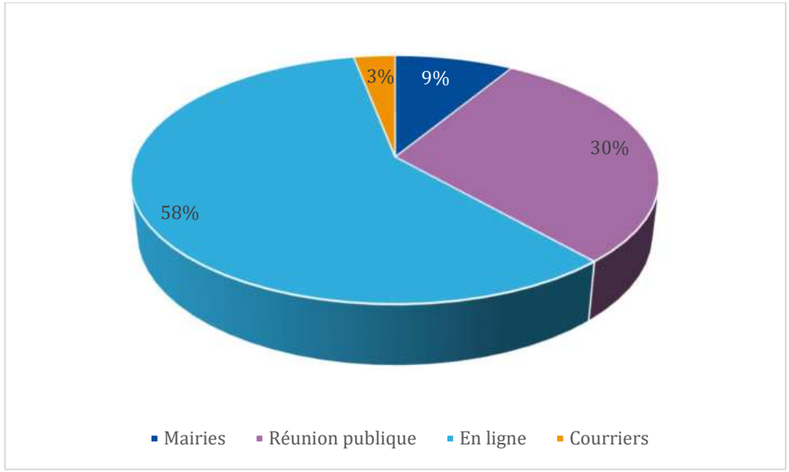


Figure 5 : Répartition des observations et propositions exprimées par moyen d'expression

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

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

5.1.2.1 Opinion générale sur le projet

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

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

5.1.2.2 Observations et propositions sur les variantes

Pour rappel, 6 variantes étaient présentées au public (V1, V2bis, V3, V4, V5, V6) ainsi que deux sous-variantes (V1bis et V6bis).
La majorité des participants, soit 123 personnes, ont exprimé un ou des choix de variantes à privilégier ou, au contraire, à abandonner.

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

5.1.2.2.1 Variantes privilégiées par le public

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

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

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

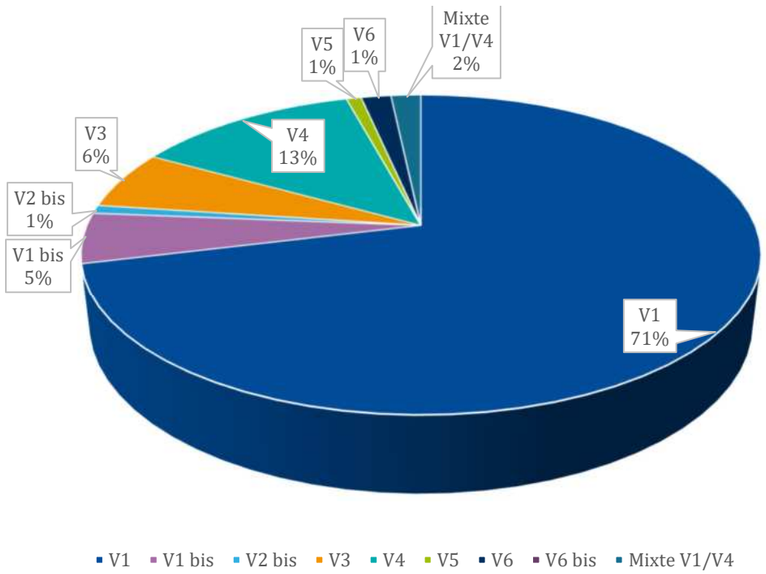


Figure 6 : Répartition des 119 avis en faveur des variantes

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

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

5.1.2.2.2 Variantes rejetées par le public

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

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

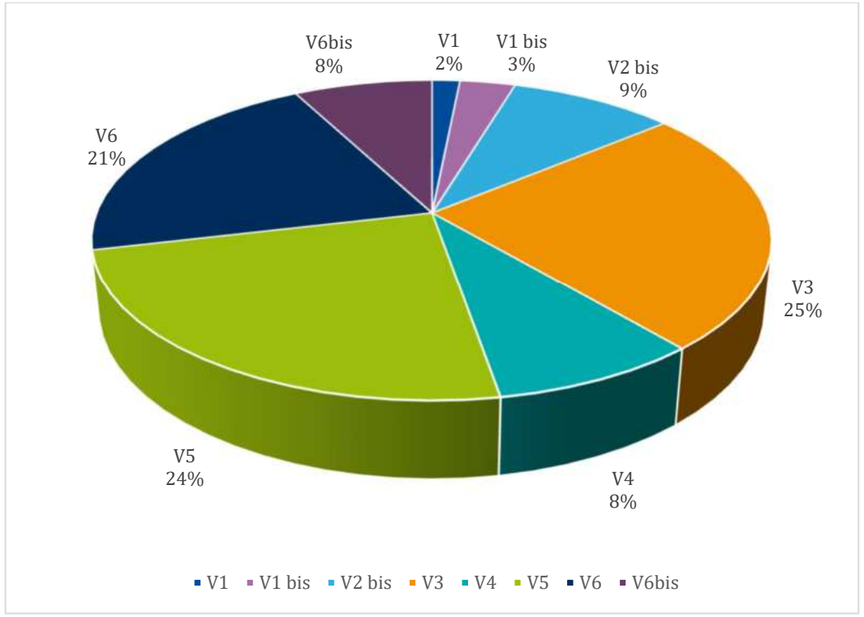


Figure 7 : Répartition des 129 avis contre des variantes

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

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

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

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

5.1.2.3 Les thématiques abordées

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

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

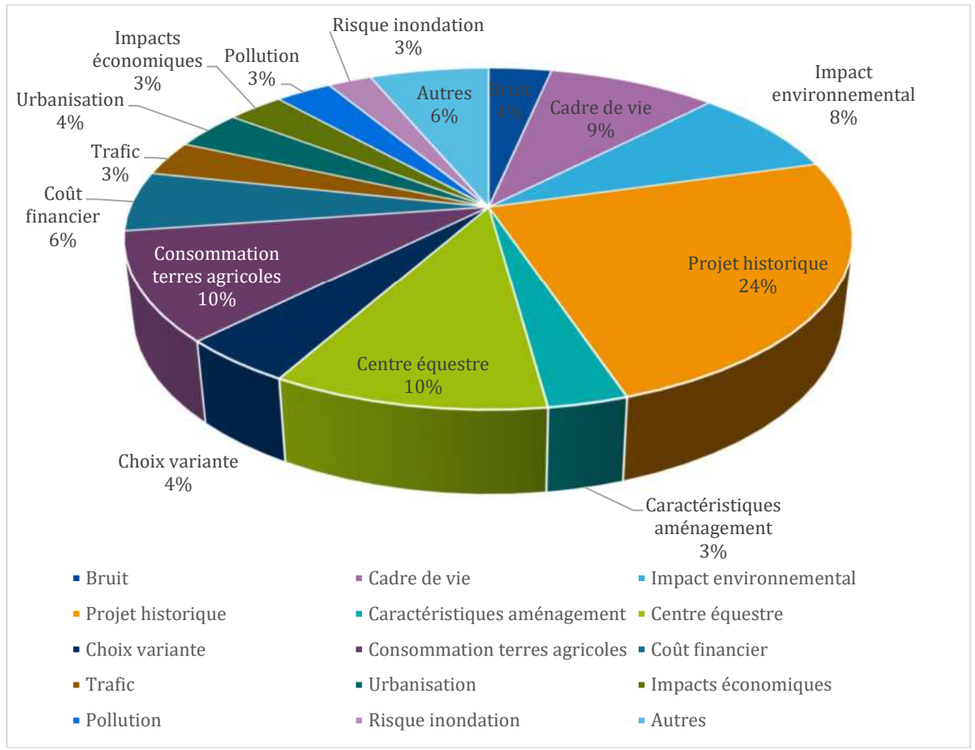


Figure 8 : Répartition des avis par thématique

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

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

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

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

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

5.2 LE BILAN QUALITATIF

5.2.1 RÉUNION PUBLIQUE

La réunion publique a constitué un temps d'échange entre les citoyens et le Département, au cours duquel des sujets divers ont été abordés.
Le compte-rendu de la réunion, présenté en annexe 3, retrace en détail l'ensemble des interventions des différents participants.
La présentation ci-dessous reprend les thèmes principaux abordés et les éléments de réponses apportés par le Maître d'Ouvrage.

5.2.1.1 Projet historique et nouvelles variantes

Le projet historique et les nouvelles variantes proposées étaient au cœur de la plupart des interventions.
Les riverains ont fait part de leur incompréhension et surprise de voir de nouvelles variantes proposées alors qu'un tracé historique existe et que le développement de la commune s'est basé dessus.

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

5.2.1.2 Centre équestre

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

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

5.2.1.3 Consommation des terres agricoles – emprise de la déviation

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

Le Département a rappelé les surfaces agricoles mises en jeu dans le cadre du projet : 28,7 ha pour la variante la plus courte (V1) et 40 ha pour les variantes les plus longues (V3 et V5). La consommation des terres agricoles fait partie des critères pris en compte dans l'analyse comparative des variantes. L'objectif de zéro artificialisation nette conduit à mener une réflexion poussée en matière de sobriété foncière mais n'est pas pour autant une interdiction à réaliser des projets.
La largeur de la voie sera de 7 m avec des accotements de 2,5 m et des fossés, soit une largeur totale d'environ 15 m. Selon la configuration du terrain, il faudra potentiellement ajouter de 7 à 10 m d'emprises supplémentaires de part et d'autre pour gérer les talus de remblais et de déblais.

5.2.1.4 Impact environnemental

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

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

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

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

Le Département a rappelé que l'estimation de la pollution induite par le projet ne résultait pas uniquement de la longueur de la déviation en tant que telle mais surtout des origines et destinations des usagers. La déviation induira des augmentations de parcours pour certains trajets et des diminutions pour d'autres.
Concernant la question du changement climatique, cette thématique sera traitée et analysée dans l'étude d'impact du projet. En effet, conformément à l'article R.122-5 du Code de l'environnement, l'étude d'impact doit comporter une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur le climat ainsi qu'une analyse de sa vulnérabilité au changement climatique. Elle doit également donner une estimation des types et quantités d'émissions rejetées dans l'eau, l'air et le sol durant les phases de construction et de fonctionnement. Cela inclut les émissions de gaz à effet de serre notamment qui feront donc l'objet d'une quantification dans l'étude d'impact.

5.2.1.5 Coût financier du projet

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

Concernant les coûts de construction, le Département a précisé ne pas avoir d'enveloppe budgétaire fixée et qu'elle dépendra d'un arbitrage politique, une fois la variante choisie. Le coût du projet fait partie des critères pris en compte dans l'analyse des variantes. Le financement du projet sera pris en charge à 70% par le Département et 30 % par le bloc local.
Concernant le coût d'exploitation, le Département a expliqué que celui-ci n'était pas pris en compte à ce stade des études. Quelle que soit la variante, le projet constitue une création de nouvelle infrastructure et par conséquent entraîne de fait une augmentation du budget de fonctionnement. La différence entre l'itinéraire le plus court et le plus long ne constitue pas une différence majeure au regard de la création de la voie nouvelle. La longueur des variantes et leur coût étant pris en compte dans l'analyse des variantes, le coût de fonctionnement est considéré de manière induite.

5.2.1.6 Choix des variantes

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

Le Département a précisé qu'aucun nombre de variantes à étudier n'est imposé par la réglementation et que c'est l'étude du milieu qui conduit à définir les différents tracés.
Le Département a également expliqué qu'une pondération des critères utilisés pour l'analyse comparative des variantes a été appliquée :
- Enjeu faible : coefficient = 1
- Enjeu moyen : coefficient = 1,5
- Enjeu fort : coefficient = 2
- Enjeu très fort : coefficient = 3

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

5.2.1.7 Nuisances sonores

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

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

5.2.1.8 Caractéristiques de l'aménagement

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

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

Le Département a précisé les principes généraux prévus en matière de rétablissement des communications routières. Les voies communales interceptées par la déviation seront soit rétablies directement par un ouvrage d'art, soit rabattues sur les points d'échanges de la déviation. Les grands principes de rétablissement sont définis pour chaque variante dans le dossier de concertation mais leur nature précise sera étudiée et détaillée dans le cadre des études de la variante retenue.
Concernant la jonction entre la future déviation et la RD 28 – route de Languénan, le Département a expliqué que la nature du carrefour (carrefour en croix ou giratoire) serait définie ultérieurement lors des études détaillées de la variante retenue.

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

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

5.2.1.9 Impacts économiques du projet

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

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

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

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

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

5.2.1.11 Déclaration d'utilité publique

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

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

5.2.1.12 Opportunité du projet

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

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

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

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

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

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

5.2.1.13 Inondabilité de la déviation

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

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

5.2.1 ATELIER THÉMATIQUES

5.2.1.1 Atelier à destination des associations

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

Cet atelier a permis :

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

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

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

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

5.2.1.2 Atelier à destination du monde agricole

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

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

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

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

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

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

5.2.1.3 Atelier à destination des acteurs économiques

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

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

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

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

5.2.2 PERMANENCES

Quatre permanences ont été organisées durant la phase de concertation :
- lundi 17 janvier 2022 de 14h00 à 18h00 en salle Rubis – rue du Général de Gaulle – à Plancoët ;
- samedi 22 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Saint-Lormel ;
- samedi 29 janvier 2022 de 9h00 à 12h00 en mairie de Pluduno ;
- samedi 5 février 2022 de 9h00 à 12h00 en salle Rubis – rue du Général de Gaulle – à Plancoët.

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

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

5.2.2.1 Le tracé des variantes

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

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

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

5.2.2.2 Les sujets abordés

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

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

5.2.3 RECUEILS DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS EN MAIRIES

Les registres des communes de Plancoët, Saint-Lormel et Pluduno ont recueilli des avis concernant principalement :
- l'existence d'un tracé historique et l'incompréhension de voir de nouvelles variantes présentées à la consultation ;
- l'impact en termes de surfaces agricoles consommées par les différentes variantes.

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

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

5.2.4 ADRESSE POSTALE

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

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

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

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

5.2.5 PÉTITIONS

Deux pétitions ont été reçues par courrier.

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

Une autre pétition, adressée à M. le Maire de Plancoët et transmise au Département des Côtes d'Armor, portée par différents collectifs, a recueilli 700 signatures.
Les différents collectifs, issus de la commune de Plancoët, sont le collectif « Vallée du Montafilan », le collectif « tous unis pour la déviation historique », le collectif de la Louverie, le collectif de la Noë-Pinet, Petit Trait et Grand Trait.
L'objet de cette pétition est :
- de faire part de leur étonnement et inquiétude de voir de nouvelles variantes étudiées, la ville de Plancoët s'étant structurée depuis de nombreuses années en fonction du tracé historique connu de tous ;
- de demander au Président du Conseil Départemental et à l'ensemble des conseillers départementaux du Département des Côtes d'Armor de retenir le tracé initial dit V1 ou V1bis sur la commune de Plancoët.

5.2.6 ARTICLES DE PRESSE

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

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

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

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

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

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

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

5.3 LES AVIS INSTITUTIONNELS

Le Conseil Municipal de la commune de Saint-Lormel, dans sa séance du 28 janvier 2022, a échangé sur le projet de déviation de Plancoët et les variantes de tracé. Lors de cette séance est évoquée une rencontre avec les élus de Plancoët ayant permis d'aboutir à une proposition de nouvelle variante, dite variante mixte, qui consiste en une combinaison des variantes 1 à l'est et 4 à l'ouest.
Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal a décidé, à l'unanimité :
- d'écarter dès à présent définitivement les variantes 1 bis, 6 bis, 2 bis et 3 ;
- de confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte (1 à l'est, 4 à l'ouest) ;
- de différer le choix entre les variantes 4, 1 et mixte à l'issue de la concertation.

Le Conseil Municipal de la commune de Plancoët, dans sa séance du 8 février 2022, a également échangé sur le projet de déviation de Plancoët et les variantes de tracé.
Après en avoir délibéré, par 22 voix « pour » et 1 abstention, le Conseil Municipal a décidé de formuler le vœu :

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

5.4 SYNTHÈSE

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

Les thématiques les plus abordées concerne le projet historique, la consommation de terres agricoles et la préservation du centre équestre de Plancoët.
Viennent ensuite les thèmes relatifs au cadre de vie des plancoëtins, à l'impact environnemental du projet ainsi que son coût financier.

6 LE COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1 ET SON BILAN

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

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

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

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

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

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

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

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

6.2 PRÉSENTATION DES NOUVELLES VARIANTES

6.2.1 LA VARIANTE MIXTE INONDABLE :

La variante mixte inondable est une combinaison :

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

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

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

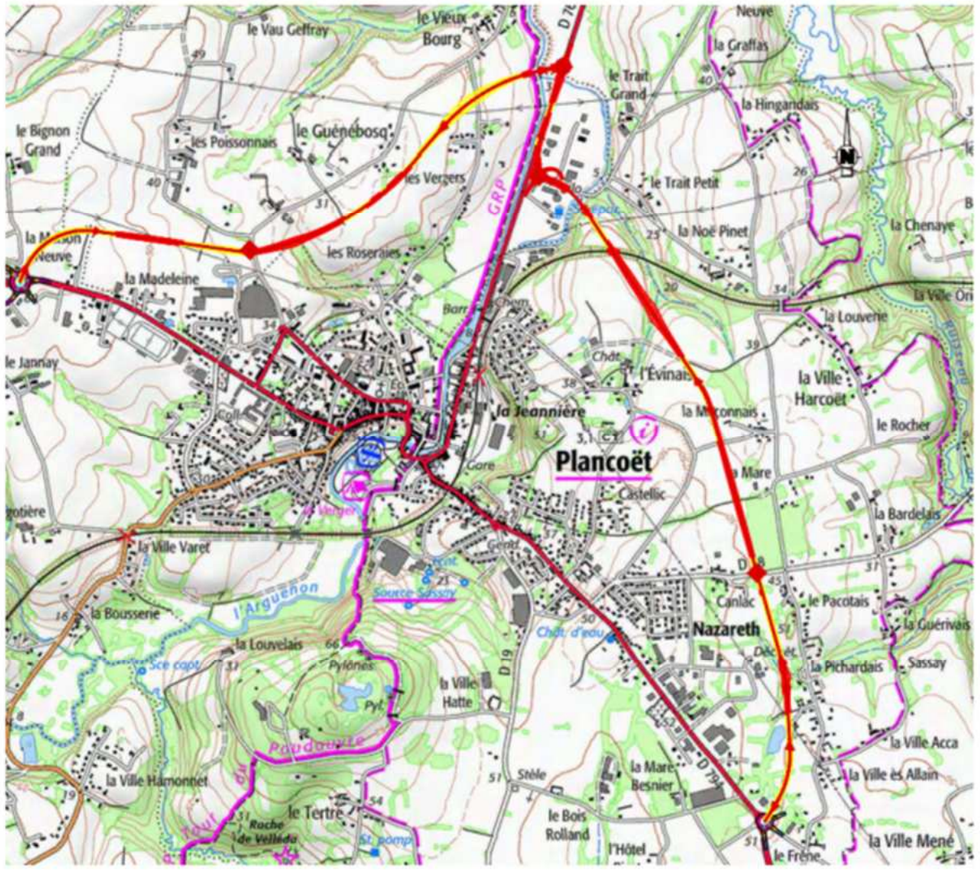


Figure 9 : Tracé en plan de la variante mixte présentée au complément de concertation phase 1

6.2.2 LA VARIANTE 1 INONDABLE

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

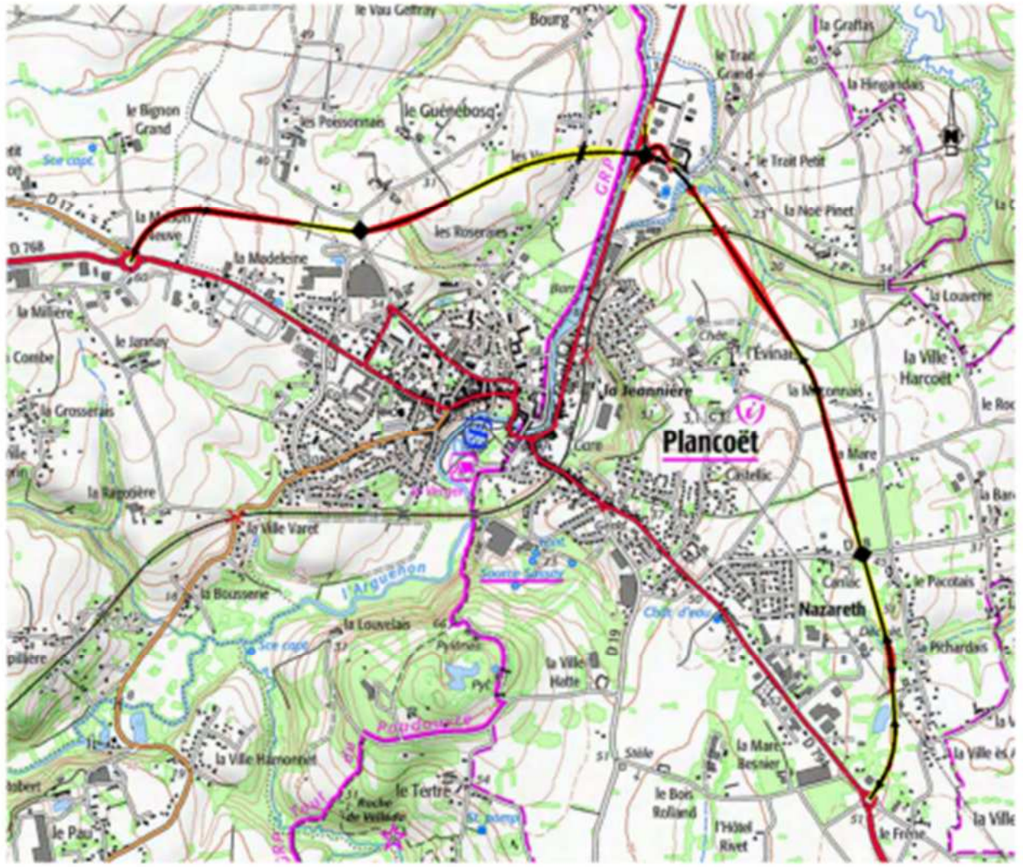


Figure 10 : *Tracé en plan de la variante 1 inondable présentée au complément de concertation phase 1*

6.2.3 LA VARIANTE 4 INONDABLE

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

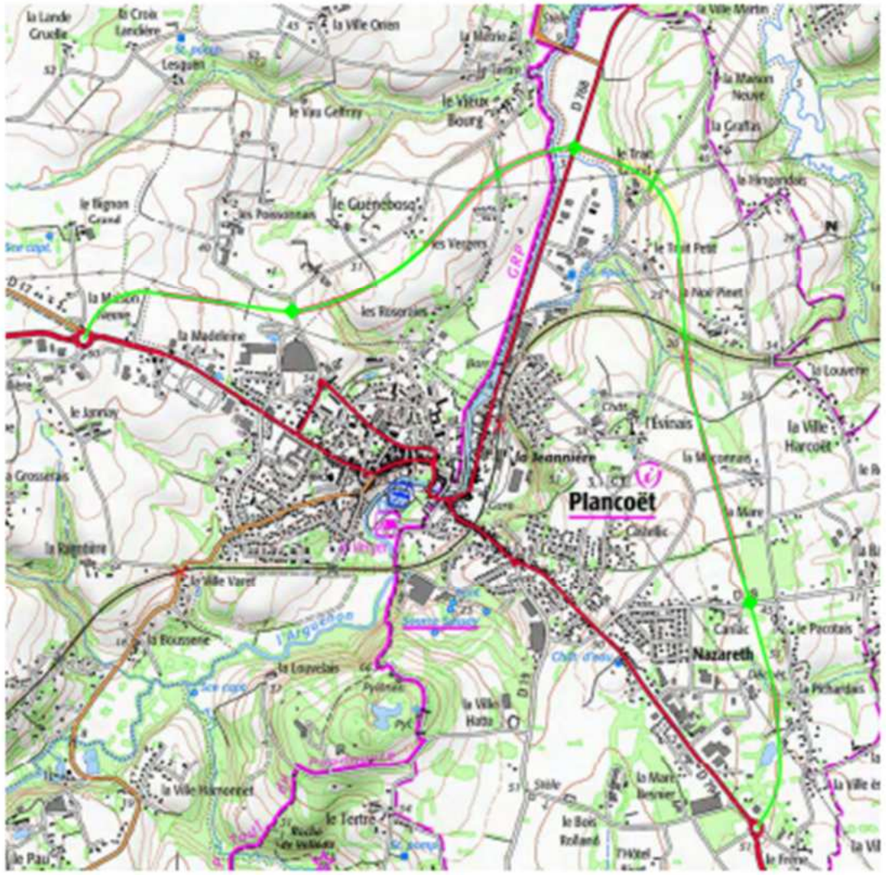


Figure 11 : Tracé en plan de la variante 4 inondable présentée au complément de concertation phase 1

6.2.4 LA VARIANTE 1BIS ADAPTÉE

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

Une solution permettrait de répondre à cette préoccupation en dissociant la voie communale des Vergers du point d'échange (carrefour giratoire) entre la déviation et la RD 768 actuelle :
- déport du point d'échange entre la déviation et la RD 768 actuelle,
- réalisation d'un passage supérieur pour le rétablissement de la voie communale des Vergers.

Cette solution est dénommée « Variante 1bis adaptée ».

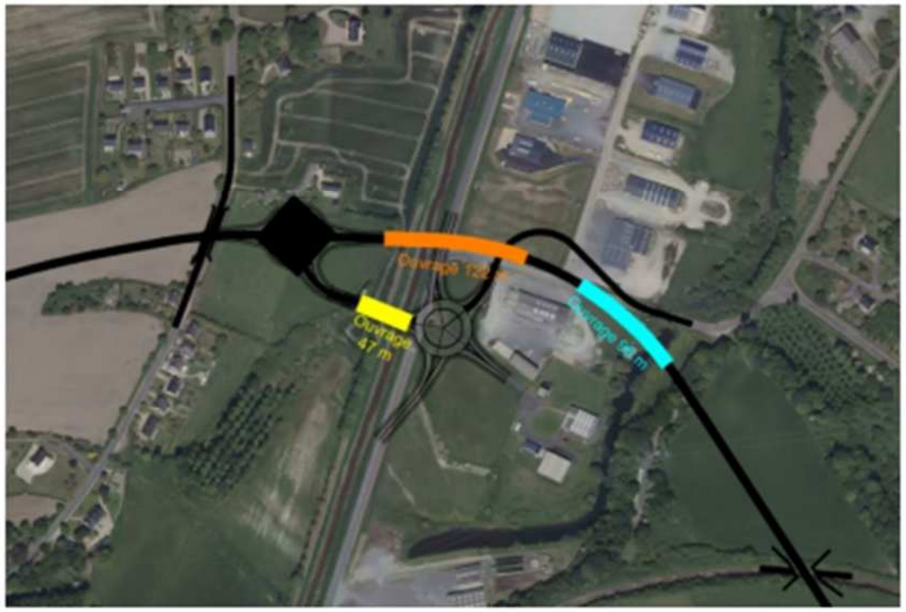


Figure 12 : Tracé en plan de la variante 1 bis adaptée présentée au complément de concertation phase 1

6.3 LE DÉROULEMENT DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

6.3.1 ANNONCE, OUTILS ET SUPPORTS DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

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

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

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

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

6.3.2 MOYENS D'EXPRESSION

6.3.2.1 Permanences

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

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

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

6.3.2.2 Recueil des observations et propositions en mairies

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

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

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

6.3.2.3 Voie électronique

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

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

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

6.3.2.4 Adresse postale

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

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

Aucun courrier n'a été envoyé au Département.

6.3.2.5 Articles de presse

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

6.4 LE BILAN DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

6.4.1 LE BILAN QUANTITATIF

6.4.1.1 La participation

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

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

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

6.4.1.2 Les observations et propositions exprimées

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

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

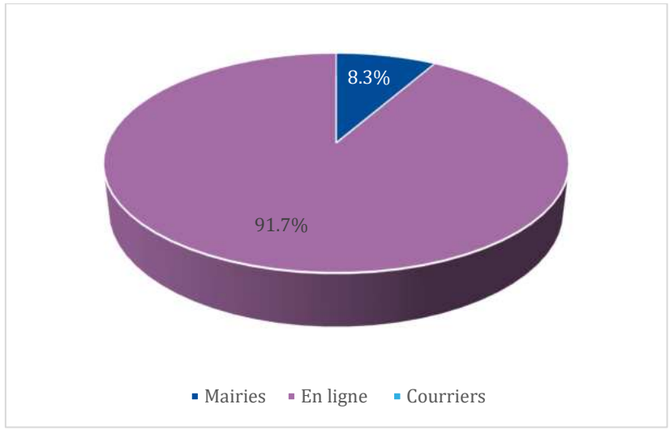


Figure 13 : Répartition des observations et propositions exprimées par moyen d'expression lors du complément de concertation – phase 1

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

6.4.1.3 Opinion générale sur les nouvelles variantes présentées

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

6.4.1.3.1 Variantes privilégiées par le public

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

6.4.1.3.2 Variantes rejetées par le public

Sur les 12 observations ou propositions recueillies :

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

6.4.1.3.3 Nouvelle variante proposée par le public

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

6.4.1.3.4 Les thématiques abordées

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

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

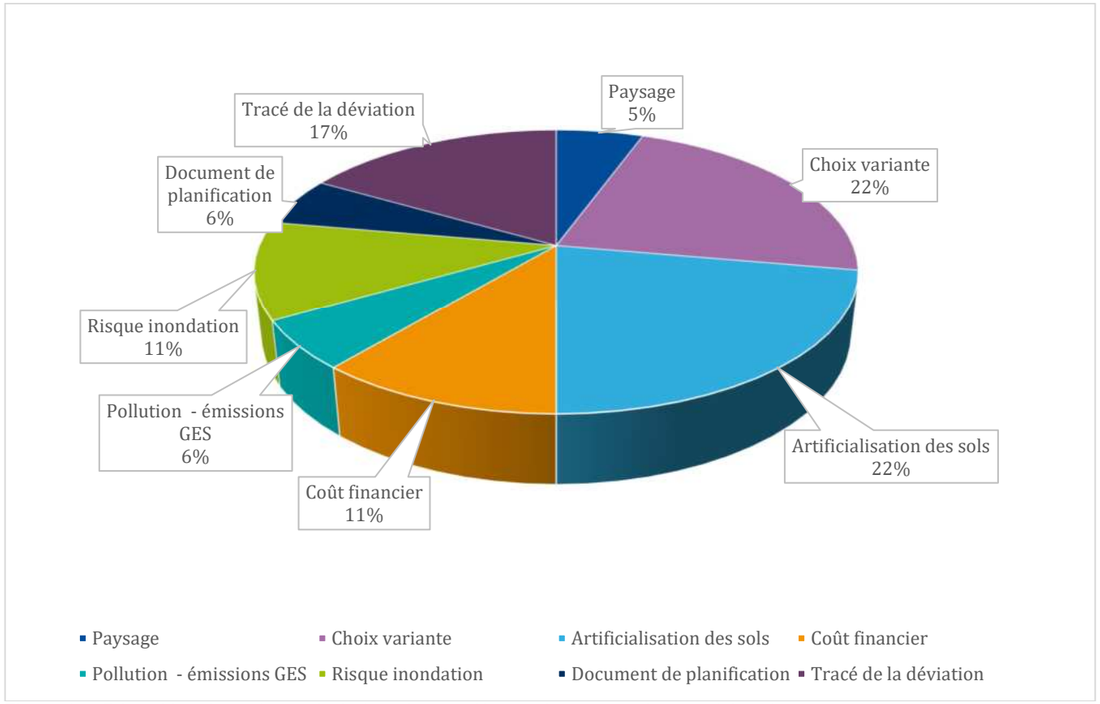


Figure 14 : Répartition des avis exprimés lors du complément de concertation par thématique

Les participations du public abordent 8 thématiques différentes.

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

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

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

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

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

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

6.4.2 LE BILAN QUALITATIF

6.4.2.1 Permanences

Deux permanences ont été organisées durant le complément de concertation – Phase 1 :
- le jeudi 6 octobre 2022 de 16h00 à 20h00 en mairie de Saint-Lormel ;
- le samedi 15 octobre 2022 de 9h00 à 12h00 à la Salle des Fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine.

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

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

6.4.2.2 Recueils des observations et propositions en mairies

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

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

6.4.2.3 Adresse postale

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

6.4.2.4 Articles de presse

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

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

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

7 ENSEIGNEMENTS

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

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

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

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

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

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

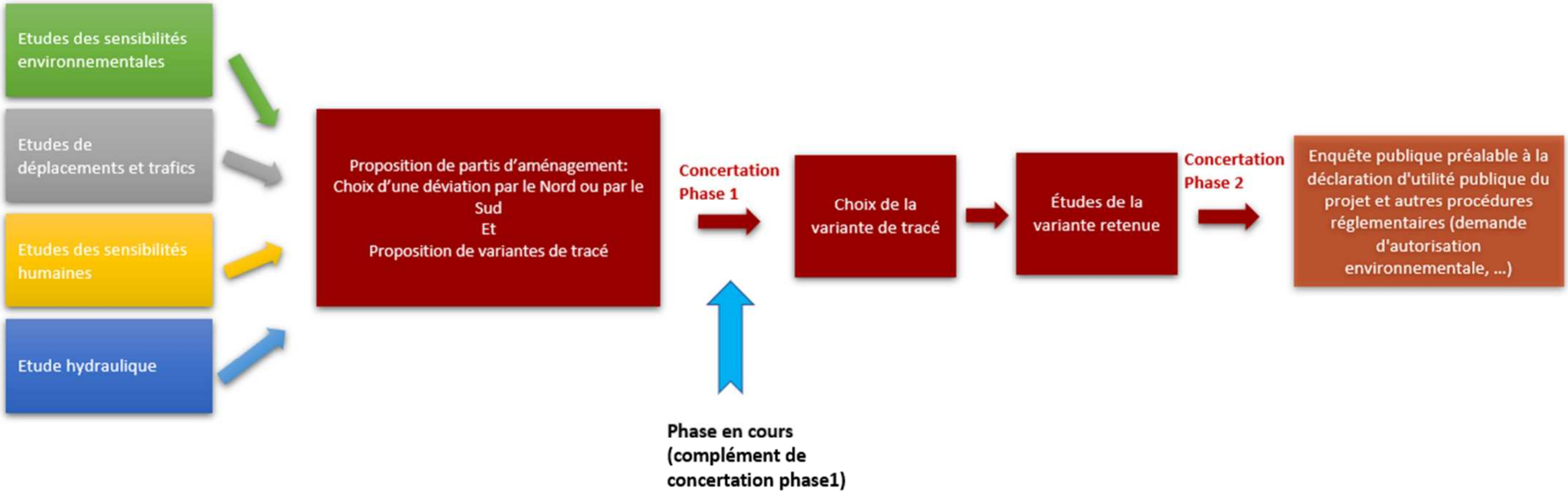
8 APRÈS LA PHASE 1 DE CONCERTATION

8.1 PROCESSUS DU CHOIX DE LA VARIANTE DE TRACÉ

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

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

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



8.2 SUITE DES ÉTUDES ET DU PARCOURS ADMINISTRATIF

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

- Les études d'avant-projet

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

- La concertation publique phase 2 :

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

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

- L'étude d'impact

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

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

- L'enquête publique

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

- Déclaration de projet

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

- La Déclaration d'utilité publique (DUP)

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

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

- Les études de projet

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

- Autorisation environnementale

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

- Les autres procédures
  - Les acquisitions foncières

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

  - L'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental

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

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

  - CNPN

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

9 ANNEXES

9.1 ANNEXE 1 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DE LA CONCERTATION PUBLIQUE

DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

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

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

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

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

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

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

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :
- Lundi 17 janvier 2022 de 14 h à 18 h – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët
- Samedi 22 janvier 2022 de 9 h à 12 h en mairie de Saint-Lormel
- Samedi 29 janvier 2022 de 9 h à 12 h en mairie de Pluduno
- Samedi 5 février 2022 de 9 h à 12 h – Salle Rubis (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue du Général de Gaulle à Plancoët

Des ateliers thématiques se tiendront dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue de la Madeleine à Plancoët :
- Atelier n° 1 à destination des associations le mardi 18 janvier 2022 à 19 h 00
- Atelier n° 2 à destination du monde agricole le lundi 24 janvier 2022 à 14 h 00
- Atelier n° 3 à destination des acteurs économiques le lundi 24 janvier 2022 à 19 h 00

Les personnes souhaitant participer à ces ateliers sont invités à s'inscrire au préalable par mail à l'adresse suivante : ContactDIMM@cotesdarmor.fr ou par téléphone au 02 96 77 69 05 en précisant l'atelier choisi.

Durant la phase 1 de la consultation, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mercredi 15 décembre 2021 (9 heures) au jeudi 17 février 2022 (17 heures) inclus :
- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouverture des mairies
- par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante : Conseil Départemental des Côtes d'Armor – Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur – 9 Place du Général de Gaulle - CS 42371 – 22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

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

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

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

A l'issue de la première phase 1 de concertation, un bilan sera établi et mis à disposition du public sur le site internet du Département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques, ainsi que dans les mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT.
Les observations et propositions formulées entre les deux phases de concertation seront intégrées dans le bilan de la phase 2.


Mercredi 24 novembre 2021 — Le Télégramme | 21

ANNONCES OFFICIELLES - CÔTES-D'ARMOR

Menaces pour l'animal

Véhicules

VENTE AUTOMOBILE

Berline

ACHAT AUTOMOBILE

Immobilier

Annonces officielles

Mémo des marchés publics et privés

22 - CÔTES-D'ARMOR

Services

Travaux

29 - FINISTÈRE

56 - MORBIHAN

LEGALES ET JUDICIAIRES

Enquêtes publiques

DÉPARTEMENT DES CÔTES-D'ARMOR

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

Projet de déviation de Plancoët

sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Concertation phase 1 relative au choix de la variante de tracé

Vie des sociétés - Avis de constitution

Entreprises, simplifiez vos recherches
en consultant chaque mercredi
le Mémo des marchés parus la semaine précédente
Contact : 02 98 33 74 44

RENDEZ-VOUS SUR letelegramme.fr

A VENDRE à St-Brieuc* T2 - 53m² - 62 000 € avec garage DPE : C GES : A

A VENDRE à St-Brieuc* T1 - 32m² - 42 000 € avec garage DPE : D GES : B

A VENDRE à St-Brieuc* T3 - 66m² - 72 000 € avec garage DPE : C GES : A

A VENDRE à St-Brieuc* T2 - 53m² - 62 000 € avec garage DPE : D GES : A

Tél. 02 96 62 20 90

Vous créez votre entreprise ?

Saisissez votre annonce légale sur regions-annonceslegales.com

Tous journaux habilités en France

Devis & attestation de parution immédiats

Retrouvez tous les marchés publics et privés parus sur les 12 départements du Grand Ouest sur :
centraledesmarchés.com

Pour faire paraître une annonce légale :
Medialex, tél. 02 99 26 42 00 - Fax 0 820 309 009 (0,12€ la minute)
email : annonces.legales@medialex.fr - Internet : www.medialex.fr

Tarif de référence stipulé dans Art.2 de l'arrêté ministériel du 7 décembre 2020, 4,07 € ht la ligne.
Les annonceurs sont informés que, conformément au décret no 2012-1547 du 28 décembre 2012, les annonces légales portant sur les sociétés et fonds de commerce concernées et publiées dans les journaux d'annonces légales, sont obligatoirement mises en ligne dans une base de données numérique centrale, www.actulegales.fr.

Marchés publics

Procédure adaptée

GHT Rance Emeraude CH de Saint-Malo

Prestations de prélèvements et d'analyses microbiologiques

APPEL D'OFFRES OUVERT

Section I : Acheteur public
I.1) Nom et adresse : GHT Rance Emeraude, CH de Saint-Malo, 1, rue de la Marne, 35400 Saint-Malo. Point de contact : m.tamhal@ch-stmalo.fr f.georges@ch-stmalo.fr
Adresse internet : http://www.chrance-emeraude.fr/
Adresse profil acheteur : http://marches.maximilien.fr/
I.3) Communication :
Les documents du marché sont disponibles gratuitement à l'adresse : http://marches.maximilien.fr//index.php?page=Entreprise.EntrepriseDetailsConsultation&id=793441&orgAcronyme=a1v
Les offres ou les demandes de participation doivent être envoyées par voie électronique à l'adresse : http://marches.maximilien.fr/index.php?page=Entreprise.EntrepriseDetailsConsultation&id=793441&orgAcronyme=a1v
Section II : Objet
II.1) Étendue du marché :
II.1.1) Intitulé : prestations de prélèvements et d'analyses microbiologiques.
Numéro de référence : 210012.
II.1.2) Code CPV principal : 71620000.
II.1.3) Type de marché : services.
II.1.4) Description succincte : prestations de prélèvements et d'analyses microbiologiques.
II.1.6) Allotissement :
Ce marché est divisé en lots : oui
II.2) Description :
II.2.1) Intitulé : lot 1 : analyses microbiologiques des eaux.
II.2.2) Code CPV principal : 71620000.
II.2.3) Lieu principal d'exécution :
Code NUTS : FRH01, FRH03.
II.2.4) Description des prestations : analyses microbiologiques des eaux.
II.2.5) Critères d'attribution : critères énoncés dans les documents de la consultation.
II.2.6) Valeur estimée hors TVA : non renseigné.
II.2.7) Durée du marché, de l'accord-cadre ou du système d'acquisition dynamique :
Durée ferme : 12 mois.
Ce marché peut faire l'objet d'une reconduction : oui.
Marché reconductible : 3 fois.
Modalités de reconduction : reconduction 3 x 12 mois par tacite reconduction.
II.2.10) Variantes :
Des variantes seront prises en considération : non.
II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne :
Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non.
II.2) Description :
II.2.1) Intitulé : lot 2 : qualification autour de l'enceinte de stockage des endoscopes thermosensibles (ESET).
II.2.2) Code CPV principal : 71620000.
II.2.3) Lieu principal d'exécution :
Code NUTS : FRH01, FRH03.
II.2.4) Description des prestations : qualification autour de l'enceinte de stockage des endoscopes thermosensibles (ESET).
II.2.5) Critères d'attribution : critères énoncés dans les documents de la consultation.
II.2.6) Valeur estimée hors TVA : non renseigné.
II.2.7) Durée du marché, de l'accord-cadre ou du système d'acquisition dynamique :
Durée ferme : 12 mois.
Ce marché peut faire l'objet d'une reconduction : oui.
Marché reconductible : 3 fois.
Modalités de reconduction : reconduction 3 x 12 mois par tacite reconduction.
II.2.10) Variantes :
Des variantes seront prises en considération : non.
II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne :
Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non.
II.2) Description :
II.2.1) Intitulé : lot 3 : prélèvements des surfaces, prélèvements aérobiocontamination et comptage particulaire dans les zones à environnement maîtrisé (stérilisation et bulle de chimio).
II.2.2) Code CPV principal : 71620000.
II.2.3) Lieu principal d'exécution :
Code NUTS : FRH01, FRH03.
II.2.4) Description des prestations : prélèvements des surfaces, prélèvements aérobiocontamination et comptage particulaire dans les zones à environnement maîtrisé (stérilisation et bulle de chimio).
II.2.5) Critères d'attribution : critères énoncés dans les documents de la consultation.
II.2.6) Valeur estimée hors TVA : non renseigné.
II.2.7) Durée du marché, de l'accord-cadre ou du système d'acquisition dynamique :
Durée ferme : 12 mois.
Ce marché peut faire l'objet d'une reconduction : oui.
Marché reconductible : 3 fois.
Modalités de reconduction : reconduction 3 x 12 mois par tacite reconduction.
II.2.10) Variantes :
Des variantes seront prises en considération : non.
II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne :
Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non.
II.2) Description :
II.2.1) Intitulé : lot 4 : analyses bactériologiques et surfaces (cuisines).
II.2.2) Code CPV principal : 71620000.
II.2.3) Lieu principal d'exécution :
Code NUTS : FRH01, FRH03.
II.2.4) Description des prestations : analyses bactériologiques et surfaces (cuisines).
II.2.5) Critères d'attribution : critères énoncés dans les documents de la consultation.
II.2.6) Valeur estimée hors TVA : non renseigné.
II.2.7) Durée du marché, de l'accord-cadre ou du système d'acquisition dynamique :
Durée ferme : 12 mois.
Ce marché peut faire l'objet d'une reconduction : oui.
Marché reconductible : 3 fois.
Modalités de reconduction : reconduction 3 x 12 mois par tacite reconduction.
II.2.10) Variantes :
Des variantes seront prises en considération : non.
II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne :
Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne : non.
Section III : Renseignements d'ordre juridique, économique, financier et technique
III.1) Conditions de participation : les conditions de participation, habilitations et capacités requises sont définies dans les documents de la consultation. Les candidats doivent être conformes aux exigences qui y sont stipulées.
III. 3) Forme juridique du groupement attributaire :
Forme requise en cas de groupement : solidaire.
Section IV : Procédure
IV.1) Description :
IV.1.1) Type de procédure : appel d'offres ouvert.
IV.1.8) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP) :
Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics : non.
IV.2) Renseignements d'ordre administratif :
IV.2.2) Date limite de réception des offres ou des demandes de participation : 13 décembre 2021, 14 h 00.
IV.2.6) Délai minimal pendant lequel le soumissionnaire est tenu de maintenir son offre : 3 mois, à compter de la date limite de réception des offres.
Section VI : Renseignements complémentaires
VI.3) Informations complémentaires :
Critères sociaux et environnementaux :
La consultation intègre des critères sociaux : non.
La consultation intègre des critères environnementaux : non.
VI.4) Procédures de recours :
VI.4.1) Instance chargée des procédures de recours : tribunal administratif de Rennes, hôtel de Bizien, 3, contour de la Motte, CS 44416, 35044 Rennes cedex. http://rennes.tribunal-administratif.fr
VI.5) Date d'envoi du présent avis : voir section VIII.
Section VIII : Date d'envoi à la publication
Envoi au support Ouest-France : en cours d'envoi le 22 novembre 2021 à 9 h 47 (information mise à jour le 22 novembre 2021 à 9 h 48).

A NOS ANNONCEURS

Nous remercions nos annonceurs de bien vouloir répondre, même par la négative, aux lettres qui leur parviennent de nos lecteurs, surtout si celles-ci comportent un timbre pour la réponse

Guingamp Habitat OPH

Création de 5 logements collectifs
1, rue du Capitaine-Guillaume-Le-Quere à Plouézec

PROCÉDURE ADAPTÉE

1. Nom de l'organisme : Guingamp Habitat OPH, 38, rue des Salles, BP 60205, 22200 Guingamp. Tél. 02 96 40 62 00. Fax 02.96.44.04.99.
2. Objet du marché : création de 5 logements collectifs, 1, rue du Capitaine-Guillaume-Le-Quere, 22470 Plouézec.
3. Lots :
Lot 01 : démolition, désamiantage.
Lot 02 : VRD.
Lot 03 : terrassement, réseaux, gros oeuvre.
Lot 04 : enduit, jointoiement de façade pierre.
Lot 05 : charpente et ossature bois.
Lot 06 : couverture ardoise et étanchéité.
Lot 07 : menuiseries extérieures aluminium.
Lot 08 : isolation et cloisons sèches, attribué.
Lot 09 : menuiseries intérieures bois.
Lot 10 : revêtements de sols souples, attribué.
Lot 11 : peinture, attribué.
Lot 12 : électricité, ventilation, chauffage, attribué.
Lot 13 : plomberie, sanitaire.
Lot 14 : métallerie, serrurerie, attribué.
Lot 15 : plantations.
4. Critère d'attribution :
- le prix : 70 %,
- valeur technique : 30 %.
Se référer au règlement de consultation pour la pondération.
5. Procédure : procédure adaptée en application de l'article 28 du CMP.
6. Date de limite de réception des offres : vendredi 17 décembre 2021 à 12 h 00.
7. Date d'envoi à la publication : vendredi 19 novembre 2021.
8. Retrait du dossier : téléchargeable sur notre profil d'acheteur : www.synapse-ouest.com
Ou chez l'imprimeur : Tirot, 5, rue Jules-Ferry, 22000 Saint-Brieuc.
Tél. 02 96 78 20 78. Fax 02.96.78.27.98. Frais de copie : à la charge du candidat.

Travaux de mise en conformité du centre d'hébergement et de réinsersion sociale

AVIS RECTIFICATIF

Nom et adresse officiels de l'organisme acheteur : ville de Dinan. Correspondant : M. le Maire, 21, rue du Marchix, 22104 Dinan cedex.
Type d'organisme : commune.
Principale(s) activité(s) du pouvoir adjudicateur : services généraux des administrations publiques.
Objet du marché : travaux de mise en conformité du centre d'hébergement et de réinsersion sociale.
Type de marché : travaux.
Type de prestations : exécution.
Code NUTS : FRH01
L'avis implique un marché public.
Des variantes seront-elles prises en compte : oui.
Informations rectificatives :
Dans la rubrique "date limite de réception des offres" :
- au lieu de : "26 novembre 2021, à 12 h 00",
- lire : "7 décembre 2021, à 12 h 00".
Type de procédure : procédure adaptée.
Références de l'avis initial : parue dans Ouest France (22) le 30 octobre 2021.
Date d'envoi du présent avis à la publication : 19 novembre 2021.

Avis administratifs

Département des CÔTES-D'ARMOR
Projet de déviation de Plancoët
sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
Concertation phase 1 relative au choix de la variante de tracé

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

Conformément aux dispositions des articles L.103-2 et R.103-1 2° du Code de l'urbanisme et de la délibération du Conseil départemental du 8 novembre 2021, le département des Côtes-d'Armor organise une concertation sur le projet de déviation de Plancoët par les routes départementales 768 et 794.
La concertation se déroulera tout au long de la conception du projet et s'articulera en 2 phases. La première phase 1 de concertation du public, relative au choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires, se tiendra du mercredi 15 décembre 2021 (9 h 00) au jeudi 17 février 2022 (17 h 00) inclus en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Cette première phase 1 de la concertation a pour objet d'informer le public, de recueillir les avis, observations et propositions du public sur l'opportunité du projet de déviation de Plancoët, les partis d'aménagement envisagés, les différentes variantes de tracé et l'analyse comparative multicritères.
Une réunion publique d'échange et d'information se tiendra en présentiel le jeudi 13 janvier 2022 à 19 h 00 à la salle Kreuzau, accès depuis la rue des Buis à Plancoët. À défaut d'une tenue possible en présentiel du fait du contexte sanitaire, la réunion sera organisée aux mêmes date et heure sous forme numérique en distanciel. Un lien sera mis en ligne à cette fin sur le site internet du département :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
Le public pourra consulter le dossier de concertation à partir du mercredi 15 décembre 2021 (9 h 00) :
- sur support papier en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies,
- sur le site internet du département : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
Le site internet centralisera les informations sur le projet et la concertation. Un lien vers le site internet sera mis en place sur les sites internet des communes concernées par le projet : Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Une exposition publique de panneaux d'information se tiendra du mercredi 15 décembre 2021 (9 h 00) au jeudi 17 février 2022 (17 h 00) dans le hall de la salle des fêtes de Plancoët, rue de la Madeleine à Plancoët. Elle sera accessible aux jours et heures habituels d'ouverture de la mairie de Plancoët. Les panneaux d'information exposés seront également consultables sur le site internet du département.
Le groupement de maîtrise d'oeuvre en charge des études et les services du département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :
- lundi 17 janvier 2022 de 14 h 00 à 18 h 00, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des Fêtes), rue du Général-de-Gaulle à Plancoët,
- samedi 22 janvier 2022 de 9 h 00 à 12 h 00, en mairie de Saint-Lormel,
- samedi 29 janvier 2022 de 9 h 00 à 12 h 00, en mairie de Pluduno,
- samedi 5 février 2022 de 9 h 00 à 12 h 00, salle Rubis (rez-de-chaussée de la salle des Fêtes), rue du Général-de-Gaulle à Plancoët.
Des ateliers thématiques se tiendront dans les salles Émeraude et Corail (rez-de-chaussée de la salle des fêtes), rue de la Madeleine à Plancoët :
- atelier n° 1 à destination des associations : le mardi 18 janvier 2022 à 18 h 00,
- atelier n° 2 à destination du monde agricole : le lundi 24 janvier 2022 à 14 h 00,
- atelier n° 3 à destination des acteurs économiques : le lundi 24 janvier 2022 à 18 h 00.
Les personnes souhaitant participer à ces ateliers sont invitées à s'inscrire au préalable par mail à l'adresse suivante : ContactDIMM@cotesdarmor.fr ou par téléphone au 02 96 77 69 05 en précisant l'atelier choisi.
Durant la phase 1 de la consultation, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mercredi 15 décembre 2021 (9 h 00) au jeudi 17 février 2022 (17 h 00) inclus :
- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du département à l'adresse suivante : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët aux jours et heures d'ouverture des mairies,
- par courrier postal avant la clôture de la phase 1 de la concertation (jeudi 17 février 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante : Conseil départemental des Côtes-d'Armor, Direction des Infrastructures, de la mobilité et de la mer, à l'attention de M. le Directeur, 9, place du Général-de-Gaulle, CS 42371, 22023 Saint-Brieuc cedex 1.
Entre la phase 1 et la phase 2 de la concertation, le public pourra continuer à faire part de ses observations et propositions par courrier postal à l'adresse visée ci-dessus ou par voie électronique à l'adresse mail : ContactDIMM@cotesdarmor.fr
Les événements de la concertation (réunions, permanences ou ateliers) et l'exposition publique se tiendront dans le strict respect des mesures sanitaires prescrites par la réglementation en vigueur.
Les événements complémentaires éventuels (permanences, ateliers ou réunions supplémentaires) seront annoncés par différents modes de publicité (publication dans la presse locale, affichage, bulletins municipaux, espace internet dédié,...).
À l'issue de la première phase 1 de concertation, un bilan sera établi et mis à disposition du public sur le site internet du département :
https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
ainsi que dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.
Les observations et propositions formulées entre les deux phases de concertation seront intégrées dans le bilan de la phase 2.

MARCHÉS PUBLICS
TOUTES LES PLATEFORMES
TOUS LES APPELS D'OFFRES
TOUS LES DCE
LACENTRALEDESMARCHÉS.COM
1 SEUL SITE
POUR COLLECTER LES ANNONCES ET LES CAHIERS DES CHARGES

Vie des sociétés

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, en date du 16 novembre 2021 à Dinan.
Dénomination : Cormel.
Forme : société civile immobilière.
Siège social : 8, rue Deroyer, 22100 Dinan.
Objet : achat, propriété, vente, gestion, administration, entretien, amélioration, exploitation par bail de tous immeubles construits ou non.
Durée de la société : 99 années.
Capital social fixe : 1 500 euros.
Montant des apports en numéraire : 1 500 euros.
Cession de parts et agrément : consentement de l'unanimité des associés.
Gérant : Concept-Ty Asset and Property Management SAS, sise 8, rue Deroyer, 22100 Dinan.
La société sera immatriculée au RCS Saint-Malo.

Pour avis.

AVIS DE CONSTITUTION

Il a été constitué une société par acte sous seing privé, en date du 1er novembre 2021, à Rospez.
Dénomination : SC Ewalys.
Forme : société civile.
Siège social : 82, route de Pont-Prajou, 22300 Rospez.
Objet : acquisition de biens et droits immobiliers, l'acquisition et la gestion de valeurs mobilières, actions, parts sociales.
Durée de la société : 99 années.
Capital social fixe : 1 000 euros.
Montant des apports en numéraire : 1 000 euros.
Cession de parts et agrément : unanimité des associés.
Gérant : Mme Sandrine Morvan, demeurant 82, route de Pont-Prajou, 22300 Rospez.
La société sera immatriculée au RCS de Saint-Brieuc.

Fiscalité

Dans l'immobilier défiscalisé, mieux vaut ne rien interrompre

Dans un système d'investissement locatif défiscalisé, il est imprudent d'interrompre le processus et de mettre fin aux fonctions du gérant.
En agissant ainsi, observe la Cour de cassation, un investisseur s'est privé des garanties de loyers, des assurances offertes par l'organisateur de l'opération et du bénéfice fiscal qu'il aurait pu en retirer. Ne trouvant pas de locataire, ce particulier n'a pas pu assumer les échéances de son achat et l'affaire s'est terminée avec la saisie de l'appartement par la banque.
L'investisseur avait acheté un bien à construire selon le système dit « de Robien », qui permettait de défiscaliser un achat réalisé dans certaines zones sensibles, à la condition de le donner en location durant neuf ans avec un loyer plafonné et de ne pas le laisser vacant durant plus d'un an.
Le promoteur, comme souvent dans ces opérations, fournissait tout : la construction du bien et sa gestion durant neuf ans, avec une assurance contre l'absence de locataire et contre les loyers impayés.
Mais l'appartement ayant été bâti dans une zone peu propice à l'opération, aucun locataire n'a été trouvé. Le propriétaire a alors décidé de renoncer. Il a rompu les contrats de gestion, avec leurs assurances, pour pouvoir revendre son bien. Mais n'ayant pas trouvé d'acquéreur non plus, il s'est trouvé, sans loyers et sans assurance, dans l'incapacité de faire face personnellement aux échéances de remboursement.
La justice a conclu qu'il était seul responsable de son préjudice, pour avoir agi imprudemment en interrompant le déroulement du programme.
(Cass. Civ 1, 10.10.2018, A 16-26.192).

Bon à savoir

Les sigles de l'urbanisme

ABF : Architecte des bâtiments de France
AFR : Association foncière de remembrement
AFU : Association foncière urbaine
APL : Aide personnalisée au logement
BOAMP : Bulletin officiel des annonces des marchés publics
CAUE : Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement
CC : cartes communales
CLH : commission locale de l'habitat
COS : Coefficient d'occupation des sols
CU : Certificat d'urbanisme
DDTM : Direction départementale des Territoires et de la Mer
DGE : Dotation globale d'équipement
DIA : Déclaration d'intention d'aliéner
DPU : Droit de préemption urbain
DSU : Dotation de solidarité urbaine
DUP : Déclaration d'utilité publique
HLM : Habitation à loyer modéré
LOF : Loi d'orientation foncière
PALULOS : Prime à l'amélioration des logements à usage locatif et d'occupation sociale
PLD : Plafond légal de densité
PLH : Programme local de l'habitat
PLU : Plan local d'urbanisme
POS : Plan d'occupation des sols
RNU : Règlement national d'urbanisme
SCOT : Schéma de cohérence territoriale
SHOB : Surface hors-œuvre brute
SHON : Surface hors-œuvre nette
SRU : Solidarité et renouvellements urbains
TFB : Taxe sur le foncier bâti
TFNB : Taxe sur le foncier non bâti
TLE : Taxe locale d'équipement
ZA : Zone d'activités
ZAC : Zone d'aménagement concerté
ZAD : Zone d'aménagement différé
ZPPAUP : Zone de protection du patrimoine architectural urbain et paysager
ZUS : Zone urbaine sensible

Décisions du tribunal de commerce de Saint-Brieuc

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC

Par jugement du 17 novembre 2021 le tribunal de commerce a prononcé la conversion en liquidation judiciaire simplifiée de Vert Gazon (Sarlu), RCS Saint-Brieuc 792 228 094, 18, rue du Général-Leclerc, 22500 Paimpol, activité : aménagements extérieurs, entretien de parcs et jardins. Mandataire liquidateur : Selarl TCA (Me François Tramalot) 5, place Duguesclin, 22000 Saint-Brieuc.

Le Greffier
Selarl PATY-TEPHO.

GREFFE DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE

TAVARN TFMAT
RCS Saint-Nazaire : 511 708 455
Par jugement en date du 10 novembre 2021, le tribunal de commerce de Saint-Nazaire a arrêté le plan de redressement de la SARL Tavarn TFMat dont le siège social est 20, place de l'Église, 44750 Campbon et ayant un établissement secondaire 11, place du Martray, 22000 Saint-Brieuc. Activité : bar brasserie. A désigné en qualité de commissaire à l'exécution du plan : SCP Philippe Delaere, en la personne de Me Philippe Delaere, "Le Constens", boulevard Docteur-Chevrel, CS 30105, 44502 La Baule cedex. Durée du plan : 8 ans

Le Greffier.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC

Par jugement du 17 novembre 2021 le tribunal de commerce a prononcé la mise en liquidation judiciaire simplifiée de Sodimpex Luminaires (SARL), RCS Saint-Brieuc 488 707 032, rue du Camp de Péran, zone industrielle des Châtelets, 22960 Plédran. Activité : conception, fabrication, négoce import export de tous biens destinés à l'équipement de la maison et de son environnement. Mandataire liquidateur : Selarl TCA (Me François Tramalot), 5, place Duguesclin 22000 Saint-Brieuc. A fixé au 15 octobre 2021 la date de cessation des paiements.
Les créanciers sont avisés d'avoir à déclarer d'urgence leurs titres de créances au mandataire liquidateur susvisé ou sur le portail électronique prévu par les articles L 814-2 et L 814-13 du Code de commerce dans les deux mois à compter de la publication au Bodacc.

Le Greffier
Selarl PATY-TEPHO.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC

Par jugement du 17 novembre 2021 le tribunal de commerce a prononcé la conversion du redressement judiciaire en liquidation judiciaire simplifiée de société Nouvelle Qualibreizh (SARL), RCS Saint-Brieuc 848 778 551, 10, boulevard de la Gare, 22600 Loudéac. Activité : pose, installation, dépannage, maintenance de systèmes de chauffage. Mandataire liquidateur : Selarl David, Golc et Associés (Me Daniel David), immeuble Le Sequoia, 45, rue Lafayette, BP 4240, 22042 Saint-Brieuc cedex 2.

Le Greffier
Selarl PATY-TEPHO.

GREFFE DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE BREST

ARMOR DAIRY SYSTEMS
RCS Brest : 794 540 096
Par jugement en date du 8 novembre 2021 le tribunal de commerce de Brest a ouvert une procédure de liquidation judiciaire simplifiée à l'encontre de la SARL Son Armor Dairy Systems dont le siège social est Kervillard, 29260 Ploudaniel et ayant son établissement principal lieu-dit Les Veucades, Pré-du-Maleu, 22510 Trédaniel. Activité : vente réparation de tout matériel et machines agricoles. A désigné en qualité de liquidateur : Selarl EP & Associés, représentée par Me Jordy Pagani, 9, rue Neptune, 29200 Brest. A fixé provisoirement la date de cessation des paiements au 1er octobre 2021.
Les créanciers sont avisés d'avoir à déclarer d'urgence leurs titres de créances au mandataire judiciaire susvisé ou sur le portail électronique prévu par les articles L.814-2 et L.814-13 du Code de commerce dans les deux mois de la publication au Bodacc.

Le Greffier.

GREFFE DU TRIBUNAL DE COMMERCE DE LORIENT

FHEVENEMENTS
RCS Saint-Brieuc : 478 784 648
Par jugement en date du 9 novembre 2021 le tribunal de commerce de Lorient, a prononcé la clôture de la procédure de liquidation judiciaire pour insuffisance d'actif de la SARL FHÉvènement, dont le siège social est route de Tréguier, zone commerciale le Lion de Saint-Marc, 22300 Lannion. Activité : commercialisation de tous objets et articles pour événements festifs.

Le Greffier.

TRIBUNAL DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC

Par jugement du 17 novembre 2021 le tribunal de commerce a prononcé la conversion de la procédure de sauvegarde en redressement judiciaire de société Nouvelle Qualibreizh (SARL), RCS Saint-Brieuc 848 778 551, 10, boulevard de la Gare, 22600 Loudéac. Activité : pose, installation, dépannage, maintenance de systèmes de chauffage. Mandataire judiciaire : Selarl David - Golc et Associés (Me Daniel David) immeuble Le Sequoia, 45, rue Lafayette, BP 4240, 22042 Saint-Brieuc cedex 2.
Les créanciers sont avisés d'avoir à adresser d'urgence leurs titres de créances au mandataire judiciaire susdésigné ou sur le portail électronique à l'adresse https://www.creditors-services.com dans les deux mois de l'insertion au Bodacc.

Le Greffier
Selarl PATY-TEPHO.

Santé

Le placement sous tutelle doit être mesuré

Le placement sous tutelle d'une personne en difficulté doit demeurer mesuré dans le temps, selon la justice.
Ce n'est pas la gravité des troubles qui justifient la durée du placement sous tutelle, ce ne peut être que l'absence d'amélioration possible, a rappelé la Cour de cassation.
Cette absence d'amélioration envisageable doit être certifiée par un médecin inscrit sur une liste établie, selon le code civil, par le procureur de la République.
Sans un certificat d'un tel médecin, affirmant qu'une amélioration est manifestement impossible selon les données de la science, le juge ne peut pas placer sous tutelle pour plus de cinq ans la personne qui connaît des troubles cognitifs.
Avec ce certificat, il peut porter la durée de sa décision jusqu'à dix ans.
La décision d'un placement sous tutelle pour dix ans, qu'un juge des tutelles avait justifiée par une description très préoccupante de l'état mental d'une personne âgée, a été annulée par la Cour. Le magistrat y rappelait le risque de manipulation, de ruine de cette personne trop bienveillante et prête à signer des chèques, l'absence de souvenir des événements passés, l'incapacité totale à gérer et la perte de tout point de repère dans l'espace.
Il n'est cependant pas certifié par un médecin spécialiste incontestable que tout espoir d'amélioration est perdu, a observé la Cour.
(Cass. Civ 1, 27.6.2018, C 17-20.586).

Le journal peut intégrer, de façon totale ou partielle, sur la zone d'édition, le(s) supplément(s) suivant(s) : Formations CCI.

Abonnez-vous au Pack famille (journal + contenus numériques) 29€/mois au lieu de 54€
Déjà abonné ? Gérez votre abonnement en appelant un conseiller du lundi au vendredi de 8h à 18h (en privilégiant le créneau 12h - 15h) et le samedi de 8h à 12h30
abo.ouest-france.fr ou 02 99 32 66 66 (appel non surtaxé)

ouest france
Société « Ouest-France », S.A. à Directoire et Conseil de Surveillance au capital de 300 000 €.
Siège social : 10, rue du Breil, 35051 Rennes cedex 9.
Tél. 02 99 32 60 00.
www.ouest-france.fr
facebook.com/ouest.france
Twitter : @OuestFrance

Fondateur : M. Paul Hutin Desgrées.
Cofondateur : M. François Desgrées du Loû.
Fondateur de l'Association pour le Soutien des Principes de la Démocratie Humaniste : M. François Régis Hutin.

Directeur de la publication :
M. Louis Échelard.

Rédacteur en chef :
M. François-Xavier Lefranc.

Membres du Directoire :
M. Louis Échelard, Président,
M. Matthieu Fuchs, Vice-Président,
Directeur Général,
Mme Jeanne-Emmanuelle Hutin-Gapays,
M. François-Xavier Lefranc,
M. Philippe Toulemonde.

Membres du Conseil de Surveillance :
MM. David Guiraud, Président,
Michel Camdessus, Vice-Président,
Mmes Christine Blanc-Patin, Valérie Cottereau, Annabel Desgrées du Loû, Laurence Méhaignerie,
MM. Philippe Besnard, Denis Boissard, Thierry Maillard.
SIPA représentée par M. Benoît Le Goaziou,
Association Ouest-France Solidarité représentée par M. Paul Hutin.

Principale associée : SIPA
(Société d'Investissements et de participations)
SIPA est contrôlée par l'Association pour le Soutien des Principes de la Démocratie Humaniste, association loi 1901, dont le Conseil d'Administration est composé de M. David Guiraud, Président,
Mmes Christine Blanc Patin, Annabel Desgrées du Loû, Laurence Méhaignerie, Anne-Marie Quemener, Dominique Quinio, Marie-Trinité Touffet,
MM. Bertrand Badre, Olivier Bonsart, Denis Boissard, Christophe Hutin, Benoît Le Goaziou, François Le Goaziou, Gabriel Petitpont.

Rédaction de Paris : 91, rue du Faubourg-Saint-Honoré, 75008 Paris. Tél. 01 44 71 80 00.

Publicité extralocale : 366 SAS
Tél. 01 80 48 33 66. www.366.fr

Publicité locale : Additi,
tél. 02 99 26 45 45. www.additi.fr

Commission paritaire n° 0625 C 86666
N° ISSN : 0999-2138.

Impression : Ouest-France, 10, rue du Breil, 35051 Rennes cedex 9 et parc d'activité de Tournebride, 44118 La Chevrolière ; Société des publications du Courrier de l'Ouest, 4, bd Albert-Blanchein, 49000 Angers.
Imprimé sur du papier produit en France, Suisse, Belgique, Allemagne, Espagne et Royaume-Uni, à partir de 64 à 100 % de fibres recyclées.
Eutrophisation : 0,010kg/tonne.
Tirage du mercredi 24 novembre 2021 : 580 158

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



Déviation de PLANCOËT

UN PROJET SOUMIS À LA CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

POURQUOI LA DÉVIATION DE PLANCOËT ?

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

L'AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT A POUR OBJECTIFS

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

DONNEZ VOTRE AVIS

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

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

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

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

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

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

Réalisation : service communication d'Ingérop

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

Côtes d'Armor le Département

Déviation de PLANCOËT

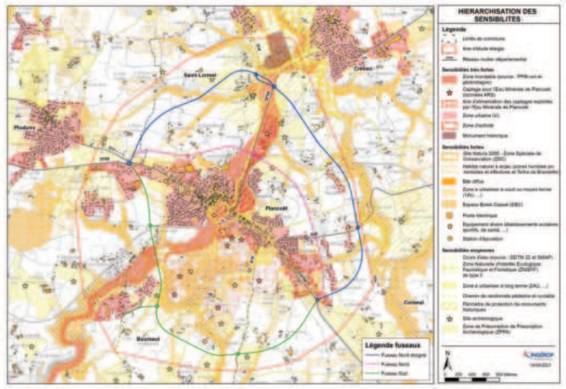
LE PARTI D'AMÉNAGEMENT

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

LES POINTS CLEFS

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

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



LES PARTIS D'AMÉNAGEMENT ENVISAGÉS

Les partis d'aménagement envisagés

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

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

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

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

LA COMPARAISON DES FUSEAUX D'AMÉNAGEMENT

Critère de comparaison	Absence d'aménagement	Fuseau Sud	Fuseau Nord	Fuseau Nord Éloigné
Milieu Physique	Pas d'imperméabilisation complémentaire	– Franchissement de l'Arguenon, de la Petite Rivière et de deux de ses affluents au droit de la Ville Mesnier. – Imperméabilisation (linéaire d'environ 5 km) – Passage à proximité d'aires d'alimentation de captages d'eau potable	– Franchissement de l'Arguenon et de plusieurs affluents – Imperméabilisation (linéaire d'environ 5,5 km)	– Franchissement de l'Arguenon – Traversée de la vallée préservée du Lesquen Proximité forte du Montafilan et traversée d'affluents du Montafilan – Imperméabilisation (linéaire d'environ 6,5 km)
Biodiversité	Pas d'aggravation de l'état actuel	– Sensibilités fortes liées à la proximité du Tertre de Brandefert, de ses habitats et espèces d'intérêt patrimonial – Sensibilités fortes liées à la partie amont de la vallée de l'Arguenon et à ses affluents (boisements de versant, continuités écologiques)	– Fuseau à l'écart du Tertre de Brandefert, noyau de biodiversité – Sensibilités limitées à fortes sur les zones humides / continuités écologiques / boisements associés à l'Arguenon et à ses affluents	– Sensibilités fortes liées à la proximité de la vallée de Montafilan (sur une grande longueur) et au recoupement de plusieurs de ses affluents – Sensibilités moyennes à fortes liées à la proximité du site Natura 2000
Milieu Humain	Pas d'incidence sur les zones d'urbanisation future mais maintien des conditions de circulation actuelles dans la traversée de Plancoët	– Emprises pouvant concerner du bâti existant, notamment au droit du lieu-dit « la Ville Hamonnet » – Peu d'amélioration de la desserte du territoire	– Passage à proximité de nombreux hameaux – Amélioration de la desserte du territoire	– Légère amélioration de la desserte du territoire (déviation pas très attractive) – Passage à proximité de nombreux hameaux (La Ville Harcouët, la Guérnais) – Aucun intérêt d'usage de la déviation par la population de Plancoët
Agriculture	– Sites d'activité : idem actuellement – Terres agricoles : pas d'incidence supplémentaire	– Sensibilité forte liée à la proximité de 2 sièges d'exploitation agricole – Sensibilité moyenne liée à l'emprise sur les terres agricoles	– Sensibilité forte liée à la proximité de 2 à 3 sièges d'exploitation agricole – Sensibilité moyenne liée à l'emprise sur les terres agricoles	– Sensibilité moyenne à forte liée à la proximité d'un site d'activité agricole – Sensibilité forte liée à l'emprise sur les terres agricoles
Qualité de vie et Santé	Maintien du trafic dans Plancoët source d'émissions polluantes et de bruit	Diminution moyenne du trafic dans le centre-ville de Plancoët avec une amélioration plus limitée de la qualité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération par rapport aux émissions polluantes et au bruit	Diminution importante du trafic dans le centre-ville de Plancoët avec une amélioration significative de la qualité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération par rapport aux émissions polluantes et au bruit	Diminution moyenne du trafic dans le centre-ville de Plancoët avec une amélioration plus limitée de la qualité et du cadre de vie des habitants de l'agglomération par rapport aux émissions polluantes et au bruit
Mobilité (niveaux de trafic en 2035 sur la base d'une augmentation annuelle de 0%)	– Trafic important en centre-ville (10 600 v/j rue du Pont) – Pas d'opportunité pour le développement des mobilités actives au centre-ville	– Trafic sur la déviation variant de 2 500 à 3 700 v/j – Trafic rue Saint-Sauveur 6 100 v/j – Opportunités plus limitées pour le développement des mobilités actives au centre-ville	– Trafic sur déviation variant de 4 300 v/j à 9 400 v/j Trafic rue Saint-Sauveur 2 400 v/j – Opportunités pour le développement des mobilités actives au centre-ville	– Trafic sur déviation variant de 2 600 v/j à 4 800 v/j – Trafic rue Saint-Sauveur 5 700 v/j – Opportunités plus limitées pour le développement des mobilités actives au centre-ville
Patrimoine culturel et Paysage	Pas de nouvelle infrastructure	– Pas de sensibilité liée aux monuments historiques – Sensibilité moyenne liée à la traversée de zones de prescription de prescriptions archéologiques	– Sensibilité moyenne à forte liée à la traversée de 1 à 2 périmètres de protection de monuments historiques – Sensibilité moyenne liée à la traversée de zones de prescription de prescriptions archéologiques	– Sensibilité forte liée à la traversée de 2 périmètres de protection de monuments historiques – Sensibilité moyenne liée à la traversée de zones de prescription de prescriptions archéologiques
Synthèse	-5	-9	-2	-12

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

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

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

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

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

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

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

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

LES ACTEURS DU PROJET

Le Département des Côtes d'Armor

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

Le Comité de Pilotage

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

Réalisation : service communication d'Ingérop

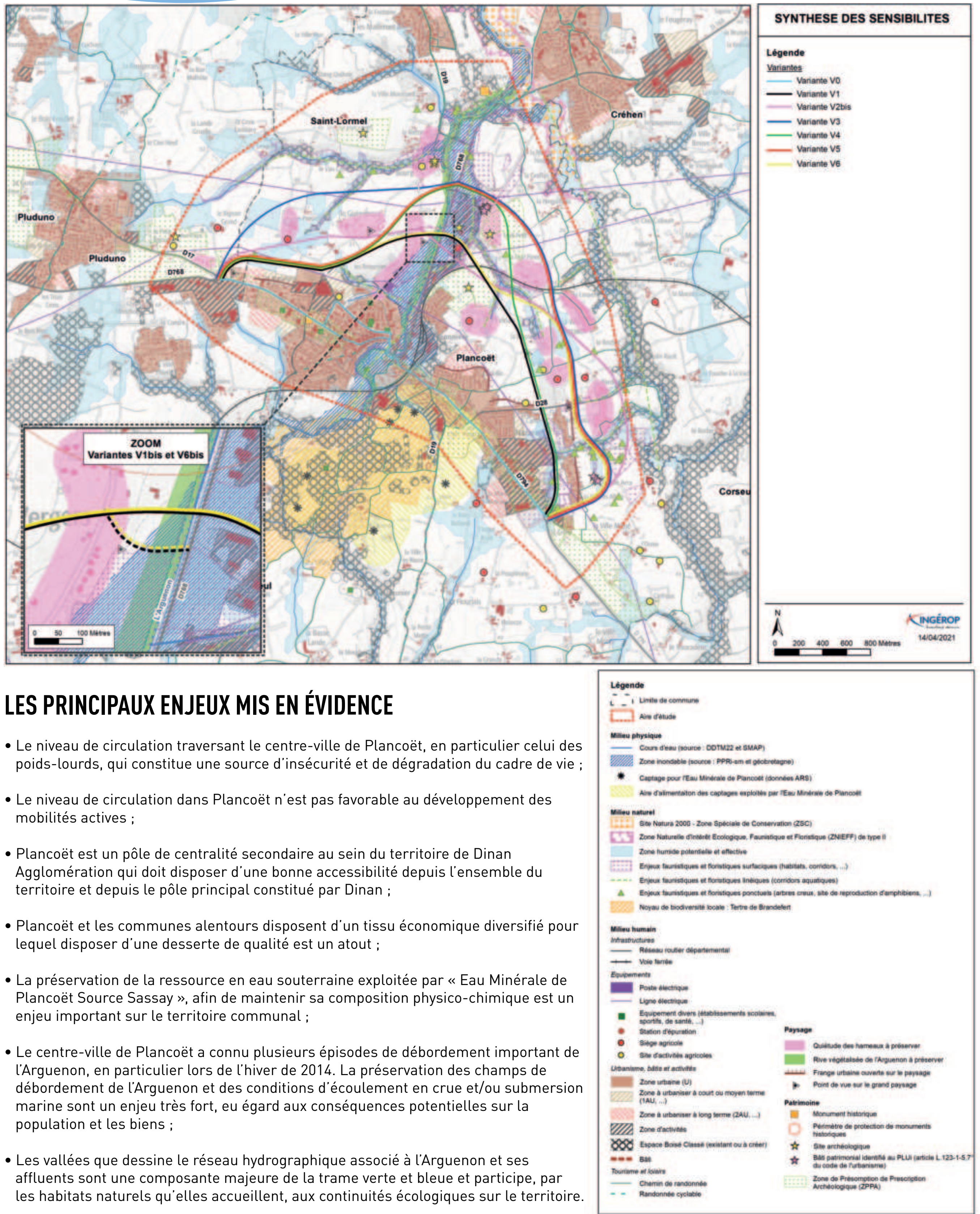
Consultez le dossier de concertation mis à disposition en version numérique sur l'espace dédié du site internet du Département et en version papier dans les mairies des communes concernées par le projet : **Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët**

Côtes d'Armor le Département

Déviation de PLANCOËT

LES ENJEUX DU TERRITOIRE

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



LES PRINCIPAUX ENJEUX MIS EN ÉVIDENCE

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

Réalisation : service communication d'Ingérop

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

Côtes d'Armor le Département

Déviation de PLANCOËT

LES VARIANTES DE TRACÉ PROPOSÉES À LA CONCERTATION

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

La variante 0

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

La variante 1

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

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

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

Coût estimé : 28,3 M€ TTC

La variante 1bis

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

Coût estimé : 24,2 M€ TTC

La variante 2bis

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

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

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

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

Coût estimé : 28,6 M€ TTC

La variante 3

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

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

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

Coût estimé : de 22,5 à 25,1 M€ TTC

La variante 4

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

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

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

Coût estimé : de 20,3 à 22,9 M€ TTC

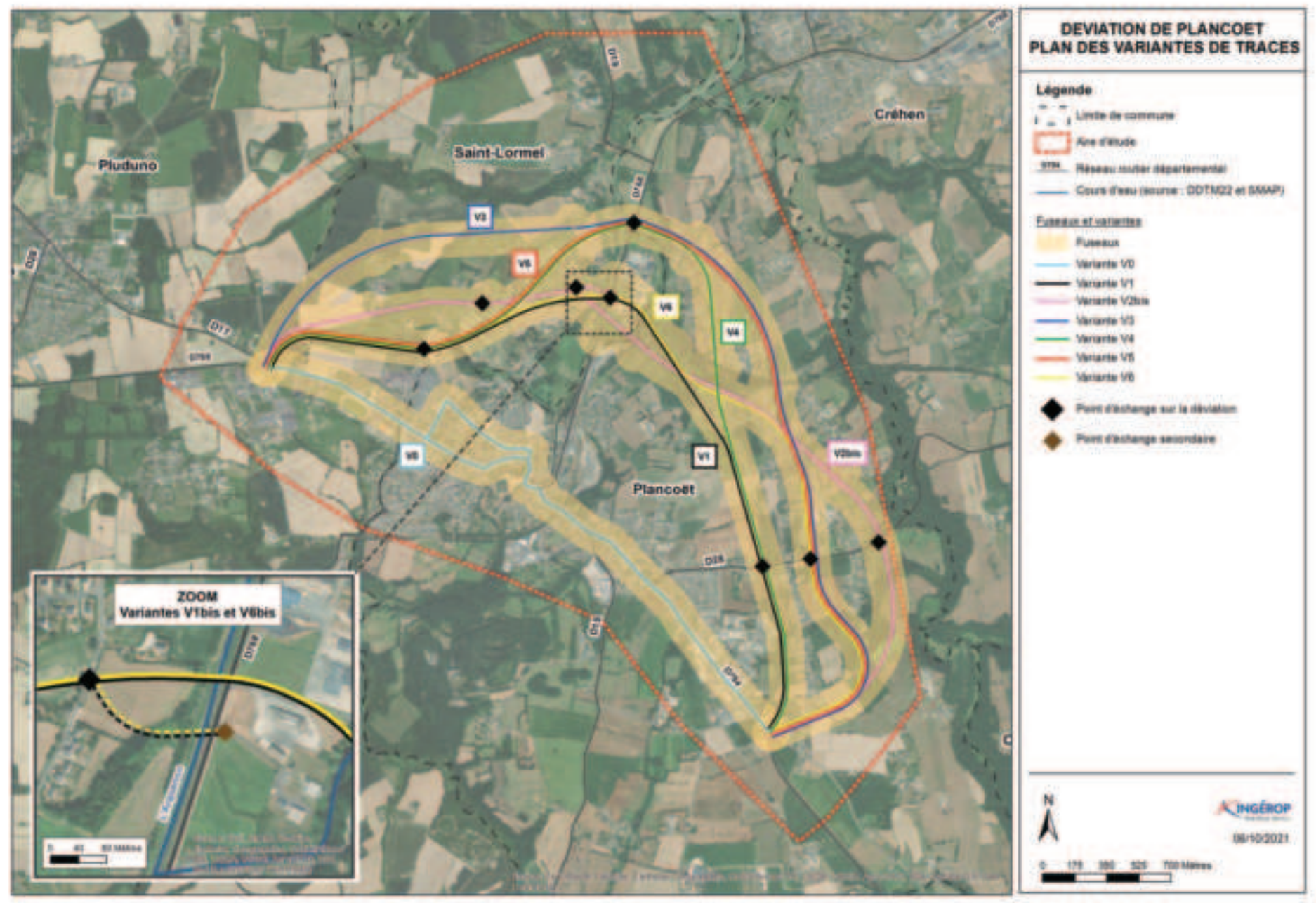
La variante 5

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

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

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

Coût estimé : de 21,1 à 23,7 M€ TTC



BILAN DE LA COMPARAISON DES VARIANTES

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

Enjeux	Variante 0	Variante 1	Variante 1bis	Variante 2bis	Variante 3	Variante 4	Variante 5	Variante 6	Variante 6bis
Risques naturels	Voies du centre-ville de Plancoët supportant un trafic important maintenues en zone innondable	La transparence hydraulique est assurée par 6 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 3 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 3 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 4 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 4 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 4 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 6 ouvrages	La transparence hydraulique est assurée par 3 ouvrages
Milieu Physique (hors risques naturels)	- Pas de mouvement de terre - 1 cours d'eau franchi - Infrastructures actuelles au sein de l'aire d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre modéré avec petite probabilité de matériaux rocheux - 6 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre modéré - 7 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre important avec très forte probabilité de matériaux rocheux - 7 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre important avec forte probabilité de matériaux rocheux - 4 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre modéré avec forte probabilité de matériaux rocheux - 5 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre modéré avec forte probabilité de matériaux rocheux - 4 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre modéré avec petite probabilité de matériaux rocheux - 7 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable	- Mouvement de terre modéré - 8 cours d'eau franchis - Tracé en dehors des aires d'alimentation des captages en eau potable
Milieu humain	- Tracé totalement en zone urbaine avec école et équipement de santé à proximité - Vis-à-vis du SCOT et du PLUi, pas d'amélioration du réseau routier, mais préservation des espaces naturels et agricoles	- Tracé dans 2 zones urbaines et proche de 3 zones à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 4,7 km dont 70m en EBC	- Tracé dans 2 zones urbaines et proche de 3 zones à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 4,7 km dont 70m en EBC	- Tracé dans 2 zones urbaines et proche d'une zone à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 5,4 km dont 270m en EBC	- Tracé dans 1 zone urbaine et proche d'une zone à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 5,9 km dont 170m en EBC	- Tracé dans 1 zone urbaine et proche de 3 zones à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 5,4 km dont 130m en EBC	- Tracé dans 1 zone urbaine et proche de 2 zones à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 5,9 km dont 90m en EBC	- Tracé dans 2 zones urbaines et proche de 2 zones à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 5,3 km dont 230m en EBC	- Tracé dans 2 zones urbaines et proche de 2 zones à urbaniser - La variante répond aux objectifs du SCOT et du PLUi - Longueur de 5,3 km dont 230m en EBC
Milieu naturel	Pas de sensibilité supplémentaire par rapport à la voirie existante	- Traverse l'Arguenon et son bras secondaire (corridor écologique très sensible) mais en secteur artificialisé - Traverse la tête de bassin boisée de la Pichardais - 1,3 ha de boisements et 1800 m de haies - 9,1 ha de zones humides	- Traverse deux fois l'Arguenon ainsi que son bras secondaire (corridor écologique très sensible) mais en secteur artificialisé - Traverse la tête de bassin boisée de la Pichardais - 1,3 ha de boisements et 2150 m de haies - 9,8 ha de zones humides	- Traverse deux fois l'Arguenon et son bras secondaire en secteur prairial (corridor écologique très sensible) - Traverse plusieurs petites vallées préservées - 1,7 ha de boisements et 2650 m de haies - 10,5 ha de zones humides	- Traverse l'Arguenon et son bras secondaire en secteur prairial (corridor écologique très sensible) - Traverse deux autres cours d'eau en bon à très bon état - 1,4 ha de boisements et 2600 m de haies - 11,5 ha de zones humides	- Traverse l'Arguenon et son bras secondaire en secteur prairial (corridor écologique très sensible) - Traverse un autre cours d'eau en très bon état ainsi que la tête de bassin boisée de la Pichardais - 1,9 ha de boisements et 1950 m de haies - 10,6 ha de zones humides	- Traverse l'Arguenon et son bras secondaire en secteur prairial (corridor écologique très sensible) - Traverse un autre cours d'eau en bon à très bon état - 1,0 ha de boisements et 2200 m de haies - 9,5 ha de zones humides	- Traverse l'Arguenon et son bras secondaire (corridor écologique très sensible) mais en secteur artificialisé - Traverse deux autres cours d'eau en bon à très bon état - 1,2 ha de boisements et 1900 m de haies - 7,9 ha de zones humides	- Traverse deux fois l'Arguenon ainsi que son bras secondaire (corridor écologique très sensible) mais en secteur artificialisé - Traverse deux autres cours d'eau en bon à très bon état - 1,5 ha de boisements et 2230 m de haies - 8,6 ha de zones humides
Cadre de vie et santé	Pas d'amélioration sur les 430 bâtis résidentiels dans une bande de 100 m de part et d'autre de l'infrastructure pour le bruit, la pollution et les vibrations	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 2 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 2 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 4 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 3 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 2 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 4 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 3 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.	Amélioration générale du cadre de vie de Plancoët, 3 habitations nécessitant des protections acoustiques sur la déviation.
Activités économiques et agriculture	- Pas d'amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques - Pas de sensibilité supplémentaire pour l'agriculture	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques - Impact sur le parking d'une entreprise implantée ZA des Vergers - Pas de siège d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante - 12 exploitations concernées pour un total de 28,7ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques - Impact sur le parking d'une entreprise implantée ZA des Vergers - Pas de siège d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante - 12 exploitations concernées pour un total de 30,2ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques - 1 siège d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante (exploitation n°26) - 9 exploitations concernées pour un total de 36,6ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques, mais pas d'accès direct au centre commercial et accès ZA de St Lormel plus éloigné - 2 sièges d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante (exploitations n°16 - retraité et n°30) - 12 exploitations concernées pour un total de 39,6ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques, mais accès ZA de St-Lormel plus éloigné - 1 siège d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante (exploitation n°16 - retraité) - 12 exploitations concernées pour un total de 35ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques , mais accès ZA de St-Lormel plus éloigné - 2 sièges d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante (exploitations n°16 - retraité et n°30) - 13 exploitations concernées pour un total de 40ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques - Impact sur le parking d'une entreprise implantée ZA des Vergers - 1 siège d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante (exploitation n°30) - 13 exploitations concernées pour un total de 34,6ha de terres exploitées	- Amélioration de l'accessibilité aux zones d'activité et aux sites touristiques - Impact sur le parking d'une entreprise implantée ZA des Vergers - 1 siège d'exploitation dans la bande de 40m de part et d'autre de l'axe de la variante (exploitation n°30) - 13 exploitations concernées pour un total de 36,1ha de terres exploitées
La mobilité	- Pas de baisse du trafic en centre-ville - Trafic en 2028 de 13 100 véhicules/jour rue de la Maison Neuve - Coexistence difficile entre PL, VL, vélos et piétons	- Baisse importante du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 6750 véhicules/jour - 1 coupure de VC	- Baisse importante du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 6750 véhicules/jour - Risque de report de trafic sur la Voie Communale des Vergers - 1 coupure de VC	- Baisse du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 5450 véhicules/jour - Risque de report de trafic sur la Voie Communale des Vergers - 2 coupures de VC	- Baisse du trafic en centre-ville, la plus faible de l'ensemble des variantes - Trafic moyen sur déviation: 4300 véhicules/jour - 6 coupures de VC	- Baisse du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 5450 véhicules/jour - 2 coupures de VC	- Baisse du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 5375 véhicules/jour - 6 coupures de VC	- Baisse importante du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 6025 véhicules/jour - 4 coupures de VC	- Baisse importante du trafic en centre-ville - Trafic moyen sur déviation: 6025 véhicules/jour - Risque de report de trafic sur la Voie Communale des Vergers - 4 coupures de VC
Paysage et patrimoine	- Pas de sensibilité supplémentaire	- Traverse l'Arguenon en secteur déjà urbanisé en rive droite - Traverse la frange urbaine à l'est de Plancoët	- Double traversée de l'Arguenon et en secteur déjà urbanisé en rive droite - Traverse la frange urbaine à l'est de Plancoët	- Double traversée de l'Arguenon et en secteur déjà urbanisé en rive droite	- Covisibilité probable avec l'église Saint-Lunaire (monument historique) - Traverse l'Arguenon en secteur peu urbanisé	- Covisibilité probable avec l'église Saint-Lunaire (monument historique) - Traverse l'Arguenon en secteur peu urbanisé - Traverse la frange urbaine à l'est de Plancoët	- Covisibilité probable avec l'église Saint-Lunaire (monument historique) - Traverse l'Arguenon en secteur peu urbanisé	- Traverse l'Arguenon en secteur déjà urbanisé en rive droite	- Double traversée de l'Arguenon et en secteur déjà urbanisé en rive droite
Coût de l'opération (M€ TTC)		28,3	24,2	28,6	22,5 à 25,1	20,3 à 22,9	21,1 à 23,7	29,6	25,7
Dont coût des ouvrages de transparence hydraulique (M€ TTC)		*13,4*	*10,3*	*11,7*	*5,5 à 7,8*	*5,5 à 7,8*	*5,5 à 7,8*	*13,4*	*10,3*
Longueur du projet		4,7 km	4,7 km	5,4 km	5,9 km	5,4 km	5,9 km	5,3 km	5,3 km

Classement	Très favorable	Favorable	Pas de différence majeure	Faiblement défavorable	Défavorable	Très défavorable
Code couleur						

La variante 6

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

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

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

Coût estimé : 29,6 M€ TTC

La variante 6bis

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

Coût estimé : 25,7 M€ TTC

Réalisation : service communication d'Ingérop

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

Côtes d'Armor le Département

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

Projet de déviation de Plancoët

Parlons-en !

Réunion publique de concertation – Phase 1
Jeudi 13 janvier 2022

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Déroulé de la réunion

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

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

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

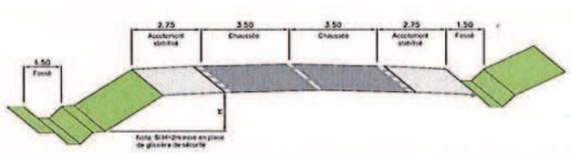
Des objectifs partagés

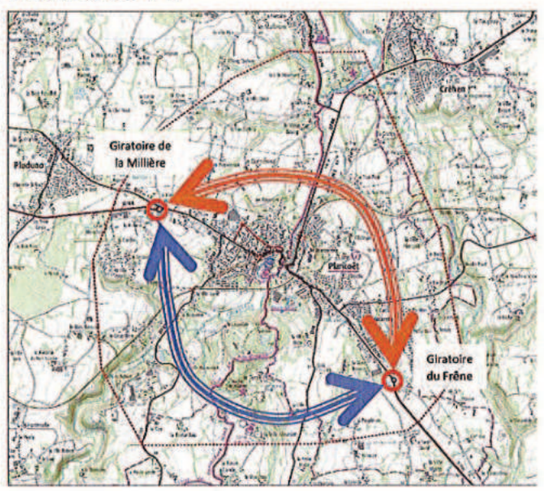
- **Améliorer et sécuriser** les itinéraires RD 768 et RD 794, deux axes structurants pour le quart Nord-Est du département
- **Supprimer du trafic de transit** dans le centre-ville de Plancoët et ainsi améliorer la qualité et le cadre de vie des habitants de l'agglomération
- **Faciliter des liaisons**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

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Principes de déviation

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





DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Un projet stratégique

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

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

DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

Les porteurs du projet

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

DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

Les grandes étapes d'un projet routier

3 A 5 ANS

1 – Diagnostic initial
- Etat des lieux détaillé du territoire réalisé par le maître d'ouvrage
- Plusieurs variantes de tracé élaborées

2 – Concertation
- Information et participation des citoyens sur le projet
- Prise en compte de leurs remarques dans le choix de la variante de tracé retenue

3 – Etudes techniques et d'impact
- Nouvelles études sur la variante retenue : impacts de la nouvelle route pour les riverains, le milieu naturel, les exploitants agricoles...
- Définition des mesures pour réduire ou compenser ces impacts

4– La Déclaration d'utilité publique (DUP)
- Enquête publique préalable, conduite par un commissaire-enquêteur : les citoyens s'expriment
- Arrêté de DUP : coup d'envoi opérationnel du projet

2 A 5 ANS

5 – Conception de détail
- Données techniques approfondies
- Emprises définitives du projet
- Poursuite de la concertation

6 – Démarches réglementaires et autorisations
- Définition fine des mesures pour réduire ou compenser les impacts, demande des autorisations nécessaires (eau notamment), diagnostic archéologique

7 – Acquisitions foncières
- Enquête parcellaire puis négociations au cas par cas avec les propriétaires
- Procédures amiables privilégiées
- Eventuel aménagement foncier pour remédier aux impacts agricoles

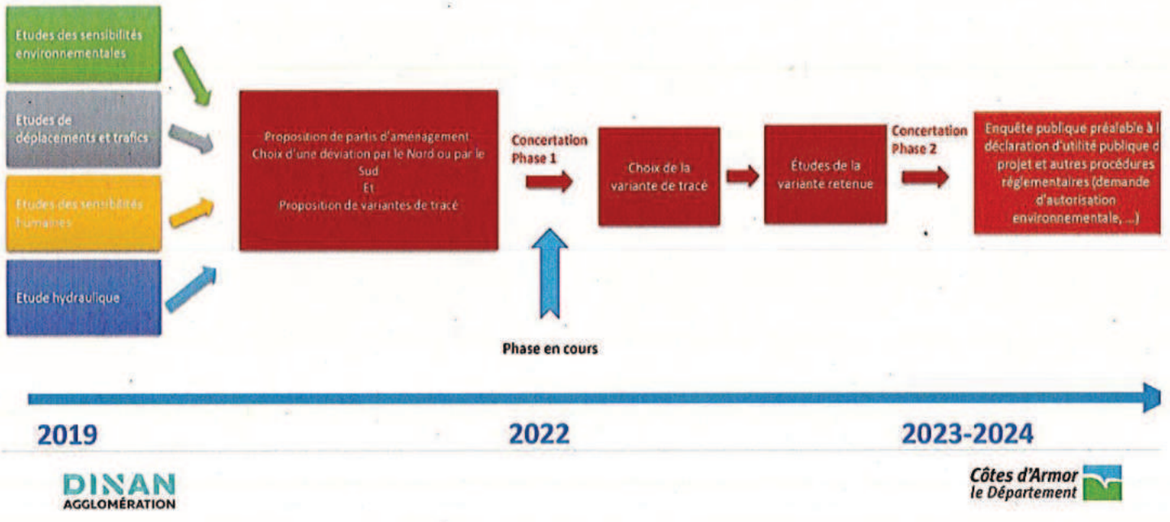
8 – Derniers réglages et consultations des entreprises
- Phasage du chantier par le maître d'ouvrage
- Préparation des dossiers de consultation des entreprises par appels d'offres publics

2 A 4 ANS

9 – Les travaux
- Travaux préparatoires, réalisation de l'infrastructu aménagements paysagers...
- Priorité donnée au main de la circulation et à la limitation des nuisances les riverains

DINAN AGGLOMÉRATION

Une concertation en 2 temps



DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

Étude de trafic : la situation actuelle

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

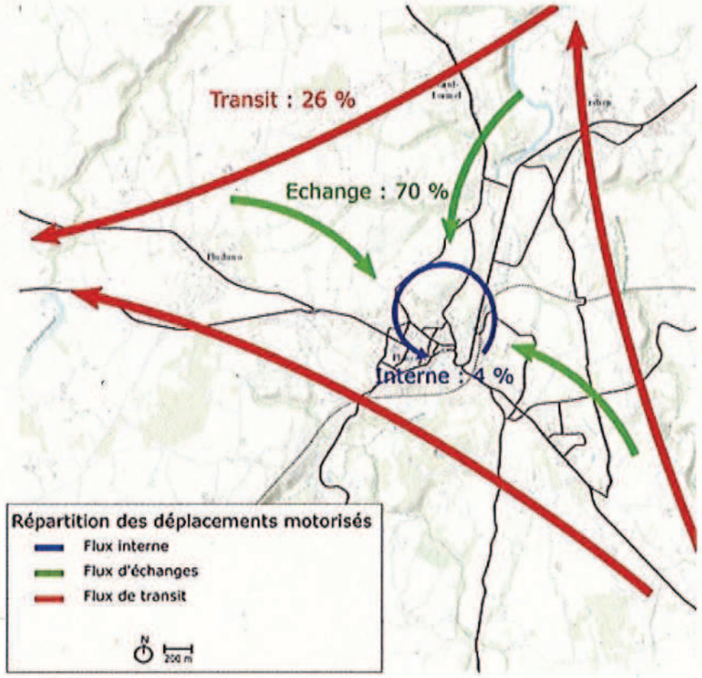
- 9 700 véhicules par jour sur la rue de l'Abbaye
- 6 300 véhicules par jour sur la rue des Quais
- 5 800 véhicules par jour rue de la Courberie
- 4 500 véhicules par jour rue de la Madeleine
- Taux moyen de trafic poids lourds : 5 à 6 %



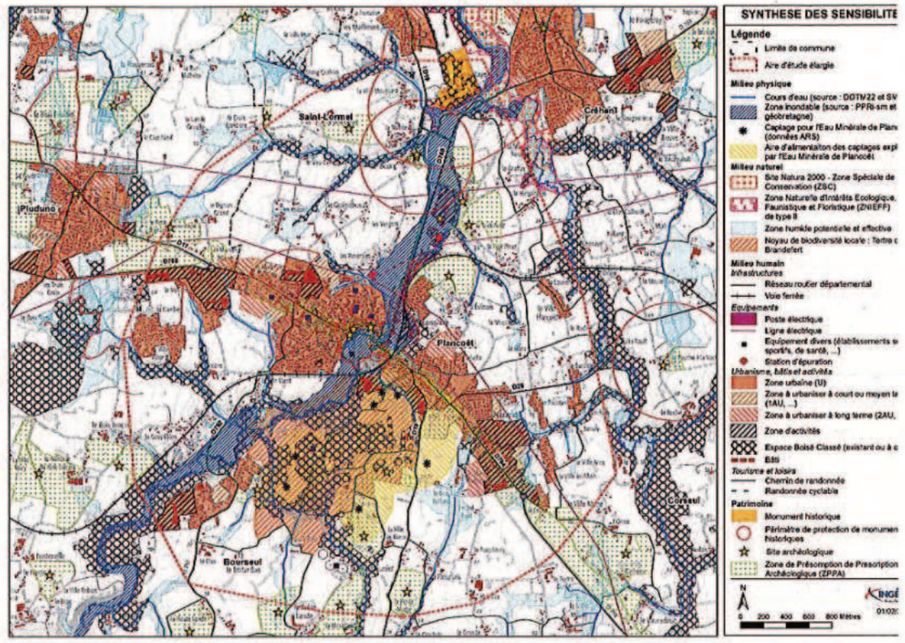
DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

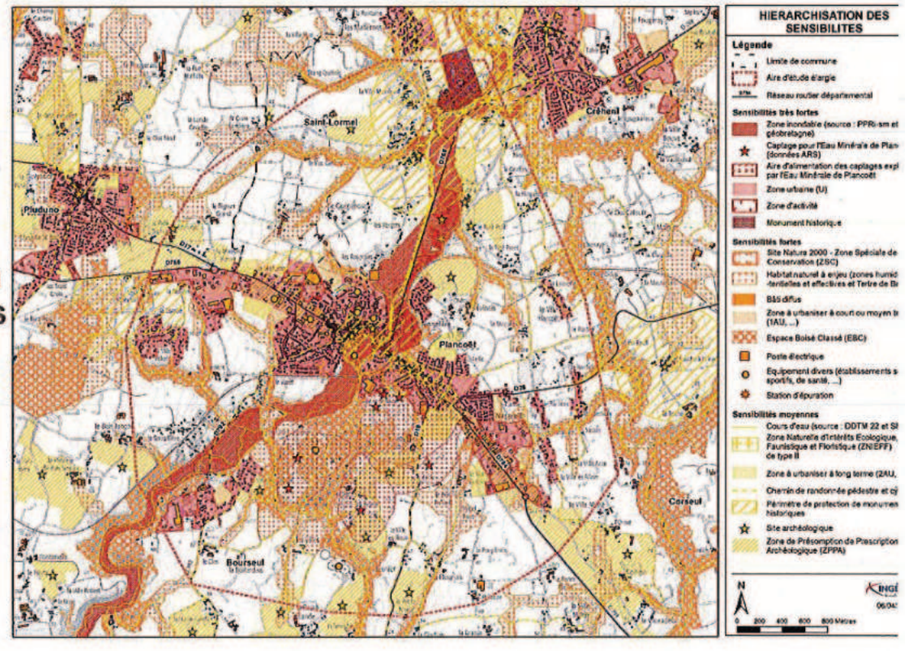
Etude de trafic : la situation actuelle



Synthèse des sensibilités



Hiérarchisation des sensibilités



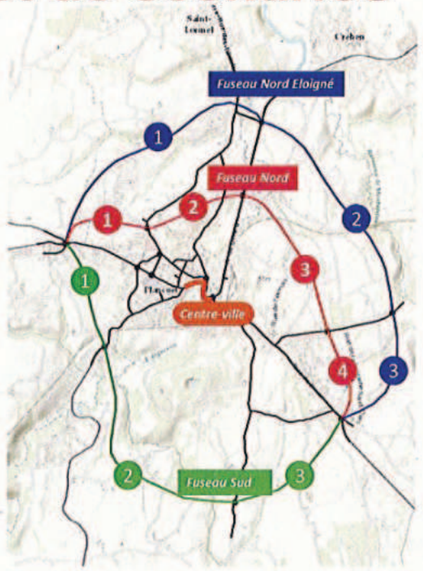
Études de trafic : test de scénarios

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

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

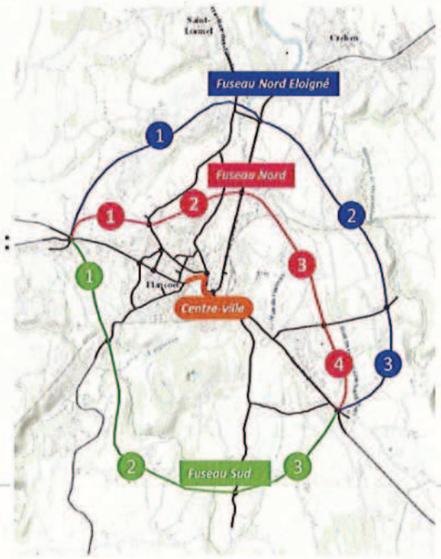
Trafic moyen journalier à l'horizon 2028 (intégrant les projets urbains) **dans l'hypothèse d'une croissance du trafic de 1%** par an :

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

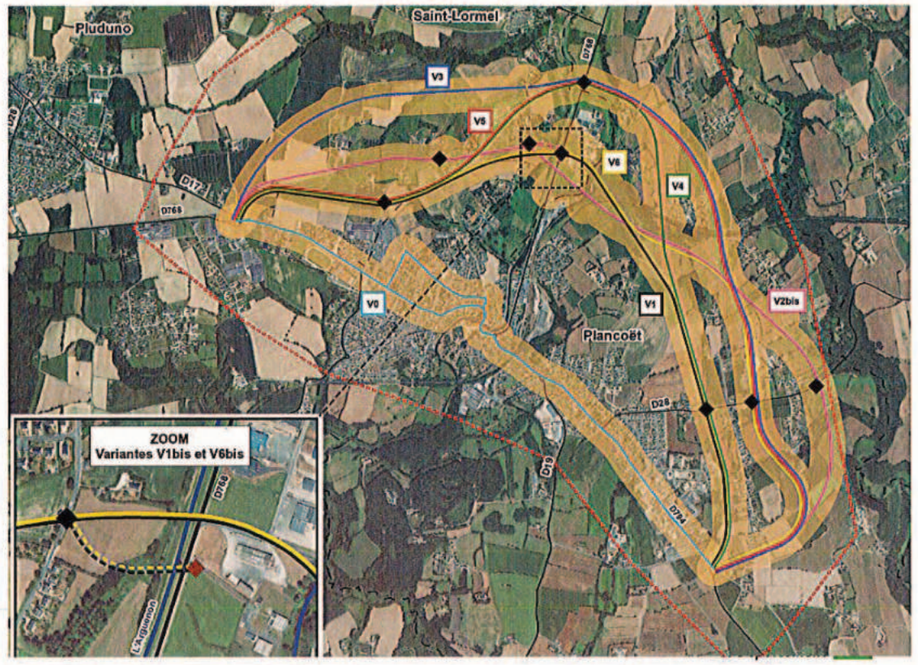


Pourquoi les fuseaux Sud et Nord éloigné ne sont pas pertinents

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

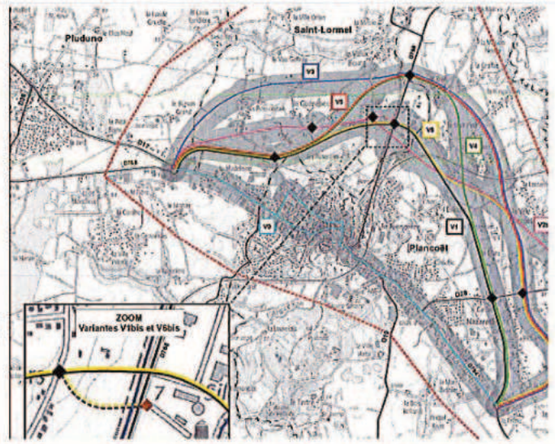


Présentation des variantes du fuseau Nord



Étude hydraulique des variantes

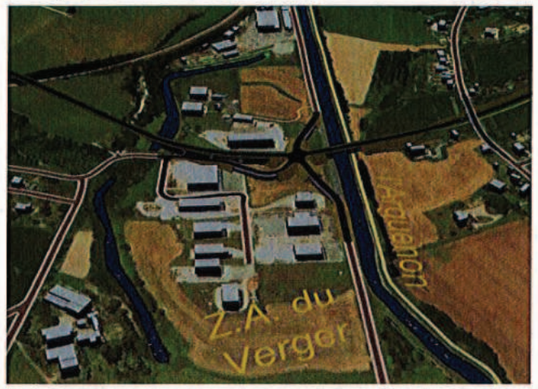
- **Rappel des objectifs :**
  - Impact sur la ligne d'eau ne dépassant pas +1 cm au droit des zones d'enjeux
  - Impact sur la ligne d'eau ne dépassant pas + 5 cm à + 6 cm en dehors des zones d'enjeux, notamment à proximité de l'ouvrage
- **3 secteurs de passage possibles :**
  - Variantes 3, 4 et 5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



DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

Étude hydraulique des variantes : variantes 1 bis et 6 bis



Variantes 1 et 6



Variantes 1bis et 6bis

Côtes d'Armor le Département

Analyse comparative des variantes

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

++
+
–
– –

Les objectifs de la concertation – Phase 1

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

DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

Les modalités de la concertation – Phase 1

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

DINAN AGGLOMÉRATION

Côtes d'Armor le Département

Les modalités de la concertation – Phase 1

- **4 permanences :**
  - Lundi 17 janvier 2022 (14h/18h), salle des Fêtes de Plancoët (salle Rubis au RDC)
  - Samedi 22 janvier 2022 (9h/12h), mairie de Saint-Lormel
  - Samedi 29 janvier 2022 (9h/12h), mairie de Pluduno
  - Samedi 5 février 2022 (9h/12h), salle des Fêtes de Plancoët (salle Rubis au RDC)

- **3 ateliers thématiques* :**
  - Associations : mardi 18 janvier 2022 à 19h
  - Monde agricole : lundi 24 janvier 2022 à 14h
  - Acteurs économiques : lundi 24 janvier 2022 à 19h

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

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Les modalités de la concertation – Phase 1

Pour vous exprimer :

- **Site internet du Département :** cotesdarmor.fr/participations-publiques
  (relayé sur les sites des communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët)

- **Registres** mis à disposition en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët
  (jours et heures d'ouverture habituels)

- **Courrier postal** adressé au Conseil Départemental des Côtes d'Armor :
  Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer
  A l'attention de M. le Directeur
  9 Place du Général De Gaulle – CS 42371 – 22023 Saint-Brieuc Cedex 1

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Les suites de la phase 1 de la concertation

- **Bilan de la concertation à l'issue de la phase 1** — Mi-2022
  - Site internet du Département : cotesdarmor.fr/participations-publiques
  - Mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

- **Choix de la variante de tracé par le Département à travers un échange avec les collectivités locales** (communes et intercommunalité) — Fin 2022

- **Concertation publique - Phase 2** — Fin 2023 début 20
  - Durée de 2 mois minimum
  - Au stade de l'approfondissement des études de la variante de tracé retenue
  - Information et participation du public à la conception des études d'avant-projet de la variante retenue

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Merci pour votre attention !

ECHANGES

Pour vous exprimer par SMS : 06 62 14 29 63

DINAN AGGLOMÉRATION — Côtes d'Armor le Département

Projet de déviation de Plancoët

Concertation phase 1 relative au choix de la variante de tracé

13 janvier 2022

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

Salle Kreuzau - PLANCOËT

19h - 21h

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

→ INTRODUCTION

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

Hélène HERZOG STASI présente les différents intervenants :

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

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

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

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

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

→ PRÉSENTATION

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

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

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

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

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

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

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

→ ÉCHANGES AVEC LE PUBLIC

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

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

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

Gwenaël GEFFROY 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 inexploitables.

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

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

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

Précision apportée hors réunion :

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

« La Charte du Parc est un « Contrat public » et repose sur les engagements des collectivités, c'est-à-dire que les actions menées se font sur la base du volontariat et par le biais de conventions de partenariat. Par leur adhésion volontaire, les collectivités s'engagent aussi à ce que leurs documents de planification (ex : schéma de cohérence territoriale) soient compatibles et respectent la charte.
La Charte du Parc naturel régional Vallée de la Rance-Côte d'Émeraude n'est pas opposable aux tiers, ce qui signifie qu'elle ne peut imposer ni obligations ni d'interdictions, que ce soit à des personnes physiques ou à des personnes morales. »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Franck BOURDAIS explique que la nouvelle infrastructure sera sécurisée pour les usagers en respectant toutes les règles de dimensionnement actuelles. Certains problèmes de sécurité dans les villages sont liés à des comportements d'usagers qui souhaitent gagner en rapidité et empruntent des voies secondaires comme raccourcis. La proposition d'un nouvel itinéraire sécurisé et fluide devrait limiter ce type de comportement. Il faut tout de même veiller à ce que la déviation ne soit pas « trop confortable » afin que l'usager 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 GEFFROY 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_2 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_2 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 devrons 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.

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

Côtes d'Armor
le Département

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

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLANCOËT

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

Objet de la concertation :

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

Durée de la concertation – Phase 1 :

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

Registre de recueil des observations et propositions :

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

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

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

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

Bilan de la concertation :

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

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

Je soussigné...Patrick BARRAUX, Maire de Plancoët

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

A...PLANCOET..., le 15 décembre 2021

Signature

Patrick BARRAUX
Maire

MAIRIE DE PLANCOËT
CÔTES D'ARMOR

Date :
Mr / Mme :
Commune :
Observation ou proposition :

Date : 3 janvier 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :

Nous avons construits en 1980 sachant que la déviation se ferait par la V4 à environ 150 ml du terrain acheté.

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

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

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

Nous demandons donc que le projet initial soit maintenu.

Date : 05/01/2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :

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

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

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

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

[redacted]

Date : le 6.01.2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOET

Observation ou proposition :

Je suis consciente de l'intérêt du contournement de la ville de Plancöet qui est initié depuis plus de 50 ans par les variantes V_1 et V_4 et dont toute la population plancoëtine a été informée...

Je suis en désaccord profond avec l'artificialisation des terres agricoles nourricières dont les variantes V_3 V_5 et V_2 Bis grignoteraient une superficie supérieure de 5 hectares aux variantes V_1 et V_4.

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

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

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

Nous devons préserver des sites pittoresques (ferme Ville Acca) où la biodiversité existe créant l'enchantement des promeneurs, vététistes sur les sentiers de randonnée existants et constituant un exutoire fondamental en ces temps difficiles ----

Date : le 17 janvier 2021

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

Observation ou proposition :

Le tracé historique V1 est celui sur lequel tout l'aménagement de cette partie de Plancöet a été organisé depuis 50 ans.

Politiquement, il semble que les seules solutions, parmis celle consistant à ne pas faire de déviation, consiste à :

-> Garder le tracé V1, en réalisant les aménagement permettant de le rendre compatible avec les évolutions de la réglementation qui ont eu lieu depuis 50 ans

-> le payer le prix, quitte à reporter au tour d'autre projet d'aménagement.

C'est à ce prix que la population gardera sa confiance envers ses élus, qui communiquent de toute bonne foi depuis 50 ans sur ce tracé.

[redacted]

Date : 17 Janvier 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Plancoët

Observation ou proposition :

Les nouveaux Tracés V3. V5_V6
passe à 50 mètres de notre maison
en plus avec un Rond Point-
le Bruit - la Vue - la pollution
et la Dévaluation de la maison
Beaucoup de Terre agricole vont
être impactées
Je suis pour le Tracé initiale
le V7 celui qui prend le
moins de bonne Terre cultivables

Date : 17 Janvier 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOËT

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

But actuel du contournement ? éviter les poids lourds dans le centre mais - pas les voitures -

Y aura-t-il beaucoup de transport en poids lourd dans 15 ans ?

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

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

[redacted]

2 Février 2022

Déviation ou Contournante : But
Supprimer le passage des Poids Lourds ;
Tracer 1 seule voie limitée à 60, à sens unique, sur le tracé d'origine autour de Plancoët

Date : 24/04/2022

~~Mr/~~Mme : [redacted]

Commune : Plancoët

Observation ou proposition : La déviation de corseul passant en plein milieu du centre équestre de plancoët n'est pas acceptable car ceuci est une propriétée privée où nos chevvaux y vivent.
Merci de votre comprehencion

Date : 29 Janvier 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : PLANCOET

Observation ou proposition :

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

Les nouvelles variantes vont entailler des parcelles cultivées dont la superficie dépasse 5ha et 6ha. C'est le cas de la ferme de la Ville Acca où la longère datant du XVIIe siècle se trouve entourée de deux parcelles d'une contenance de plus de 10ha constituant ainsi son authenticité. La quiétude du lieu se trouvera menacée. Les terrains se situant de l'autre côté de la voie créée deviendront inaccessibles, obligeant d'effectuer plusieurs kilomètres pour y accéder détruisant toute l'homogénéité parcellaire. Le village de Sassay se trouvera enclavé et obligera l'implantation d'une nouvelle voie empiettant une nouvelle fois sur les terres agricoles tellement précieuses.

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

Date : 02/01/2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Plancoet

Observation ou proposition :

Je reste pour le tracé historique de la déviation.
Plancoët !!!
Persuadé que celui-ci avait été anticipé pour
faire le moins de pertes sur les terrains agricoles !
Je ne comprends pas que l'on puisse sortir d'autres tracés
sortis du chapeau à la dernière minute !!!

Date : 4/02/2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Plancoet [redacted]

Observation ou proposition :

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

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

Le 18/02/22 à .....

Le délai de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, Monsieur Patrick BARRAUD, Maire de PLANCOËT

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

A PLANCOET....., le 18 février 2022

Signature

Côtes d'Armor
le Département

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

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLUDUNO

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

Objet de la concertation :

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

Durée de la concertation – Phase 1 :

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

Registre de recueil des observations et propositions :

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

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

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

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

Bilan de la concertation :

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

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

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

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

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

Signature



Date :

Mr / Mme :

Commune :

Observation ou proposition :

Néant



Date : 2/02/2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : St Lormel.

Observation ou proposition :

Au vu des différents tracés étudiés par le projet de la déviation de la ville de Plancoët, une parcelle que l'on exploite sur la commune de Pluduno est prise en compte dans l'étude de 5 variantes la V1. V4. V5 V6 et V2 bis.
Les variantes V1 V4. V5 V6 sont en plein milieu de la parcelle qui compte 90 ares. Au vu des différents tracés, il ne restera plus rien de cette parcelle qui est en plus prise à 100 % dans les emprises d'épandage. Pourquoi pas passer plus à droite afin de l'épargner sachant que sur la commune de St Lormel, quelque sera le choix on sera directement impacté. Autant ne déstructurer qu'une parcelle. Cela sera à voir au moment de la variante retenue.

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

Le 17 février 2022 à 17h00

Le délai de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. Maxime LEBORGNE

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

A Pluduno, le 17 février 2022

Signature

Le Maire,
Maxime LEBORGNE

MAIRIE DE PLUDUNO (Côtes d'Armor)

Côtes d'Armor
le Département

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

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

SAINT-LORMEL

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

Objet de la concertation :

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

Durée de la concertation – Phase 1 :

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

Registre de recueil des observations et propositions :

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

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

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

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

Bilan de la concertation :

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

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

Je soussigné..... René Bouan .....

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

A..... Saint Lormel ....., le 15 12 2021

Signature Le Maire, René BOUAN

MAIRIE DE SAINT-LORMEL (Côtes-d'Armor)

Date : 16/12/2021.

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Saint-Lormel.

Observation ou proposition :

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

[redacted]

Date : 12/01/2022

Mr / Mme :

Commune : ST LORMEL

Observation ou proposition :

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

Date : 21/01/2022

Mr / Mme :

Commune : Saint Lormel.

Observation ou proposition :

Je préférerai que l'on se tienne au projet initial. Sur le plan agricole c'est celui ci qui reste le moins impactant pour mon exploitation. Les autres tracés ou variantes comme vous les qualifiées représentent pour moi la demeurure, ces projets détruiraient complètement les parcelles de terre qui sont à usage agricole et quel sera à long terme les mesures environnementales

le 1/02/2022.

La variante V1 reste toujours la moins impactante sur le plan agricole et je pense aussi pour les riverains (impact sonore et visuelle.).
La variante V4 démembre totalement les parcelle de terre agricole, une parcelle de 11ha et 6ha. L'exploitation du reste de surface sera très compliquée sans compter qu'elle l'est déjà. Sur un plan budgétaire, la variante V4 est plus longue, donc plus coûteuse, il faudra aussi un pont. Si la position de la variante V1 n'est pas respectée, cela montre bien que le secteur agricole n'est pas du tout respecté.
J'espère que avant de prendre une décision finale les conséquences seront bien mesurées et que nos réflexions en commission agricole ont bien été entendues.

Date : 22. 01. 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Saint Thurmel

Observation ou proposition :

Nous avons acheté en 2004 une Maison au Guerbosq en connaissance de cause. Nous étions au courant de la déviation de Plancoët. Le Projet de V1 qui est le projet initial nous convient parfaitement étant retraité agriculteur c'est celui qui impacte le moins la terre agricole.

Date : 22. Janvier 2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : Plancoët

Observation ou proposition :

Nous avons effectué une demande d'urbanisation le 30 Mars 2021 sur la ZD 135 et réalisé un bornage le 17 Mars 2021 en présence de tous les riverains et d'un élu représentant la commune de Plancoët pour le chemin Piétonnier.
La cession de parcelle a été enregistrée le 30 Avril 2021 chez notaire et cadastre.
Les nouvelles limitations passent à une distance de moins du projet de construction de notre fils et coupe le Terrain en deux. La ZD135
- Pourquoi avoir délivré un certificat d'urbanisation et nous avoir laissé faire tous les frais de Dév pour la Déviation avec le Projet initial

Date : 31.01.2022

Mr / Mme : [redacted]

Commune : St Jouin el

Observation ou proposition :

S'il faut choisir une option de déviation nous serions d'avis V1, V2Bis, et V6. et nullement V3, V4, V5. Qui nous le serons rajouteraient à St Jouin une augmentation du bruit déjà du à la D 19 et pourquoi ne pas faire passer au sud de Blancoët au vu de la faible population et aux économies réalisées par une longueur moindre.

Date : 11/02/22

Mr / ~~Mme~~ : [redacted]

Commune : ~~St~~ ST LORMEL.

Observation ou proposition :

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

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

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

Le 18/02/2022 à SAINT-LORMEL

Le délai de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. René BOIAN

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

A SAINT-LORMEL, le 18/02/2022

Signature

Le Maire
René BOIAN

MAIRIE DE SAINT-LORMEL (Côtes-d'Armor)

9.5 ANNEXE 5 : COURRIERS POSTAUX

[redacted]

22130 PLANCOET

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

Objet : déviation de Plancoet
Le 3 Janvier 2022

Monsieur,

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

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

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

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

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

[redacted]

[redacted]

22130 PLANCOET

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

Objet : Déviation Plancoët

Plancoët, le 3 janvier 2022

Monsieur Le Directeur,

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

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

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

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

Nous demandons donc que le projet initial soit maintenu.

Recevez, Monsieur le Directeur, nos salutations distinguées

[redacted]

-> EV

Dimm

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

[redacted]

22130 – PLANCOET

[redacted]

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

A Plancoët, le 08 janvier 2022

Objet : projet de déviation de Plancoët

Monsieur le Président,

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

A notre grand étonnement, nous avons appris il y a peu de temps, par l'intermédiaire d'un voisin, la mise en place de nouveaux tracés passants à quelques mètres de notre habitation.
Nous avons donc consulté en ligne les nouveaux tracés proposés et avons été décontenancés de voir l'impact très défavorable de ces nouvelles déviations proposées tant sur l'environnement que sur la qualité de vie des habitants.
Nous nous sommes donc rendus à la mairie de Plancoët pour prendre en compte tous les documents mis à la disposition des habitants et avons pu constater que nous étions nombreux à défendre le lancement de la déviation historique. Celle-ci permettrait de préserver notre vallée située à côté de notre lieu de vie et sa source au lieu-dit « Sassay » ainsi que plusieurs champs agricoles et de nombreuses espèces protégées.

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

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

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

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

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

[redacted]

→ EV Dirn 840

[redacted]

Plancoët, le 21 janvier 2022

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

22 130 PLANCOET

[redacted]

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

Objet : projet de contournement de Plancoët

Monsieur le Président,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[redacted]

Copies pour information :

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

22130 Plancoët

le 9 février 2022

Monsieur,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[redacted]

22130 PLANCOET

[redacted]

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

Plancoët le, 14 février 2022

Objet : Déviation Plancoët

Monsieur le Directeur,

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

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

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

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

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

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

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

Je suis également impacté par ces nouvelles variantes coupant également de part en part un terrain agricole, cadastré ZD 266, en indivision avec mes deux sœurs.

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

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

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

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

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

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

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

[redacted]

[redacted]

22130 PLANCOËT

[redacted]

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

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

Madame, Monsieur,

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

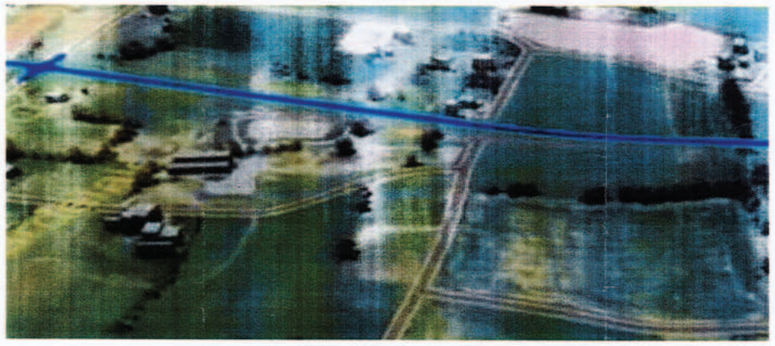
Nous avons été très surpris de découvrir courant décembre les variantes du projet de déviation. Nous avions été mis au courant au mois de juillet de ce projet de déviation par le maire de Plancoët, Monsieur Patrick Barraux, qui nous avait présenté le tracé historique (V1).
En effet, les tracés proposés tout récemment mettraient, pour 4 d'entre eux, en péril toute notre activité. Les tracés V3, V5 et V6 couperaient le centre équestre en deux sur deux blocs de 5 ha et passeraient à une dizaine de mètres de notre carrière (lieu d'entraînement principal des chevaux et de dispense des cours). Il est difficile d'imaginer l'enseignement dans une ambiance calme et sereine avec les nuisances sonores de 2000 poids lourds journaliers à quelques mètres de notre espace de travail. Comme vous le voyez sur les plans ci-joint, la route serait de plus sur élevée par rapport au niveau de notre terrain ce qui accentuerait les nuisances sonores et de plus perturberait fortement la santé mentale de nos chevaux, sans compter que les travaux de réalisation de cette route feraient disparaître nos espaces de travail.
D'un point de vue économique, le fait d'avoir une route en plein milieu de notre structure ne nous permettrait plus d'exercer notre métier de passion car il en va de soit que nous ne pourrions plus proposer de cours sur la structure, nous ne pourrions plus proposer de pension sur ces terres déstructurées et cela mettrait fin à notre activité et au projet de toute une vie.
En ce qui concerne la V2bis, celle-ci amputerait une parcelle de 6ha où nous proposons également de la pension et où nous élevons nos chevaux. La terre étant notre moyen de gagner notre vie et d'élever nos chevaux, ces deux dernières en seraient fortement impactées.

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

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

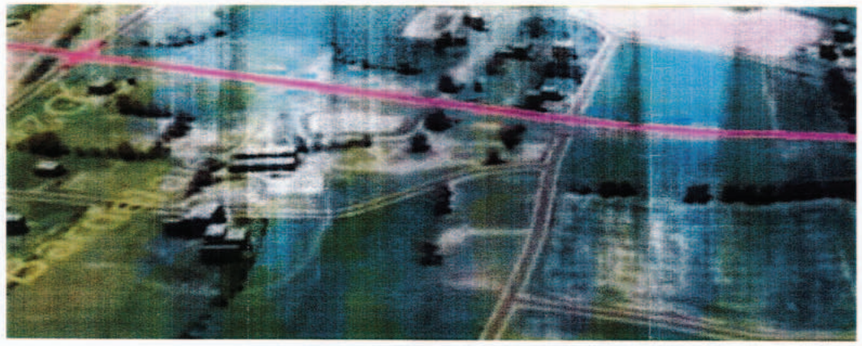
Nous restons à votre disposition pour tout renseignement.
Bien Cordialement,

[redacted]



Variante 3

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



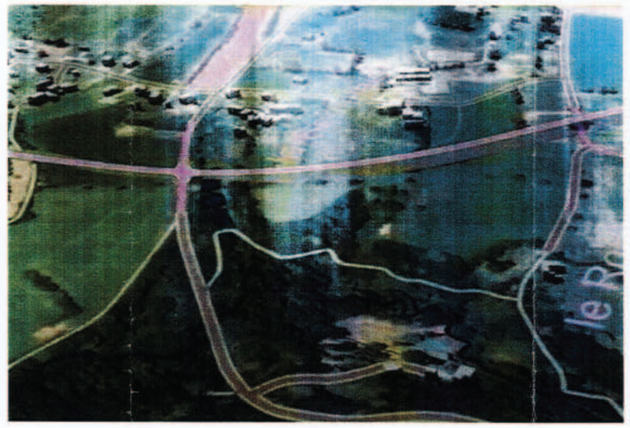
Variante 5

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



Variante 6

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



Variante 2Bis

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

9.6 ANNEXE 6 : ARTICLES DE PRESSE

Presse & Docs

Ouest-France Dinan 20/12/2021

Une concertation sur la déviation va être lancée

Plancoët — Le Département invite les habitants à se prononcer sur la déviation de la commune. Une première réunion publique sera organisée le 13 janvier.

Le projet

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

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

Les avantages de la déviation

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

Concertation publique

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



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

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

Pour la phase 1, quatre permanences sont prévues : le 17 janvier, de 14 h à 18 h, à la salle des fêtes de Plancoët ; le 22 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; le 29 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Pluduno ; le 5 février, de 9 h à 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët.

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

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

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

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

Ouest-France du 10/01/2022

Plancoët

Déviation : la réunion publique sera aussi diffusée en ligne

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

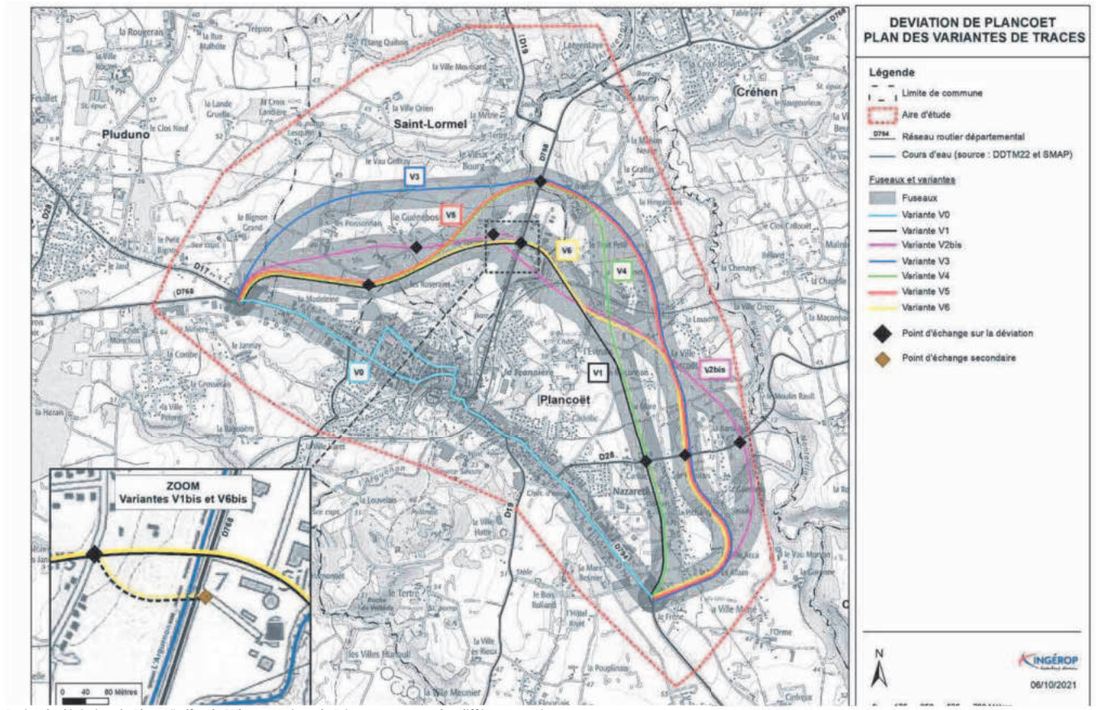
Avec le contexte sanitaire et la réglementation en vigueur, la capacité de la salle est limitée à une centaine de participants. Face à ces dispositions particulières, le Département diffusera la réunion en direct sur son site internet : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques

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

PRÉVUE EN 2026.

Déviation de Plancoët : ressorti des cartons, le projet pourrait faire polémique

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



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

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

S'ajoutent, à Plancoët, des dizaines d'opposants à des tracés qui empiètent sur des zones naturelles ou arrivent au pied de leur jardin.

Un opposant, semblant, pour l'instant, isolé, remet, quant à lui, le projet en question. Il évoque l'artificialisation de dizaines d'hectares de terre, **« autant que depuis 10 ans sur les trois communes concernées par la déviation alors qu'on demande, partout, aux collectivités locales de faire preuve de sobriété foncière. Et le bitume n'absorbe pas de CO^2 »**, retient-il (lire par ailleurs).

Pour autant, le Département, gestionnaire des RD 768 (arrivant de Lamballe) et de la RD 794 (de Dinan), envisage une déviation du centre-ville, où convergent donc ces deux routes, avec un flux parfois important.

11.000 véhicules par jour

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

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

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

Un dossier prioritaire

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

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

A l'origine du projet, voilà quelques dizaines d'années donc, une voie est tracée au nord de la commune, pour relier la route de Dinan à celle de Lamballe, contournant, globalement, le centre-ville. Ce premier tracé passait sur les deux communes limitrophes de Saint-Lormel et Pluduno, qui accueillent, aujourd'hui, les supermarchés « plancoëtins ».

Habitants impactés

Or, depuis que le Département a pris les choses en main, et que différentes études ont vu le jour, d'autres tracés sont apparus. Et les boucliers se sont levés. Notamment ceux d'un collectif d'habitants, tous impactés par les autres trajets que celui d'origine.

« Nous avons été très surpris de découvrir les nouveaux tracés, fin décembre, lorsqu'ils ont été affichés à la mairie », assure Pierre-Yves Reboux, le porte parole du collectif *Tous unis pour la déviation historique*. **« Nous ne nous opposons pas à la déviation »**, rappelle-t-il, **« mais ces tracés nous impactent individuellement et collectivement. »**

Le maire de Plancoët apporte d'ailleurs son soutien à ce collectif. « **Beaucoup de choses ont été faites en fonction de ce tracé. J'ai pu rendre certaines secteurs constructibles, sachant qu'ils ne seraient pas concernés par la déviation, par exemple. Les gens ont aussi acheté en sachant cela. Certains tracés ne me conviennent pas, et à la population non plus. Ça remet en cause tout ce qu'on a fait en matière d'urbanisme. »**

Pierre-Yves Reboux prétend que les jardins de plusieurs habitations se trouveraient alors à 20 mètres de la nouvelle route alors qu'un centre équestre, récemment racheté, serait traversé par l'un des tracés. **« Le tracé prévu était connu de tout le monde. Il contournait la zone artisanale alors que les nouveaux détruiraient des zones boisées et des parcelles agricoles. »**

Très complet cependant, le dossier en ligne du Département concernant les différents scénarios est plus nuancé. L'on y constate que les tracés n'ont pas tous le même impact sur la nature, la topographie, la géologie, les risques naturels, l'alimentation en haut potable et les cours d'eau franchis.

Autant de critères étudiés par le Département qui rend des conclusions très fournies dans sa **« présentation et analyse des variantes »**, consultable en ligne et présentée prochainement à la population. En conclusion de ce rapport, le Département attribue une note, et le tracé d'origine ne bénéficie pas de la meilleure note en terme d'impact 'global'.

« Rien n'est insoluble »

Le points noir de celui-ci s'avère le franchissement de l'Arguenon en zone humide. Un surcoût envisagé de 7 millions d'euros, ce qui ferait aussi pencher le Département pour une version moins chère du projet.

« Rien n'est insoluble », prétend cependant Patrick Barraux qui rappelle que la déviation est financée à hauteur de 70% par le Département et 30% par les communes concernées et Dinan Agglomération.

L'heure est désormais aux présentations détaillées, à la concertation... et sans doute aux débats.

● **Agnès ESTEVES DA SILVA**

DÉVIATION.

Concertation publique en cours

Le département organise une concertation en deux phases. La première permet de connaître l'avis de la population sur « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, ses enjeux et ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ; les partis d'aménagement envisagés, les variantes de tracé de la déviation et l'analyse comparative multicritères de ces variantes ».

Le public pourra ensuite formuler des observations ainsi que des propositions et participer à la conception du projet au travers d'un dialogue, afin d'enrichir le projet d'aménagement.

Réunion et permanences

Une réunion publique est prévue le jeudi 13 janvier, à 19 h, salle Kreuzau, à Plancoët et le public a jusqu'au 17 février pour formuler des remarques. Attention, la capacité de la salle étant très limitée en ce moment, mieux vaut savoir que le Département diffuse la réunion en direct sur son site internet : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques

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

Quatre permanences sont également prévues : le 17 janvier, de 14 h à 18 h, à la salle des fêtes de Plancoët ; le 22 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; le 29 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Pluduno ; le 5 février, de 9 h à 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët.

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

■ **Dossier de concertation disponible sur le site internet du Département cotesdarmor.fr/participations-publiques**

■ **Le dossier peut également être obtenu auprès des trois mairies (Plancoët, Pluduno et Saint-Lormel), où des registres sont à disposition, aux horaires habituels d'ouverture.**

UN OPPOSANT AU PROJET S'EXPRIME.

« La déviation est un non sens environnemental »

Si la déviation de Plancoët semble faire l'unanimité, une voix s'élève, cependant, pour dénoncer « un projet de l'ancien monde. »



Lorsqu'on arrive de Lamballe, une quatrième route pourrait partir, dans quelques années, du rond point à l'entrée de Plancoët.

Dans une lettre ouverte adressée à la rédaction, un habitant de Pluduno, David Rouxel, estime, que ce projet est un **« non-sens environnemental. »**

Selon lui, l'étude d'impact ne prendrait pas en considération **« les différents engagements nationaux en matière de biodiversité, de neutralité carbone, de réduction des gaz à effet de serre et de lutte contre l'artificialisation des terres agricoles. »**

Le projet de déviation routière grignoterait 40 hectares de terres agricoles, **« en contradiction avec l'objectif zéro artificialisation voulu par la loi Climat et résilience du 22 août 2021. »** Avec, notamment, l'abattage d'arbres multi-centenaires et la destruction du bocage.

L'opposant au projet assure que, dès lors, **« des changements d'orientation stratégique en la matière sont pourtant possibles. La preuve en est avec l'abandon récent des projets de contournement de Vitré, de Fougères et de Châteaubourg, dans le département voisin d'Ille-et-Vilaine. »**

Il réfute également l'argument du gain de temps que pourrait induire la déviation et assure que **« l'étude d'impact de ce projet** assène des vérités obsolètes. Loin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, une **telle déviation ne fera qu'augmenter le trafic routier. Plus on construit de routes, plus le trafic augmente. Ce n'est pas le sens de l'histoire. »**

Enfin, David Rouxel estime que ce projet, tel qu'il a été conçu, **« oppose urbains et ruraux, ce qui n'est pas souhaitable. »** Il réclame, dès lors, aux élus, **« de définir un cadre, un calendrier et une méthode compatible avec les enjeux d'aujourd'hui et de demain. »**

Les 500 administrateurs et 1 264 collaborateurs*
du Crédit Agricole en Côtes d'Armor
vous souhaitent une belle année 2022.

ADELE, ADELINE, ADRIEN, AGATHE, AGNES, ALAIN, ALAN, ALBAN, ALBANE, ALBERT, ALEXANDRE, ALEXIA, ALEXIS, ALICIA, ALINE, ALISON, ALLISON, AMANDINE, AMBRO, AMELIE, ANAELLE, ANAIS, ANATOLE, ANDRE, ANGELIQUE, ANGELO, ANNA, ANNABELLE, ANNE, ANNE-SOPHIE, ANNE-CHARLOTTE, ANNE-CHRISTEL, ANNE-CLAIRE, ANNE-CLAUDE, ANNE-HELENE, ANNE-LAURE, ANNE-LISE, ANNELYSE, ANNE-MARIE, ANNE-SOPHIE, ANNIE, ANNYVONNE, ANTHONY, ANTOINE, ANTONY, ARMELLE, ARNAUD, ARTHUR, ASTRID, AUDE, AUDREY, AURELIE, AURELIEN, AURORE, AXEL, AYMERIC, AZELICE, BAPTISTE, BASTIEN, BEATRICE, BENEDICTE, BENJAMIN, BENOIT, BERNARD, BERTRAND, BETTY, BLANDINE, BLEUENN, BRENDAN, BRIGITTE, BRUNO, CAMILLE, CAPUCINE, CARINE, CAROLE, CAROLINE, CASSANDRA, CASSANDRE, CATHERINE, CATHY, CECILE, CECILIA, CEDRIC, CELINE, CHANTAL, CHARLENE, CHARLES, CHARLOTTE, CHLOE, CHRISTELE, CHRISTELLE, CHRISTIAN, CHRISTINE, CHRISTOPHE, CHRISTOPHER, CINDY, CLAIRE, CLARA, CLARISSE, CLAUDE, CLAUDIE, CLEMENCE, CLEMENT, CORALIE, CORALINE, CORENTIN, CORINNE, CYNTHIA, CYRIL, DAMIEN, DANAE, DANIEL, DAPHNEE, DAVID, DEBORAH, DELPHINE, DENIS, DIANE, DIDIER, DOMINIQUE, DONOVAN, EDOUARD, ELEAS, ELEONORE, ELIANE, ELINA, ELISABETH, ELISE, ELIZABETH, ELODIE, ELOISE, ELSA, ELVINA, EMELYNE, EMILIE, EMILIEN, EMMA, EMMANUEL, EMMANUELLE, ENORA, ERIC, ERIKA, ERWAN, ESTELLE, ESTHER, ETIENNE, EVA, FABIAN, FABIEN, FABIENNE, FABRICE, FANNY, FARAH, FARID, FATIMA, FAUSTINE, FIONA, FLAVIE, FLORENCE, FLORENT, FLORIAN, FLORIANE, FRANCINE, FRANCK, FRANCOIS, FRANCOISE, FRANCOIS-VALENTIN, FREDDY, FREDERIC, FREDERIK, GABRIEL, GAELLE, GAETAN, GASPARD, GAUTHIER, GERALD, GERALDINE, GERARD, GHISLAIN, GILBERT, GILDAS, GILLES, GINA, GREGORY, GUENOLE, GUEWENDA, GUILLAUME, GUY, GWENAEL, GWENAELLE, GWENDAL, GWENN, GWENOLE, HELENE, HELOISE, HENRI, HERMINE, HERVE, HERVELINE, HORTENSE, HUGO, HUGUES, ILONA, INGRID, ISABELLE, JACQUES, JEAN, JEAN-ALAIN, JEAN-CHARLES, JEAN-FRANCOIS, JEAN-JACQUES, JEAN-LUC, JEAN-MARC, JEAN-MARIE, JEAN-MICHEL, JEAN-PAUL, JEANNE, JEAN-PHILIPPE, JEAN-RENE, JEAN-SEBASTIEN, JEAN-YVES, JEDIAELLE, JEFFERSON, JENNIFER, JEREMIE, JEREMY, JEROME, JIMMY, JOCELYNE, JOCYA, JOEL, JOHAN, JOHANN, JOHANNA, JOHANNE, JONATHAN, JORDAN, JOSE, JOSEPH, JULIA, JULIAN, JULIE, JULIEN, JULIETTE, JULINE, JUSTINE, KARINE, KATY, KELLY, KEVIN, KILLIAN, KRISTELL, KRISTELLE, LAETITIA, LAURA, LAURE, LAURENCE, LAURENE, LAURENT, LAURIANE, LAURIE, LEA, LENA, LENAICK, LENAIG, LESLIE, LIONEL, LISA, LOIC, LOLITA, LORIANE, LOUBNA, LOUIS, LOUISE, LUC, LUCAS, LUCIA, LUCIE, LUCILE, LUDIVINE, LUDOVIC, LYDIA, LYDIE, MADELEINE, MAEL, MAELA, MAELIE, MAELLE, MAEVA, MAGALI, MAGALIE, MAGGUY, MAITE, MALORIE, MALORY, MANNAIG, MANON, MARC, MARCEL, MARC-ETIENNE, MARGAUX, MARGOT, MARIANNE, MARIE, MARIE-LAURE, MARIE-AMELIE, MARIE-ANNE, MARIE-ANNICK, MARIE-CLAUDE, MARIE-GABRIELLE, MARIE-JOSEE, MARIE-LAURE, MARIE-LOUISE, MARIE-ODILE, MARIE-OTILIA, MARIE-PIERRE, MARIE-THERESE, MARIE-YVONNE, MARILYNE, MARINA, MARINE, MARIO, MARION, MARK, MARLENE, MARTIN, MARTINE, MARYLINE, MARYSE, MATHIEU, MATHILDE, MATTHIEU, MAUD, MAURIANE, MAURICE, MAXIME, MAXIMILIEN, MEGANE, MEHDI, MELANIE, MELISSA, MERWEN, MICHAEL, MICHEL, MICHELE, MICHELLE, MICKAEL, MONIQUE, MORGAN, MORGANE, MURAT, MURIEL, MYLENE, MYRIAM, NADEGE, NADIA, NADINE, NAJAT, NATACHA, NATHALIE, NATHAN, NAWAL, NESE, NICOLAS, NICOLE, NINA, NOEMIE, NOLWEN, NOLWENN, OCEANE, ODILE, OLIVIER, OPHELIE, PAMELA, PAOLA, PASCAL, PASCALE, PATRICE, PATRICIA, PATRICK, PAUL, PAULINE, PERRINE, PHILIPPE, PIERRE, PIERRE-LOUIS, PIERRE-YVES, PIERRE-ALAIN, PIERRE-HENRI, PIERRE-MARIE, PIERRE-OLIVIER, PIERRE-YVES, PIERRICK, QUENTIN, RACHEL, RACHELLE, RAYMOND, REGINE, REGIS, REMI, REMY, RENAN, RENAUD, RENE, RICHARD, ROBERT, ROGER, ROLAND, ROMAIN, ROMANE, RONAN, ROSE-MARIE, ROSELYNE ROSINE, ROXANE, ROXANNE, ROZANNE, ROZENN, SABINE, SABRINA, SALOME, SAMUEL, SANDRA, SANDRINE, SANDY, SARAH, SEBASTIEN, SEGOLENE, SERGE, SEVERINE, SIGOLENE, SILIA, SIMON, SOAZIC, SOLANGE, SOLEN, SOLENE, SOLENN, SONIA, SOPHIA, SOPHIE, STANISLAS, STELLA, STEPHANE, STEPHANIE, STEVEN, SYLVAIN, SYLVAINE, SYLVIA, SYLVIANE, SYLVIE, TANGUY, THIBAULT, THIERRY, THOMAS, TIPHAINE, TOM, TONY, TRACY, TUGDUAL, VALENTINE, VALERIANE, VALERIE, VALERY, VANESSA, VERONIQUE, VICTOR, VINCENT, VIOLAINE, VIRGINIE, VIVIANE, WENDY, WILLIAM, XAVIER, YAELLE, YANN, YANNICK, YOAN, YOANN, YOHAN, YOHANN, YOLANDE, YOUENN, YUNA, YVES, YVON.

CÔTES D'ARMOR

EUX AUSSI SONT ATTACHÉS AUX CÔTES D'ARMOR ET AGISSENT CHAQUE JOUR DANS VOTRE INTÉRÊT ET CELUI DE LA SOCIÉTÉ.

* chiffres à fin décembre 2021
Caisse régionale de Crédit Agricole Mutuel des Côtes d'Armor, société coopérative à capital variable, agréée en tant qu'établissement de crédit. Siège social : La Croix Tual, 9 rue du Plan, PLOUFRAGAN - 22098 SAINT BRIEUC CEDEX 9. 777 456 179 RCS SAINT-BRIEUC. Société de courtage d'assurance immatriculée auprès de l'ORIAS sous le n° 07 023 501 (www.orias.fr). Titulaire de la carte professionnelle Transaction, Gestion Immobilière et Syndic n° CPI 2201 2021 000 000 003 délivrée par la CCI des Côtes d'Armor, bénéficiant de la Garantie Financière et Assurance de Responsabilité Civile Professionnelle délivrées par CAMCA 53 rue de de la Boétie 75008 Paris.

Presse & Docs

Ouest-France Dinan 17/01/2022

Plancoët

Le Département a présenté le projet de déviation



Jeudi soir, la salle Kreuzau était comble, pour assister à la présentation, par le Département, du projet de déviation de Plancoët. | PHOTO : OUEST-FRANCE

Jeudi, la réunion sur le projet de déviation de Plancoët a été animée par André Coënt, vice-président départemental en charge des infrastructures ; Franck Bourdais, directeur ; Philippe Robers, en charge des grands travaux ; et Gwenaël Geoffray, du bureau d'études.

Lors de cette première phase de concertation, le projet a été présenté dans sa globalité. André Coënt a justifié cet investissement classé dans **« les opérations prioritaires du Département ».**

Sa création s'appuie sur le besoin de sécurité en fonction d'un gros trafic routier. Elle participerait à faciliter les liaisons dans les domaines de l'économie et du tourisme. **« Le nouveau tracé vise la fluidité et non la rapidité »,** précise-t-il.

Le bureau d'études a communiqué les étapes du projet, la synthèse des sensibilités et leur hiérarchisation. Ainsi l'hypothèse **« d'une déviation par le sud, ou d'un tracé éloigné par le nord, n'est pas pertinente ».** Les hypothèses retenues prennent en compte l'étude hydraulique, l'activité agricole, les distances et les coûts (estimés de 21 à 29 millions d'euros selon le tracé).

Un temps d'échanges a prolongé la réunion. La diffusion en direct sur internet a permis une large participation

Patrick Barraux, maire et son conseil municipal souhaitent **« le tracé initial ».** Des riverains ont fait part de leurs interrogations.



La première réunion publique sur le projet de déviation en marque le coup d'envoi. Mais il faudra de longues années avant de voir sa réalisation.

CONTOURNEMENT. 120 personnes à la première réunion publique

En visioconférence ou en présentiel, chacun pouvait assiter à la première réunion publique organisée par le Département concernant la déviation de Plancoët.

PLANCOËT

Dans la salle Kreuzau, 120 personnes environ se sont déplacées pour venir écouter les différents acteurs de ce projet, dont des élus des communes voisines comme Saint-Lormel et Pluduno, concernées au premier chef, et en présence aussi des conseilleurs départementaux.

La distanciation réglementaire était respectée et c'est un auditoire calme et attentif qui a suivi les différentes démonstrations présentées concernant les variantes du tracé.

Revenir au tracé initial

Le maire de la commune, Patrick Barraux, a présenté la position du conseil municipal de la commune, des deux conseillers départementaux, qui rejoint celle du collectif des riverains, souhaitant la réalisation du tracé initial, c'est à dire la variante N°1, du rond point de la zone artisanale de Nazareth au rond-point prévu à la zone artisanale de Saint-Lormel.

« Voilà plus de 40 ans qu'une bonne majorité de Plancoëtins et d'usagers attendent cette déviation. Au centre ville, la situation est devenue catastrophique avec plus de 10.000 véhicules par jour dont bon nombre de poids lourds. Or les choses ne vont pas en s'arrangeant avec l'accroissement prévu du trafic et ce n'est pas le dramatique accident que nous avons subi dernièrement qui va me donner tort ».

Concernant son choix de la variante N°1, tracé le plus court, « c'est le moins impactant, par ce que tout le monde était au courant et que nous avons réalisé tous nos documents d'urbanisme en fonction de ce tracé. Nous avons fermé certaines zones à l'urbanisation et nous en avons ouvert d'autres à la construction dans des secteurs qui n'étaient pas censés être à proximité du tracé, mais qui, aujourd'hui seraient impactés par de nouvelles variantes. C'est toute la politique d'aménagement de la ville de Plancoët qui serait remise en cause par ces nouvelles variantes avec en plus la problématique du coût astronomique du franchissement de l'Arguenon. En concertation avec nos amis de Saint-Lormel nous serons en mesure de présenter une solution de franchissement beaucoup plus économique et qui impactera moins le territoire lormelois ».

Milieux agricoles et environnement

Pour conclure, Patrick Bararux a réaffirmé « la forte volonté de la ville de Plancoët que cette déviation soit réalisée avec le moins d'impact possible sur la tranquillité des riverains, en veillant à la préservation du milieu agricole et bien sûr, en veillant à la préservation de l'environnement. Le tout dans le respect de nos documents d'urbanisme ».

CONTOURNEMENT. Paroles de résidentes

Mélaine est commerçante dans la rue du Pont : « J'ai suivi en visio toute la réunion, le fait que ce soit en visio c'était un avantage pour les personnes ne pouvant se déplacer. Je trouve que la réunion a été bien menée. Mais je pense que tout le monde a été déçue à l'écoute des différents variantes proposées. A mon avis, les gens attendaient plutôt des explications sur le tracé historique prévu initialement, surtout du fait de l'urbanisation qui a été étudiée en tenant compte de ce tracé. Néanmoins, il était quand-même important de discuter sur différentes possibilités et d'apporter toutes ces précisions. Pour moi, la déviation n'aura aucun impact sur le côté commercial dans la ville. En tant que commerçante installée dans la rue du Pont, j 'ai d'ailleurs adressé un SMS lors de la réunion pour confirmer cette position. Je pense que cela peut permettre à des acheteurs de venir reprendre le centre-ville, de pouvoir en profiter calmement sans risquer de se faire écraser... ».



Mélaine, commerçante rue du Pont.

Pour Marie Thérèse, demeurant dans la commune de Créhen, « je n'habite pas la commune de Plancoët, mais j'y viens régulièrement pour faire mes courses. Je ne suis d'ailleurs pas la seule aux alentours et de nombreuses personnes font de même. En ce qui concerne la déviation il se peut qu'il y ait un impact ou pas, tout dépendra sans doute du tracé... ».

DÉVIATION DE PLANCOËT. Derrière leur écran, 250 personnes captivées par la réunion publique

C'était un peu prévisible tant le sujet est brûlant et la salle petite : la première réunion publique organisée par le Département au sujet de la déviation a fait le plein. Aussi bien en salle qu'à distance...

Au premier abord, tout ça paraissait un peu compliqué. Mais, devant tenir compte des mesures sanitaires actuelles, le Département des Côtes-d'Armor a dû se résigner à trouver une solution pour organiser la première réunion publique évoquant la déviation du centre-ville de Plancoët.

Quelques jours avant l'événement, on nous promettait de pouvoir le suivre sur internet. Des questions par SMS pourraient même être posées aux intervenants. On imaginait alors des images figées sur une brochette d'intervenants sans saveur qui auraient récité leur litanie avant de répondre aux questions d'un public qu'on ne voyait pas.

Il est 18h40, jeudi 13 janvier, lorsque nous tapons l'adresse du site du département sur Internet. Sur la page d'accueil du site, on repère immédiatement ce qui nous concerne **« Suivre la réunion publique de la déviation de Plancoët en direct »**. Mais, malgré nos clics répétés, rien ne vient. Il est peut-être trop tôt.



Circulation dans le centre-ville de Plancoët. Département des Côtes-d'Armor.

18h55. On retape l'adresse du Conseil départemental sur internet. Même page d'accueil et même tentative. Cette fois, une nouvelle page s'ouvre et on entre dans le vif du sujet. On voit clairement la salle Kreuzau, les dos des personnes du public, un écran blanc au fond, des intervenants attablés et une jeune femme avec un micro, debout devant l'écran, qui regarde l'heure. **« Il est 19h, nous allons pouvoir commencer »**, annonce-t-elle.

Pas de pass sanitaire

En préambule, Hélène Herzog-Stasi, animatrice du cabinet de communication Etat d'Esprit, revient sur l'objet de cette réunion et précise qu'elle n'est pas soumise au pass sanitaire, ainsi que l'ensemble de la consultation (ateliers, autres réunions), souhait des organisateurs pour toucher le plus de monde possible.

Après une brève présentation de la soirée, la parole est donnée rapidement au maire de Plancoët. Fidèle à lui-même, Patrick Barraux donne le ton dès ses premières phrases. **« Pour couper court à toute polémique, je vais vous donner le point de vue du conseil municipal : nous soutenons le projet historique de la déviation. »** Pour mémoire, un tracé dit historique était dans toutes les têtes depuis les années 1970, date où la déviation a été imaginée par les collectivités de l'époque avant d'être délaissée. Il contourne légèrement la ville par le Nord.

> « Nous allons vous écouter, mais il y aura des contraintes »
> **ANDRÉ COËNT, VICE-PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL**

Mais le maire a, un peu, brûlé les étapes. André Coënt, vice-président en charge des infrastructures et des mobilités douces au Conseil départemental, intervient alors, recadrant l'objet de la réunion sur l'utilité de cette déviation : **« le projet de déviation de Plancoët est inscrit en opération prioritaire dans le schéma départemental d'aménagement routier »**, présente-t-il.

Et l'élu de rappeler que la ville est traversée par deux routes importantes, l'une vers Dinan et l'autre vers Lamballe. Le trafic quotidien, estimé entre 6.000 et 10.000 véhicules, dont 5 à 10% de camions, s'avère dense. **« Le projet de déviation permettra d'améliorer et de sécuriser les itinéraires et supprimer des trafics de transit »**, retient André Coënt qui complète, **« nous sommes là pour échanger sur l'opportunité du projet, les variantes proposées. Nous allons vous écouter, mais il y aura des contraintes et il faudra les respecter. »** Dont l'une des plus importantes... le coût, estimé de 21 à 29 millions d'euros en fonction des projets.

Pendant que les prises de paroles se succèdent, des projections défilent sur l'écran. Des zooms sont alors opérés pour ceux qui regardent depuis leur écran avec des informations très lisibles. L'animatrice revient parfois sur l'une des interventions, demandant un éclaircissement ou relevant avec humour quelques mots.



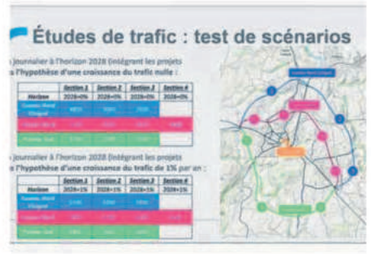
Flux de circulation actuels à Plancoët Département des Côtes-d'Armor

RÉUNION PUBLIQUE DE PLANCOËT (SUITE). Études et questionnements

Après une vingtaine de minutes, le directeur des infrastructures au Département, Franck Bourdais, s'exprime à son tour, rappelant que la collectivité locale gère 4.600 km de routes. **« La déviation supprimera le transit au centre bourg et favorisera un transit le plus rapide et le plus court possible. C'est aussi un plus pour l' économie et le tourisme en desservant la côte d'Émeraude puis les terres. »**

> « Ce n'est pas une 4 voies ! »

Franck Bourdais met aussi fin au doute de certains : non, le projet n'est pas une quatre voies mais bien une deux voies. Puis, le directeur insiste longuement sur la phase de concertation, primordiale, selon lui, pour éviter tout conflit éventuel ultérieur. **« On élabore un projet pour des dizaines, voire des centaines d'années. Celui-ci est soumis à des risques juridiques forts par rapport à l'environnement. Nous avons donc envisagé plusieurs variantes pour justifier de l'intérêt du projet. Il faut qu'on dise en quoi la collectivité est légitime à créer cette route. Car, si le projet n'est pas justifié de manière complète, il peut être attaqué juridiquement. »**



Réunion publique déviation de Plancoët : le report de trafics.
Département des Côtes-d'Armor

Cette explication, Franck Bourdais devra la redonner à plusieurs reprises pendant la soirée, notamment lors de la session des questions de l'auditoire. Plusieurs d'entre-elles ont, inévitablement, tourné autour de l'intérêt du projet et du choix de tel ou tel tracé puisque les différentes voies ont été présentées.

Jusqu'à 60% de poids lourds

C'était d'ailleurs la tâche du bureau d'études, qui s'est étendu longuement sur sa façon d'opérer différents diagnostics préalables à tout projet. Son travail a commencé voilà deux ans, par une étude du trafic plancoët-in. **« En octobre 2019, 70% des flux étaient des échanges avec la commune, 4% étaient à l'intérieur même de Plancoët et 26% représentaient un transit, avec, aux heures de pointe, le matin, 60% de poids lourds »**, a présenté Gwenaël Geffroy, responsable du service Ville et Mobilité au sein du bureau d'études Ingerop.

En déterminant, et hiérarchisant, différents critères comme la zone de captage de l'eau minérale, celle de submersion et le bocage, le cabinet a déterminé trois fuseaux dans lesquels pouvait venir s'insérer la future déviation. Un au Sud de la commune, un au Nord et un plus éloigné au Nord. **« On a alors fait des tests d'éventuels reports du trafic et le potentiel le plus important était celui du Nord. »** C'est donc dans ce fuseau Nord que le bureau a ensuite étudié la possibilité de différentes variantes, 6 plus la variante 0 qui est de ne rien faire.

Les mêmes tests de report de trafic ont, à nouveau, été effectués pour chaque variante proposée. Et des différences se sont fait jour : de 4.300 véhicules à 6.700 véhicules selon les variantes. D'autres études d'impact ont été effectuées par le Département, notamment hydrauliques pour le côté inondable de la route. Tous ces résultats sont à retrouver sur le site internet du Département.

Tracé pas déterminé

La deuxième heure a été consacrée aux questions du public. Que ce soit sur place ou par SMS, elles ont tourné autour de la pertinence de réaliser cette déviation, notamment avec l'emprise agricole générée. C'est surtout le choix du tracé qui semble inquiéter. Le Département a insisté, à plusieurs reprises, et assuré que celui-ci **« n'était pas encore déterminé. »**

La réunion publique, mais également les registres des mairies, où seront consignées les remarques, et les ateliers, permettront aux élus de définir un tracé. Une majorité d'habitants s'est déjà manifestée en faveur du tracé historique. (Lire également en pages Plancoët).

Cependant, celui-ci a l'inconvénient du surcoût du passage de l'Arguenon, 7 millions d'euros supplémentaires par rapport au projet le moins cher. Mais les maires de Plancoët et Saint-Lormel ont, peut-être, une solution : coupler une partie du trajet historique à un autre, le numéro 4, pour construire un pont moins cher. Une piste que le Département assure vouloir étudier dans les prochains mois...

Agnès ESTEVES DA SILVA

L'étude complète est à retrouver sur cotesdarmor.fr

Permanences et ateliers

Le département organise une concertation permettant de connaître l'avis de la population sur « l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, ses enjeux et ses impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire ; les partis d'aménagement envisagés, les variantes de tracé de la déviation et l'analyse comparative multicritères de ces variantes ».
Le public pourra ensuite formuler des observations ainsi que des propositions et participer à la conception du projet au travers d'un dialogue.
Trois permanences : 22 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Saint-Lormel ; 29 janvier, de 9 h à 12 h, à la mairie de Pluduno ; 5 février, de 9 h à 12 h, à la salle des fêtes de Plancoët.
Deux ateliers thématiques à la salle des fêtes de Plancoët (inscriptions, DIMM@cotesdarmor.fr ou tel 02 96 77 69 05) : le 24, à 14 h, pour le monde agricole ; et à 19 h, pour les acteurs économiques. Le public a jusqu'au 17 février pour formuler des remarques.

Petit bleu (Le) 27/01/2022



Le collectif de la Vallée du Montafilan est favorable au tracé historique.

CONTOURNEMENT.

A la Hingandais, un collectif en colère se constitue

Dans ce village, les habitants ne veulent pas entendre parler d'une déviation de la ville autre que celle qui avait été initialement envisagée.

PLANCOËT

Au village de la Hingandais, un collectif de riverains s'est constitué :« La Vallée du Montafilan pour leTracé Historique ». Un nom qui sonne comme un slogan. Il est composé de 35 familles. David Chereau en est le porte-parole.

« Nous savons que d'autres collectifs existent. Nous tenons tous le même discours, avec une volonté identique: oui pour une déviation, mais non pour les variantes présentées par le Département. Il faut conserver le tracé historique datant de plus de 50 ans. Cette variante 1 est la plus courte et est connue de tous les Plancoétins. L'urbanisation de la commune y a été pensée en en tenant compte. Les personnes qui ont acheté une maison dans le village pour vivre dans un endroit naturel et calme ».

Des variantes trop proches des maisons

Mais aujourd'hui, les variantes 3 et 5 proposées par le Département « passent à quelques dizaine de mètres des habitations. Nous n'avons reçu aucune information, c'est par la presse que nous avons pris connaissance de nouvelles variantes, cela nous a d'autant plus surpris ».

Pour le collectif, de nombreuses problématiques surgissent brutalement, « nuisances sonores et lumineuses, les poids lourds roulent jour et nuit. De plus, la proximité de la Vallée du Montafilan et sa biodiversité importante, pourrait être défigurée. De terres agricoles sont impactées, des chemins de randonnées seront impraticables. Même si nous ne connaissons pas tous les détails, nous avons de fortes craintes ».

Le chemin le plus court serait le meilleur

De la première réunion publique qui s'est tenue voici quelques jours, les membres du collectif présents en sont ressortis sans aucune réponse, « nous ne sommes pas très rassurés, malgré les annonces du maire, Patrick Barraux, qui a confirmé la position claire des élus en faveur du tracé historique. Mais il n'est pas le seul à décider sur ce dossier ».

Même le centre-ville serait impacté selon David Chéreau. « Plus la déviation sera longue en kilomètres, plus les voitures continueront à passer par le centre pour gagner du temps. Le tracé initial est de 4,7 km, les autres feraient 6 km. Ce projet ne doit donc pas se faire contre mais pour et avec les Plancoëtins ».

Le collectif est bien décidé à continuer son action sans baisser les bras, « nous restons mobilisés et attentifs. Nous avons déposé des remarques sur le site du Conseil Départemental, il ne peut pas les ignorer. La parole politique doit prouver qu'elle peut encore compter ».

Petit bleu (Le) 03/02/2022

PLANCOËT



Les propriétaires des Ecuries de Plancoët. vicenzi

CONTOURNEMENT.

Les propriétaires du Centre Equestre sont inquiets

Les nouveaux propriétaires du centre équestre au lieu dit le Marronnier, Hélène Dantec et Maxime Lorinquer, sont très inquiets de certains tracés pour la déviation de la ville.

PLANCOËT

Quand ils ont acheté en juillet 2021, Hélène Dantec et Maxime Lorinquer n'étaient absolument pas au courant d'une déviation qui viendrait traverser leur domaine quasiment de part en part.

« Nous étions au courant du tracé historique de la déviation. L'ancienne propriétaire et la municipalité de Plancoët ont été très honnêtes, nous faisant part de l'existence d'un projet de contournement. A la lecture du tracé initial, il était évident que nous n'étions pas impactés ».

Rassurés, ils achètent la propriété en juillet 2021.

Mais depuis, au sortir de la réunion publique, et à l'écoute des propositions énoncées par le Conseil Départemental, le sourire n'est plus au rendez-vous.

> « Que le Conseil départemental nous retrouve 25 hectares
> HÉLÈNE DANTEC, MAXIME LORINQUER

« Selon les annonces du Conseil Départemental, sur la totalité du domaine, trois variantes (V3,V5,V6) impacteraient directement le centre équestre et la variante V2 bis impacterait les terres louées en bas de la vallée du Montafilan. Si ces routes sont réalisées c'est la totalité du domaine qui est mis à mal, avec des poids lourds et des voitures qui passeraient à trois mètres de la carrière, mettant en péril notre travail. C'est tout notre projet professionnel qui est en danger. Nous avons tout investi dans ce centre équestre », expliquent les deux jeunes entrepreneurs.

Bien que très satisfaits de l'intervention de Patrick Barraux, maire, ils demeurent « quand même inquiets pour la poursuite de notre projet de vie. Si les variantes proposées par le Département sont actées, cela défigureraient complètement le paysage, entraînant des nuisances sonores, une impossibilité de travailler sauf à refaire toutes les installations. Nous demanderions alors que le Conseil Départemental nous retrouve 25 hectares pour réinstaller un centre équestre afin que nous puissions continuer notre activité. Et dans ce cas là, il serait légitime qu'il prenne à sa charge les travaux entraînés par ce changement ».

L'inquiétude gagne le couple qui ne comprends pas ces propositions de variantes alors même qu'en conservant la déviation initiale le problème serait résolu. « Et pas seulement pour nous, mais aussi pour d'autres Plancoëtins, des éleveurs, des agriculteurs. Il y aussi nos chevaux, sans parler de la nuisance sonore pour eux, il faudrait les mettre aux prés à 5 km de distance. C'est impensable de les déplacer, nous devons garder la proximité avec les chevaux qui sont en pension. De plus, nous avons choisi un lieu de vie calme et protégé, il est inadmissible que celui ci soit détruit sans tenir compte de nos vies. Cela est même intolérable pour nos clients qui apprécient le calme et le chant des petits oiseaux, la tranquillité de l'endroit est un facteur important de notre réussite. Il y va de notre avenir ».

Petit bleu (Le) 03/02/2022

SAINT-LORMEL

LE CONSEIL EN 3 POINTS

1. Contournement de Plancoët

Loïc Daunay, adjoint, a présenté les scénarios proposés par le Conseil Départemental. « **Notre commission urbanisme émet une préférence pour les variantes 4 ou 5 et propose d'écarter les variantes 1bis, 6bis, 2 et 3. Depuis, une rencontre avec les élus de Plancoët a permis de confronter les préférences. La discussion a permis une proposition de nouvelle variante qui consisterait à emprunter le tracé de la variante 1 à l'est de la ZA des Vergers et la variante 4 sur le territoire lormelois, en reliant ces deux parties par l'actuelle RD 768 (Route des Marais). Cette nouvelle variante sera étudiée par les services du Département** ».

Il a été soumis au vote du conseil municipal d'écarter dès à présent définitivement les variantes 1bis,6bis,2et3, de confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte et de différer le choix entre les variantes 4,1 mixte à l'issue de la concertation.

2. Pacte Fiscal Financier Solidaire

Le maire a présenté aux élus le pacte fiscal financier solidaire de Dinan Agglomération. La commune est éligible à hauteur de 75.000€ de dotation dans le cadre du fonds de concours, pour un projet au choix. La décision a été prise de mettre cette dotation dans le projet de la salle polyvalente, « **qui nécessite des travaux de rénovation et de mise aux normes** ».

3. Beaussais-sur-Mer

Le maire a présenté la demande de rattachement de la commune nouvelle de Beaussais-sur-Mer (Ploubalay, Trégon, Plessis-Balisson) à Dinan Agglomération, avec effet au 1er janvier 2023. Les élus se sont prononcés par huit voix pour et 6 abstentions.

Ouest-France Dinan 08/02/2022

Le Collectif de la Louverie pour le tracé historique

Plancoët — La déviation continue de faire des mécontents. Un nouveau collectif vient de voir le jour. Une réunion est prévue en mairie, le 12 février, avec les autres collectifs opposés au projet.

La mobilisation

Après la réunion publique et les réunions de concertation du Conseil départemental, un nouveau collectif s'est constitué, pour défendre la réalisation de la déviation historique, se montrant solidaire des habitants et usagers du centre-bourg qui « **subissent, depuis longtemps, des nuisances inacceptables** ».

Le Collectif de la Louverie représente plus de trente propriétés qui adhèrent à cette revendication. Pierrick Fleurance, l'un des membres, explique les arguments du collectif contre les tracés des variantes et « **soutient le centre équestre en pleine expansion, voué alors à disparaître** ».

Il ajoute son regret « **qu'aucune étude d'impact ne soit réalisée sur la sécurité des piétons, des cavaliers, des vélos, des randonneurs, nombreux à utiliser les chemins et routes communales** ».

Il évoque la faune, la flore et la zone boisée des lieux à préserver et il fait référence à la Loi climat et résilience d'août 2021.

Le collectif s'insurge contre les tracés des variantes qui consomment des terres agricoles (plus de 5 hectares) et traversent jusqu'à neuf fois les voies communales contre deux avec le tracé historique.



Samedi, le Collectif de la Louverie s'est rassemblé sur le terrain pour défendre le tracé historique et s'opposer à l'itinéraire des variantes proches de ses habitations. | PHOTO : OUEST-FRANCE

En clair, le collectif revendique son choix de « **vivre au calme et proche de la nature** ».

Une journée de mobilisation

Les collectifs en faveur du tracé historique de la déviation de Plancoët se mobilisent pour défendre leurs revendications et soutenir les élus locaux.

Ils se réuniront samedi 12 février, à 11 h 30, devant la mairie. Ils seront reçus par Patrick Barraux, maire, et Marie-Christine Cotin, conseillère départementale.

À cette occasion, les pétitions seront remises par les collectifs participants : Tous unis pour la déviation historique, Collectif de la Louverie, Collectif la Noé-Pinet, le Petit-Trait, le Grand-Trait, Collectif de la Vallée de Montafilan pour le tracé historique.



Ouest-France Dinan 09/02/2022

Le dossier de la déviation de nouveau ouvert

Plancoët — La route, qui doit contourner la commune, fait l'objet d'une concertation publique par le Département. Mais les variantes proposées ne plaisent pas au maire, ni à certains habitants.

C'est un des dossiers **« prioritaires »** du Département. Ressorti des cartons, le projet de déviation de Plancoët est en cours de concertation publique (jusqu'au 17 février). Le but de cette nouvelle route ? Dévier, via le nord, les automobilistes, nombreux à traverser le bourg de cette commune de près de 3 000 habitants.

Selon le maire Patrick Barraux, environ 10 000 véhicules roulent dans le centre-ville chaque jour, **« dont 10 % de poids lourds ».**

Une « urgence »

La déviation, imaginée dans les années 1970 par le maire de l'époque et le Département, est longtemps restée dans les placards. **« Il ne s'est pas passé grand-chose, mis à part beaucoup de palabres »,** retrace Patrick Barraux.

Pendant ce temps-là, la commune a vu son trafic grossir. Les routes créées **« pour que deux chars à bœufs se croisent »** sont étroites pour les camions qui circulent. **« On est au carrefour de Dinard, Saint-Malo, Lamballe et Dinan. Aujourd'hui, la situation est difficile. Et ça va s'accélérer, avec l'agroalimentaire qui se développe. »**

Le premier édile a donc voulu accélérer les choses, après avoir enfilé son écharpe en 2014. **« Il n'y a pas un jour sans incident. Le récent accident** (un piéton est décédé, après avoir été écrasé par un semi-remorque, N.D.L.R.) **dénote de l'urgence de la déviation. Elle est devenue indispensable, mais il faut veiller à la préservation du milieu agricole, de l'environnement et à la tranquillité des riverains. »**

Un autre tracé ?

Le Département a donc relancé le dossier cette année. Il compte créer une route, entre le rond-point du Frêne, sur la D794, et le giratoire de la Millière, sur la D768. Plancoët, mais aussi Saint-Lormel et Pluduno seraient impactées.

Mais, alors qu'un tracé avait été dessiné il y a quarante ans *(le premier sur l'infographie)*, des « variantes » sont présentées. Ce qui n'est pas du goût du maire, ni de certains habitants, qui ont monté des collectifs.

« Tout l'urbanisme de la commune a été fait selon le premier tracé. On a ouvert certains secteurs à l'urbanisation, en se disant qu'ils ne seraient pas touchés », s'agace Patrick Barraux.

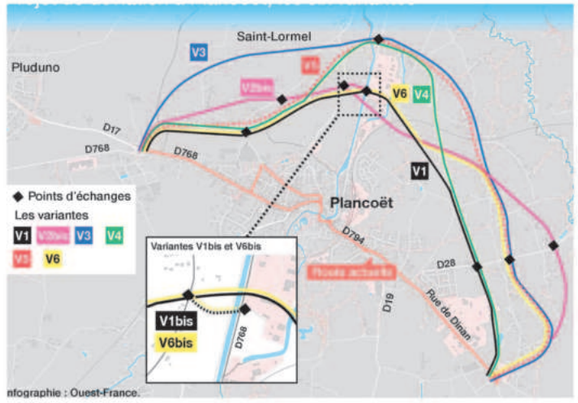
D'autant que certains trajets proposés par le Département traverseraient des champs d'exploitations agricoles, voire le centre équestre, installé au lieu-dit le Marronnier.

« Avec la variante n° 1, une seule ferme serait impactée. On a déjà paré cela, avec le propriétaire (un conseiller municipal), associé au projet, et qui pourrait construire un boviduc. »

Le maire, conscient que le franchissement de l'Arguenon coûte cher à l'endroit du premier tracé, a une autre idée en tête. **« On propose un franchissement plus haut, en passant par la D768, à un coût inférieur. »**

La route du premier tracé rejoindrait le n° 4 et descendrait ensuite par Saint-Lormel. **« Je ne vois pas comment le Département pourrait faire une déviation, sans prendre en compte l'avis des élus et des riverains »,** ajoute Patrick Barraux, qui compte bien faire entendre sa voix. Le tracé définitif devrait être connu fin 2023.

C.G.



Infographie : Ouest-France.

Le Département à la recherche d'un consensus

Entretien



André Coënt et Franck Bourdais.

André Coënt, conseiller départemental en charge des infrastructures et des mobilités douces, et **Franck Bourdais,** directeur des infrastructures.



Le dossier de la déviation de Plancoët, pour désengorger le centre-ville, est remis sur la table. Photo : Ouest-France

Pourquoi ce projet est-il devenu prioritaire cette année ?

Il est inscrit au schéma départemental d'aménagement des routes depuis 2015. Il n'est pas encore totalement ficelé. On concerte encore sur le projet, car il n'a pas fait l'objet d'études environnementales et d'analyse des impacts.

Le Département propose six variantes, alors qu'une seule avait été présentée à l'époque. Pourquoi ?

Dans les années 1970, les projets routiers n'étaient pas contraints aux mêmes règles environnementales et procédurales. Le maître d'ouvrage décidait quasiment tout seul du tracé, sur un coin de table. Aujourd'hui, on est plus du tout là-dedans. On compare les variantes, pour justifier que c'est vraiment un objet routier nécessaire à l'activité économique, au développement, la sécurité, à l'environnement… Et que la solution aura un moindre impact sur l'environnement, le milieu, l'habitat, et un coût économique acceptable.

Les variantes créent l'inquiétude chez les élus et les riverains, qui craignent de voir une route traverser leur jardin. Le centre équestre pourrait voir son terrain coupé en deux. Est-ce que tous ces avis seront pris en compte ?

On ne peut plus faire un projet de contournement avec une seule possibilité. Il faut absolument présenter plusieurs scénarios. Mais cela ne veut pas dire que le tracé historique ne sera pas retenu.

Il y a une concertation publique, il est évident qu'on en tient compte. Tous les éléments que l'on a récupérés seront analysés. Néanmoins, on ne peut pas cumuler les contraintes de tout le monde. On devra faire des choix. Un projet n'atteindra jamais 100 % de personnes satisfaites.

Le maire propose un autre tracé. Est-ce que cela peut être pris en compte ?

Bien sûr qu'on tiendra compte de son souhait. Mais il faut également que nos techniciens et ingénieurs fassent l'ensemble de l'analyse, comme pour les autres variantes.

Combien coûterait ce projet ?

Le Département financera 70 % et le reste des 30 % sera pour les collectivités. Le budget navigue entre 22 et 28 millions d'euros. Plus on retarde le projet, plus l'inflation sera là et plus ce sera cher.

Quel est le calendrier ?

Le choix du tracé retenu devrait être effectué pour 2023, pour une enquête publique en 2023-2024, suivant le bilan de la concertation. Le démarrage des travaux pourrait avoir lieu en 2026-2027, pour une fin en 2030.

Un riverain a écrit une lettre ouverte, en dénonçant un projet d'un autre âge. Est-ce que c'était la seule solution de créer une route ?

On ne peut pas changer un modèle du jour au lendemain. Nous consommons tous des produits livrés par des camions. On ne saurait pas vivre sans transporteurs.

Le projet devra évidemment intégrer les modes multimodaux, voir comment les transports en commun pourront l'emprunter, comment les gens à vélo et à pied vont se déplacer dans la ville, comment les habitants de Créhen pourront venir à vélo de manière sécurisée… Tout cela sera pris en compte.

Recueilli par **Capucine GILBERT.**

Il dénonce « un projet de l'ancien monde »

C'est par une lettre ouverte qu'il a décidé d'entrer dans le débat portant sur le projet de déviation de Plancoët, dont la phase de concertation se termine le 17 février. Si les actuelles discussions tournent autour des différentes variantes proposées par le Département, David Rouxel remet, quant à lui, en cause le projet en lui-même.

« Ayant grandi dans une ferme à Pluduno, où mes parents résident toujours, je m'oppose fermement à ce projet que j'estime être de « l'ancien monde », souligne-t-il dans sa lettre. **Il s'agit d'un non-sens environnemental, en contradiction totale avec la parole du Conseil départemental des Côtes-d'Armor, qui a fait de la lutte contre le réchauffement climatique sa priorité. »**



David Rouxel pointe notamment du doigt la consommation de plusieurs hectares de terres agricoles, « en contradiction avec la lutte contre l'artificialisation des sols, voulue par la Loi climat et résilience ». Photo : Ouest-France

Lutter contre l'artificialisation des sols

Biodiversité, neutralité carbone, réduction des gaz à effet de serre, lutte contre l'artificialisation des terres agricoles voulue par la Loi climat et résilience… David Rouxel liste un certain nombre de problématiques actuelles, auxquelles se confronte le projet de déviation.

« J'essaye simplement de mettre les élus en face de leurs paroles », indique-t-il.

« Sur la période 2009-2020, les trois communes impactées ont consommé 47 hectares de terres agricoles (données issues de l'observatoire de l'artificialisation). Comment accepter qu'aboutisse un projet qui va consommer, à lui seul, près d'une décennie de terres agricoles ? », questionne celui qui aurait aimé que le sujet **« soit abordé ouvertement ».** Ayant participé virtuellement à la réunion publique du 13 janvier et physiquement à un atelier, il n'indique avoir reçu que des réponses **« évasives ».**

En ce qui concerne la biodiversité, il avance le fait que le projet **« conduirait à l'abattage de chênes multicentenaires, refuge privilégié d'oiseaux »,** détruirait **« encore plus de bocages »,** et menacerait **« un sanctuaire de la biodiversité »,** avec **« des espèces menacées, telles que chauves-souris et hirondelles ».**

L'argument du gain de temps ne tiendrait pas non plus selon ses dires. **« L'étude d'impact de ce projet assène des vérités obsolètes,** avance-t-il. **Loin d'encourager les déplacements à pied et à vélo, une telle déviation ne fera qu'augmenter le trafic routier. Plus on construit de routes, plus le trafic augmente. Ce n'est pas le sens de l'histoire. »**

Pour l'opposant au projet, **« des changements d'orientation stratégique en la matière sont pourtant possibles »,** citant l'abandon, en l'état, des projets de contournement de Vitré, Fougères et Châteaubourg, en Ille-et-Vilaine. **« Il convient aux élus de définir un cadre, un calendrier et une méthode compatible avec les enjeux d'aujourd'hui et de demain. »**

Thibault BURBAN.

Mobilisation

Les collectifs en faveur du tracé historique de la déviation se mobilisent samedi, à 11 h 30, devant la mairie. Ils seront reçus par Patrick Barraux, maire, et Marie-Christine Cotin, conseillère départementale. À cette occasion, les pétitions seront remises par les collectifs participants : Tous unis pour la déviation historique, Collectif de la Louverie, Collectif la Noé-Pinet, le Petit-Trait, le Grand-Trait, Collectif de la Vallée de Montafilan pour le tracé historique.



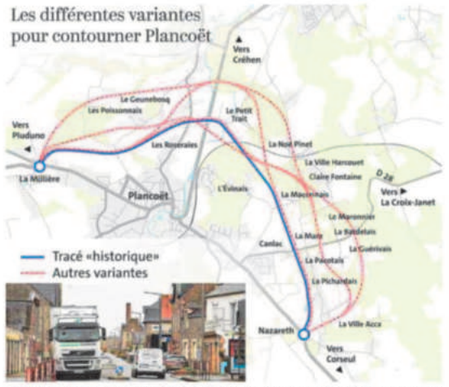
Télégramme Saint-Brieuc (Le) 17/02/2022

PLANCOËT

Des tracés de la déviation qui font crisser des dents

Évoquée depuis les années 1970, la création d'une déviation contournant le centre-ville de Plancoët est revenue sur la table du conseil départemental. La concertation publique révèle de farouches oppositions à certains tracés.

Corentin Le Doujet



Les différentes variantes du tracé de la future déviation de Plancoët ne font pas l'unanimité. Le Télégramme

1 « 11 000 véhicules par jour »

Une déviation, pour quoi faire ? « Pour renforcer l'attractivité du centre-ville commerçant, en toute sécurité et convivialité. Il y a jusqu'à 11 000 véhicules par jour à traverser Plancoët, dont 5 à 10 % de poids lourds », note Patrick Barraux, maire de ce « carrefour touristique et économique », qui a convaincu le conseil départemental des Côtes-d'Armor de plancher sur le sujet, dès 2014. La première phase de concertation publique de deux mois s'achève ce jeudi 17 février.

2 « Un projet de l'ancien monde »

L'impact environnemental d'une telle infrastructure routière est pointé du doigt par certains riverains, qui l'ont fait savoir sur la plateforme web du Département dédiée à la concertation, qui a recueilli plus de 130 commentaires. Un citoyen originaire de Pluduno évoque même « un projet de l'ancien monde ». Réponse du maire de Plancoët : « Parmi les variantes proposées, le tracé historique présente un impact moindre sur l'environnement. Et se débarrasser des poids lourds en ville permettrait d'éviter l'accident mortel de décembre 2021 ».

3 Des tracés polémiques

Un tracé dit « historique » est évoqué depuis une cinquantaine d'années, contournant le centre-ville par l'est, en reliant les ronds-points du Frêne (sortie Nazareth en direction de Corseul) et de La Millière, franchissant l'Arguenon en amont du pont de Saint-Lormel. Les variantes à l'étude ont soulevé des inquiétudes de riverains, soutenus par les maires locaux. « L'urbanisme s'est organisé autour du tracé historique, les cinq autres variantes sont problématiques car elles passent trop près des habitations ou découpent le domaine agricole », résume Patrick Barraux.

4 Un projet de 20 à 30 M €

« Lors d'une consultation, on ne peut pas proposer qu'un seul projet, il faut des variantes, d'où ces alternatives, travaillées depuis 2021. Le tracé historique sera peut-être retenu, mais les autres seront également analysés », explique André Coënt, vice-président du conseil départemental, chargé du dossier.

Selon le scénario, le coût de cette route à deux voies est estimé entre 20 et 30 M€ (financé à 70 % par le Département, 30 % restant à la charge des communes concernées et de Dinan Agglo). « Le choix devrait se faire en septembre 2022, suivi d'une deuxième concertation publique. Après la réalisation des études environnementales, l'enquête d'utilité publique est prévue en 2026, pour des travaux de 2027 à 2030, voire plus », annonce André Coënt.

Le centre équestre craint d'être coupé en deux

Corentin Le Doujet

La nouvelle a de quoi désarçonner Hélène Dantec et Maxime Lorinquer, nouveaux propriétaires du centre équestre situé dans la campagne verdoyante des Marronniers, à Plancoët, depuis le 1er août 2021. Originaires du Finistère, les deux jeunes gérants des Écuries de Plancoët ont découvert en décembre qu'ils pourraient être touchés de plein fouet par la future déviation à l'étude. Certaines propositions de tracés passent juste derrière la carrière où évoluent les cavaliers et couperaient leur centre équestre en deux !

« C'est l'incompréhension »

« On a une cinquantaine de chevaux. Ici, c'est notre lieu de vie et de travail. On était au courant du tracé historique de la future déviation, prévue à environ 500 mètres de chez nous, et on n'y est pas opposé. Mais des variantes traversent carrément le centre équestre et coupent nos champs. Sur 25 ha, on a deux blocs de 5 ha, d'un seul tenant, qui se trouveraient alors morcelés. C'est l'incompréhension, on a acheté en juillet, on est Jeunes agriculteurs, pourquoi on n'a pas été informés ? », ruent dans les brancards Hélène et Maxime, qui, alertés par leurs voisins, ont participé aux réunions de concertation publique et ont mis à disposition de leurs clients la pétition lancée par les collectifs de riverains, militant pour le tracé « historique ». Une option, selon eux, moins impactante sur l'environnement, l'urbanisme et le cadre de vie des habitants.



Maxime Lorinquer et Hélène Dantec tiennent les rênes des Écuries de Plancoët depuis août 2021, et ont découvert en décembre que des propositions de tracé de la future déviation de Plancoët traversent leur propriété. Le Télégramme/Corentin Le Doujet

Quatre collectifs de riverains mobilisés

Les diverses propositions de tracés de la future déviation de Plancoët sont loin de faire l'unanimité. Quatre collectifs ont ainsi vu le jour : Tous unis pour le tracé historique ; le collectif de La Louverie ; celui regroupant les lieux-dits La Noë-Pinet, le Petit-Trait et le Grand-Trait ; et le collectif de La Vallée du Montafilan. Représentant environ 170 familles et une trentaine d'entreprises, ces quatre collectifs ont remis une pétition portant 700 signatures, au maire de Plancoët, samedi 12 février.

« Nuisances et dépréciation immobilière »

« Le tracé historique est connu depuis une cinquantaine d'années, les gens ont acheté leurs terrains et maisons en fonction. Mais on a découvert d'autres variantes, fin décembre », explique David Chéreau, représentant du collectif de La Vallée du Montafilan. Et de livrer son cas personnel : « On a acheté notre maison il y a sept ans, en sachant que la déviation passerait à 900 mètres, mais certaines variantes présentées rapprochent la route à une centaine de mètres ! On s'est excenté volontairement, pour profiter d'un environnement calme et naturel. Là, on risque d'avoir une route à fort trafic, 7j/7 et 24h/24, avec des poids lourds de l'agroalimentaire. On craint ces nuisances et la dépréciation immobilière de notre maison », détaille le Plancoëtin, qui a fait part de ses inquiétudes, partagées par nombre de riverains, lors de la concertation publique. « Le conseil départemental nous a dit qu'il prendrait en compte nos collectifs, et on se sent soutenus par les élus locaux. Mais on reste mobilisés ! ».



Les collectifs en faveur du « tracé historique » de la future déviation de Plancoët ont remis une pétition portant 700 signatures, samedi 12 février, au maire de Plancoët. Photo Collectif La Vallée du Montafilan

Petit bleu (Le) 17/02/2022

PLANCOËT

CONTOURNEMENT. « Et le parc naturel régional dans tout ça ? »

Si des collectifs se forment à propos des variantes au tracé initial présentées par le Conseil Départemental, une habitante de Créhen remet en cause le projet.



Fabienne Cléran ne se déclare pas pour ou contre le projet de déviation, mais s'interroge

Demeurant à Créhen, Fabienne et Edouard Cleran s'interrogent sur l'intérêt probant d'une déviation de Plancoët. Suppléante des candidats de la gauche Estelle Hervé-Guillemot et Philippe Gélard lors des dernières élections départementales, Fabienne Cléran exprime ses inquiétudes, à titre personnel : « **Je continuerai à défendre les valeurs qui m'ont fait m'engager. Et aujourd'hui par rapport à cette déviation, des choses m'interpellent. Je ne dis pas que je suis pour ou contre, je m'interroge. Quant on sait que deux des trois communes concernées par cette déviation sont partenaires dans la charte du Parc Naturel Régional Rance Emeraude (Plancoët et Saint Lormel), quand on sait que le PLUI (Plan Local d'Urbanisme Intercommunal) de Dinan Agglomération a été fait dans le but de préserver les terres agricoles, pour stopper la bétonisation, pour redynamiser les centres bourgs en ne permettant la construction que dans un périmètre de centralité, je me demande où est le respect de cette charte. Je pense que les commerces de la commune de Plancoët vont subir de plein fouet l'absence de passage en centre ville. De plus les agriculteurs vont se voir amputer des surfaces agricoles. Quant aux habitants qui ont fait le choix de vivre en dehors de l'agglomération, dans un petit coin tranquille ils vont subir des nuisances sonores, visuelles, olfactives engendrées par cet ouvrage. Tout l'écosystème est vouée à être impacté définitivement. On voit mal les vaches apprécier le passage des camions ».**

Ressorti après 40 ans au placard

Tout en confirmant que la charte du Parc Naturel Régional est bel et bien remise en cause, elle souligne : « **Ce dossier a été rouvert par la majorité précédente** (de droite, ndlr) **du Conseil Départemental après 40 ans de mise au placard. Pourquoi 40 ans ? Le jour où la première pierre de cet édifice sera posée, ce que l'on détruira ne pourra jamais être reconstruit, cela ne sera pas réversible. Quant au coût, les estimations annoncées ne sont qu'hypothétiques... ».**

Elle s'interroge sur ce projet de déviation et quelque soit la décision qui sera prise, elle insiste : « **Je ne me suis pas engagée pour faire joli, j'ai des vrais convictions. Le Parc Naturel Régional a été conçu pour mettre en valeur notre patrimoine. Le choix d'une déviation va à l'encontre de la charte du Parc Naturel Régional et du Plan Local d'Urbanisme. Toutes les déviations sont défavorables, elles vont défigurer le paysage, impacter l'écosystème, les terres agricoles, les zones humides. Si des personnes se sentent également concernées par ces différentes interrogations, sont soucieuses de l'environnement et ont la même sensibilité sur le sujet, qu'elles n'hésitent pas à me rejoindre. »**

■ **Contact :fab.cleran@gmail.com**

Ils ont manifesté pour le tracé historique

Plusieurs dizaines de personnes étaient présentes, samedi matin, jour du marché hebdomadaire.



Remise des pétitions à Patrick Barraux

Pour les quatre collectifs venus à la mairie de Plancoët déposer leurs pétitions à Patrick Barraux, maire de la commune, c'est bien le tracé historique qui doit être le projet retenu par le Conseil Départemental pour la déviation de Plancoët.

700 signataires

Devant la mairie, elles ont martelé leur opposition aux variantes présentées par le Conseil Départemental, rappelant qu'elles ne s'opposent pas à la création d'une déviation mais qu'elles veulent qu'elle soit réalisée selon le tracé connu de tous les plancoëtins depuis 50 ans.

Marie-Christine Cotin, maire de Créhen et conseillère départementale de la minorité (droite), est venue apporter son soutien : « **Nous voulons garder le tracé initial même s'il peut y avoir des modifications à la marge. Pour les variantes proposées aujourd'hui, les gens n'ont pas été avertis, ils ont investi en fonction du tracé connu ».**

L'ensemble des collectifs portent la voix d'environ 170 familles plancoëtines.

Le collectif « Tous Unis pour le Tracé Historique » comprend les hameaux du Frêne, la rue de la Fontaine Saint Malo, la Ville Es Allain, la Ville Acca, Sassay et la Guéribais.

Le collectif La Louverie réunit la Louverie, la Mare, la Bardelais, le Rocher et le centre équestre de Plancoët.

Le collectif La Noé Pinet, le Grand Trait et le Petit Trait se compose de trois hameaux du même nom. Le quatrième collectif, La Vallée du Montafilan pour le Tracé Historique, regroupe des habitants des hameaux de la Hingandais, La Graffas, La Ville Martin, la Maison Neuve.

Les représentants des collectifs ont remis les pétitions au maire de la commune, « **cumulant 700 signataires dont 32 entreprises ».**

Le maire, a confirmé la nécessité de cette déviation, « **mais on ne peut pas remettre tout en cause. Durant les quarante dernières années, tous les documents d'urbanisme ont été bâtis en fonction de ce tracé ».**

Petit bleu (Le) 18/02/2022

PLANCOËT

LE CONSEIL EN 3 POINTS

1. Contournement

Patrick Barraux, maire de la commune, à réitéré devant le conseil municipal la position qui a été exprimée lors de la réunion publique organisée par le Département le jeudi 13 janvier. « **Plusieurs variantes de tracé ont été présentées lors de la réunion, créant des inquiétudes auprès des riverains. La position de la commune doit être parfaitement claire sur le choix du tracé. Cette déviation est connue depuis 40 ans. Le trafic en centre ville est reconnu comme étant catastrophique (10.000 voitures/jour), les Plancoëtins ont fait un choix de vie en conséquence du tracé connu, toute l'urbanisation a été élaborée en fonction de cette donnée. Ce qui nous est opposé, c'est le coût extrêmement élevé que représente le franchissement de l'Arguenon, représentant un delta de 6 ou 7 millions d'euros par rapport aux autres variantes. Mais il est à noter que la variante 1 serait la moins impactante aussi pour le monde agricole ».**

Le conseil municipal a voté pour que la déviation soit réalisée dans les meilleurs délais selon le tracé initial, pour la variante 1 du rond point de la zone d'activités de Nazareth au rond point prévu à la zone d'activités de Saint-Lormel.

9.7 ANNEXE 7 : AVIS DES ACTEURS INSTITUTIONNELS

PROCES VERBAL
du CONSEIL MUNICIPAL DU 08 FEVRIER 2022

Monsieur Patrick BARRAUX ouvre la séance à 19h30

Étaient présents:

Mesdames et Messieurs : BARRAUX Patrick, FANOUILLERE Pascal, LABBE Céline, LOHIER Jean-Guy, FAREY Evelyne, HEUX Claudine, BOUAN François, BEAUDUCEL Fabrice, BUCHON Marie-Pierre, CHANTEREAU Vanessa, CHEVALIER Thomas, COTTEBRUNE Yves, DELAMARRE Patricia, DUROT Françoise, NEVOT Gilles, REBILLARD Dominique, RUBE Alain, SAIGET Christophe, SAMSON Noël, SAMSON Valérie, SEGUIN Anne-Cécile.

Excusé(e)s avec procurations : Madame LEBIS Nathalie (donne procuration à Madame Céline LABBÉ) et Monsieur FOREST Éric (donne procuration à Madame Françoise DUROT)

2°) **Secrétaire de séance** : Le Conseil Municipal s'entend pour désigner Madame Anne-Cécile SEGUIN

3°) **Le procès-verbal** du Conseil Municipal du 14 Décembre 2021 a été expédié par courriel à toutes les Conseillères et Conseillers Municipaux.

Monsieur le Maire le soumet à l'adoption : adopté à l'unanimité

Monsieur le Maire rappelle que les PV du Conseil (sous réserve d'approbation) sont mis en ligne assez rapidement après le conseil sur le site internet de la Mairie.

Monsieur le Maire propose de modifier l'ordre de l'ordre du jour pour délibérer sur la déviation en premier (initialement point 6, devient point 1), afin que les représentants de différents collectifs présents dans le public puissent être libérés au plus vite : proposition acceptée. Il rappelle qu'un rassemblement des riverains est prévu le samedi 12 février dans le but de faire valoir leur point de vue, rassemblement auquel la presse et les conseillers municipaux sont également conviés.

ORDRE DU JOUR

⇨ FINANCES
1. Budget Commune : autorisation engagement dépenses investissement en attente vote BP 2022
2. APEL école Saint-Sauveur - Subvention exceptionnelle
3. APEL école Saint-Sauveur – subvention séjour pédagogique
4. Restructuration complexe sportif Joseph SAMSON – plan de financement prévisionnel - demandes de subventions

⇨ AMÉNAGEMENT
5. 8-10-12 Les Quais –Établissement Public Foncier de Bretagne - Convention d'étude – approbation
6. Tracé du projet de déviation de Plancoët – Vœu de la commune

⇨ BIBLIOTHÈQUE MUNICIPALE
7. Recours aux bénévoles – Convention d'accueil - approbation

⇨ INTERCOMMUNALITÉ
8. Demande d'intégration de la commune de Beaussais-sur-Mer à Dinan Agglo
9. Nouveau pacte fiscal et financier de Dinan Agglo – approbation
10. Rapport annuel sur les prix et la qualité du service public d'élimination des déchets

⇨ URBANISME
11. Instruction autorisations droit des sols – dématérialisation – approbation convention actualisée avec Dinan Agglo
12. Rectification nom de rues du lotissement des Jardins de Nazareth
13. Déclarations d'intention d'aliéner

⇨ INFORMATIONS ET QUESTIONS DIVERSES
- Présentation construction résidence rue de la Courberie
- Démarche de concertation dans le cadre de l'étude urbaine prospective

001-2022 : TRACÉ PROJET DÉVIATION PLANCOËT – Vœu de la commune

(rapporteur : M. le Maire)

Les tracés des différentes variantes sont projetés.

Le 13 janvier 2022 s'est tenue dans la salle KREUZAU une réunion publique organisée par le Conseil départemental au cours de laquelle plusieurs variantes de tracés pour la future déviation ont été présentées.

Si au cours de cette réunion, il a bien été expliqué aux très nombreux participants (150 présents et 250 à distance) que la présentation de variantes était une condition nécessaire au bon déroulé de la démarche d'étude entreprise par le Conseil départemental, il n'en reste pas moins que la position de la Commune se doit d'être parfaitement claire au sujet du choix à venir du tracé.

M. le Maire tient donc à réitérer devant le Conseil municipal la position exprimée lors de cette réunion publique, à savoir que :

- Les Plancoëtins attendent cette déviation depuis plus de 40 ans ;
- Le trafic en centre-ville est reconnu comme étant catastrophique (10 000 véhicules/jours dont beaucoup de poids lourds), notamment en ce qu'il génère des accidents mortels ;
- Un tracé initial, préalable aux variantes présentées, existe de longue date et a été intégré aux documents d'urbanisme s'appliquant au territoire ;
- Les Plancoëtins ont fait leur choix de vie en conséquence de ce tracé connu : achat ou non de foncier en fonction de la réserve dédiée au tracé « originel » qui correspond à la variante 1 ;
- Toute la politique d'urbanisation de la ville a été élaborée en fonction de cette donnée (notamment l'ouverture ou l'interdiction des droits à construire) ;
- Néanmoins, les communes concernées par cette déviation ont conscience du coût extrêmement élevé que représente le franchissement de l'Arguenon dans ce projet ; un surcoût d'environ 6 M€ par rapport à l'hypothèse la moins onéreuse est à prévoir en raison des ouvrages d'art nécessaires au franchissement de l'Arguenon, spécialement coûteux sur cette variante.
- Aussi, une solution alternative, bien plus économique et moins impactante, sera présentée en totale concertation avec nos voisins de Saint-Lormel.

es communes concernées par cette déviation ont conscience du coût extrêmement élevé que représente le franchissement de l'Arguenon dans ce projet. Aussi, une solution alternative, bien plus économique et moins impactante, doit pouvoir être présentée au Conseil départemental, en totale concertation avec nos voisins de Saint-Lormel. Cette proposition alternative consiste à réaliser le tracé n°1 sur le territoire de Plancoët et le tracé n°4 sur le territoire de Saint-Lormel, en reliant ces deux parties par la RD 768 (dite route des marais)..

La variante 1 est partiellement située en zone inondable, et nécessite de surélever le rond-point. Les riverains ont toutefois fait remarquer que depuis 40 ans que cette déviation est en projet, jamais ils n'ont vu « la route des

marais » inondée. Le problème est que le département raisonne à plus long terme et prend en compte les aléas futurs de submersion marine liés à la montée des eaux.

Le Conseil municipal est invité à échanger sur le sujet :

Monsieur BEAUDUCEL s'inquiète de la transparence hydraulique des ouvrages (càd de leur impact sur l'inondabilité de Plancoët). Monsieur le Maire répond que dans le cadre de la protection des zones humides il est dorénavant interdit d'affecter le lit d'un cours d'eau, et le surcoût de la variante 1 est lié à la construction d'un très long pont enjambant. Il serait plus simple de rejoindre les variantes 4 et 5 sur Saint Lormel. Cette problématique est reliée à la question d'un éventuel déplacement de la vanne anti marée (cf PPRi SM)

Monsieur NEVOT fait remarquer que le pont de Saint Lormel ne répond pas à ces critères, et se dit surpris des exigences actuelles alors que le pont de saint Lormel va subsister. Il est dubitatif quant aux extrapolations de la montée future des eaux.

Monsieur REBILLARD trouve que la variante 1 est la moins impactante tous enjeux confondus, Monsieur BOUAN pointe du doigt l'impact des variantes 4 et 5 sur « les campagnes », notamment le Petit Trait et la Noë Pinet.

Monsieur le Maire répète que le Conseil Départemental est tenu de présenter plusieurs variantes, qui ont toutes des impacts. Il demande en conséquence au Conseil de formuler un vœu visant à officialiser la position de la commune, qui rejoint par ailleurs celui exprimé par le collectif des riverains plancoëtins.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, par 22 voix « pour » et 1 abstention, décide de :

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

002-2022 : BUDGET PRINCIPAL 2022 – AUTORISATION ENGAGEMENT DÉPENSES D'INVESTISSEMENT AVANT ADOPTION

(rapporteur : M. le Maire)

Monsieur le Maire rappelle que seuls sont repris en Restes à Réaliser sur 2022 les dépenses et les recettes engagées en 2021 mais non mandatées en 2021. Les restes à réaliser ne sont pas calculés par la soustraction entre les prévisions et les réalisations, ce sont les engagements signés mais non mandatés. Ces restes à réaliser ne permettent donc pas d'engager de nouvelles dépenses d'investissement avant le vote du budget 2022.
De ce fait, il y a lieu d'avoir recours aux mesures conservatoires en début d'année pour continuer à travailler jusqu'au vote des budgets.
Monsieur le Maire informe qu'en vertu de l'article L1612-1 du code général des collectivités territoriales, il peut être autorisé par le conseil municipal, jusqu'à l'adoption du budget avant le 15 avril 2022, à engager, liquider et mandater les dépenses d'investissement, dans la limite du quart des crédits ouverts au budget de l'exercice 2021 (non compris les crédits afférents au remboursement de la dette), et, pour les dépenses à caractère pluriannuel incluses dans une autorisation de programme, les liquider et les mandater dans la limite des crédits de paiement prévus au titre de l'exercice par la délibération d'ouverture d'autorisation de programme (crédits de reports).
L'autorisation ci-dessus doit préciser le montant et l'affectation des crédits. Les crédits ci-dessous devront être inscrits au budget lors de son adoption. Ces mesures conservatoires sont délibérées au niveau de vote en investissement, soit à l'opération

Envoyé en préfecture le 01/02/2022
Reçu en préfecture le 01/02/2022
Affiché le
ID : 022-212203111-20220128-09_2022-DE

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
De la Commune de SAINT-LORMEL (Côtes d'Armor)

Séance du 28 janvier 2022

Le vingt-huit janvier deux mille vingt-deux à vingt heures le Conseil Municipal, légalement convoqué, s'est réuni à la Mairie en séance ordinaire sous la présidence de Monsieur René BOUAN, Maire.

Présents : AILLET Louis, AUBIN William, BOUAN Chantal, BOUAN René, DAUNAY Loïc, LEBORGNE Régine, NEUTE Françoise, RAULT Philippe, ROBISSOUT Josiane, SCHMITT Thomas, SORGNIARD Catherine et SUIRE Thierry.

Excusés : MENIER Mireille (procuration à LEBORGNE Régine), PLESTAN Sylvaine (procuration à RAULT Philippe) et PORCHER Aurélie (procuration à AUBIN William).

Secrétaire de séance : AUBIN William

2022.09 – Aménagement – Déviation de Plancoët

La commission a examiné les variantes de tracé envisagées sur le territoire communal pour la déviation de Plancoët. A partir de cette analyse, la commission émet une préférence pour les variantes 4 ou 5 et propose d'écarter les variantes 1 bis, 6 bis, 2bis et 3.

Depuis, une rencontre avec les élus de Plancoët a permis de confronter les préférences. Il est probable que le conseil municipal de Plancoët se prononcera en faveur de la variante 1.
La discussion a permis une proposition de nouvelle variante qui consisterait à emprunter le tracé de la variante 1 à l'est de la ZA des Vergers et la variante 4 sur le territoire lormelois, en reliant ces 2 parties par l'actuelle R.D. 768 (route des marais). Cette nouvelle variante sera étudiée par les services du Département.

Le Maire soumet au conseil municipal la proposition suivante :
- écarter dès à présent définitivement les variantes 1 bis, 6 bis, 2bis et 3
- confirmer la demande d'étude de la nouvelle variante mixte (1 à l'est, 4 à l'ouest)
- différer le choix entre les variantes 4, 1 et mixte à l'issue de la concertation

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

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

Pour extrait conforme,
Le 28 janvier 2022
Le Maire,
René BOUAN

MAIRIE de SAINT LORMEL (Côtes d'Armor)

2022/80

9.8 ANNEXE 8 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
1	17/12/2021	Proposition de la variante 3 qui est la plus éloignée des habitations et avec un impact moindre sur l'environnement. Coût modéré....
2	17/12/2021	La déviation V3 serait la plus appropriée
3	17/12/2021	Circuit 3 plus respectueux de la population et de l'environnement
4	19/12/2021	Bonjour, Nous avons acheté en 1974 le terrain cadastré 000ZC 0119 à la petite mare . cet achat a été fait en connaissance de la réservation des terrains pour la future déviation de PLANCOET. Nous sommes surpris de voir certains tracés traverser notre parcelle . dans l'attente de vous voir retenir le tracé initial prévu. ci joint le projet 2013 et lettre des riverains Cordialement 1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61bee4350c3f5_lettre%20d%C3%A9viation.pdf
5	19/12/2021	Bonjour,je suis contre certains tracés qui traversent le seul centre equestre de plancoet,mettant en péril son activité. Centre qui vient d?être repris par un couple dynamique représentant le projet d?une vie ,ayant fait de nombreux aménagements. Le centre est fréquenté par de nombreux enfants de plancoet et des alentours.De plus il est à noter que c?est le seul centre equestre des côtes d?armor à enseigner l?equitation western(en plus de l?equitation classique). Vous remerciant de l?intérêt que vous allez porter à mon avis. Cordialement
6	20/12/2021	Pourquoi le projet estimé à 10 M d?? en 2015 est estimé aujourd?hui à 20,3 M d?? si la version la moins onéreuse est retenue (la V4) ? SCOT du pays de Dinan=favorable à la V4. Le SCOT est un schéma sur lequel les décideurs doivent s'appuyer. V3=12 exploitations concernées=39,5 hectares de terres alors que la V4 permet d'économiser 5 hectares. Autre argument pour la V4=correspond au tracé initial. Il est inadmissible d'envisager un autre tracé alors que la déviation est prévue depuis 50 ans! C'est une honte! Dans un contexte où l'argent va manquer cruellement= la V4 est la moins onéreuse pour le contribuable
7	21/12/2021	Nous avons acheté la tranquillité il y a 7 ans maintenant et nous découvrons ce jour 3 tracés (rouge, jaune, bleu / V6 V5 V3) passant dans notre parcelle agricole, et à 200 mètres de notre maison. Sans avoir été informés bien que propriétaires de la parcelle, évidemment... Le projet de tracé V4 est prévu depuis bien longtemps et les habitants vivant proche de cette dernière le savaient très bien au moment de leur achat immobilier, et le projet V4 est moins onéreux. Pourquoi changer les plans maintenant? A t-on de l'argent à gaspiller dans ce contexte économique si instable? Sans parler de nos exploitants agricoles qui ont besoin de leurs parcelles pour le pâturage et le centre équestre qui vient d'être repris par deux jeunes très motivés, qui se retrouve avec 3 projets de tracés dans leurs parcelles, quelle honte! J'espère que le facteur écologique (au coeur de tous les sujets) sera également pris en compte car quand je vois le projet V2bis qui traverse une magnifique vallée encore méconnue de beaucoup de plancoetains, c'est un désastre...! Favorable à la V4 (ou V1) traversant la zone artisanale de Plancoët déjà existante, qui est le projet dont on a toujours entendu parler.
8	22/12/2021	Bonjour, Compte tenu de la nécessité de transformer nos usages pour répondre à nos engagements pris lors de la COP21, ne faudrait-il pas mieux utiliser cet enveloppe budgétaire pour fortement développer les modes de transports alternatifs qui de fait réduiront le trafic dans le centre de Plancoët. Ces travaux (quelque soit la variante retenue) me semblent incompatibles avec notre devoir de repenser nos modes de transports. Merci d'avance de tenir compte de mon observation. Bien cordialement,
9	22/12/2021	Bonjour Pourquoi entailler et dégrader des zones agricoles et sauvages à ce point. Un coup de canif au coeur même de notre vallée. Utilisons pour ce tracé des zones déjà aménagées par la main de l homme. Arrêtons ce désastre écologique. La logique soit disante économique va t-elle encore primée sur notre environnement jusque là préservée ? Un non sens. Merci de votre compréhension.
10	22/12/2021	Nous sommes favorables aux tracés des Variantes 1, 1 bis et 4 qui étaient les tracés prévus initialement.
11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet . 2 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36a65c9de9_20210210_095530.jpg https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36a65c9de9_P1040730.JPG
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .
Non comptabilisée- identique à la remarque 11	22/12/2021	Le tracé initial(V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet . 2 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36ae5c2c00_20210210_095530.jpg https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61c36ae5c2c00_P1040730.JPG
12	23/12/2021	Fermeture de la RD28 (la route des grenouilles) à la Poterie près de Lamballe afin de protéger les amphibiens même si cette fermeture impose 5km de détour pour les agriculteurs et les riverains. Il paraît ubuesque de fermer d'un côté des routes départementales pour ce motif et d'envisager d'un autre côté de créer des routes départementales où sont situés une zone de reproduction importante des amphibiens (Source Sassay). Dès lors, ce serait un non sens pour le Conseil départemental d'envisager un des tracés des variantes V3, V5 et V6 situés sur une zone de reproduction des amphibiens. En espérant que les collectivités soient cohérentes dans leurs décisions au niveau départemental! Je suis également tout à fait d'accord avec les commentaires précédents= envisager les tracés initiales prévus depuis de nombreuses années qui ne vont pas défigurer la belle vallée et consommer de nouvelles terres agricoles ! Par ailleurs, on peut se demander qui a demandé ces nouveaux tracés ? Pourquoi?
13	23/12/2021	Bonjour,le tracé initial V4 est le plus sérieux et c est le schéma sur lequel le département doit s appuyer.De plus ce sera la solution la plus économique pour tous les habitants payant les impôts.D autre part c est le tracé qui impacte le moins les terres agricoles.Il ne traverse pas non plus le Centre Équestre de Plancoet qui vient d être repris par deux jeunes très dynamiques.Vous n imaginez tout de même pas que vos enfants vos petits-enfants puissent profiter d une activité équestre avec les nuisances des camions qui passerez au milieu de la structure.Mesdames,Messieurs les décideurs soyez sérieux.Cordialement
14	23/12/2021	Bonjour, Très surpris par ces nouveaux tracés. Je ne parlerais pas de projets, car les tracés paraissent totalement insensés. Pour qu'il y ait un projet, il faut une réalité environnementale, économique et sociale. Cette triptyque n'est prise en compte à aucun moment. Le projet initial V4 est le plus évident, d'ailleurs il a été étudié depuis bien des années par des professionnels. Il prend en compte l'ensemble des paramètres. Les habitants concernés étaient au courant. Pourquoi de tels changements ? Y a t-il eu des pressions ? Des terres agricoles, un centre équestre, une biodiversité, des activités sportives et ludiques ... Une raison valable pour changer le projet initial ? Merci de prendre en compte nos observations.
15	23/12/2021	Le projet de déviation initial existe depuis bien longtemps et de ce fait des constructions ont été faites géographiquement en fonction. D'autre part, les acquéreurs de propriétés concernés par les variantes ancestrales ont eu connaissances des projets et ont pu faire l'acquisition de leurs biens en connaissance de cause. Y-a-t-il une réelle justification quant au fait de demander une étude de nouveaux tracés ? Qui a demandé ces nouveaux tracés ? Il est entendu qu'il faille améliorer les conditions de circulation mais dans les conditions initialement prévues.
16	23/12/2021	Variante 1 ou 1 bis, la plus courte, cela engendrera considérablement moins de pollution que les autres variantes plus longues, si l'on multiplie la différence kilométrique par une moyenne de 4000 véhicules par jour empruntant la déviation de bout en bout. De plus, cette variante est plus proche de la variante 0 et du périmètre urbanisé, il me semble que c'est préférable pour la faune sauvage afin de ne pas réduire encore davantage ses territoires.
17	24/12/2021	V4 ou V1 sont les optons qu' il faut privilégier.absolument.
Non comptabilisée - Test informatique	28/12/2021	Test de dépôt de commentaire suite mail d'un riverain ne pouvant accéder au site.
18	29/12/2021	Variantes ,v1,v4 ,v1bis , ok qui garde le tracé initiale , qui impacte moins les surfaces agricoles , écartons la déviation au niveau de la maçonnais par rapport aux habitations , tracé v2bis , v3 , v5 ,v6 ,v6bis une abération.
19	29/12/2021	Resident de la commune depuis 20 ans nous avons toujours entendu parler de cette deviation Ayant habité dans le centre ville durant 10 ans nous avons fait le choix de s en éloigner afin de réduire les nuisances sonores. Ce quartier de la ville es allain nous a tout de suite plu Ayant bien en tête le tracé initialement prévu de la deviation, celui ci ne nous dérangeait pas dans notre choix d habitation Quelle surprise aujourd'hui de voir que nous pourrions avoir cette déviation au plus proche de notre maison.. Que ce soit au niveau visuel ou sonore ils nous semblent inconcevable de devoir voir notre paysage changer.. Le tracé initial est connu depuis des annees. Nous avons effectivement une superbe vallée, des champs agricoles qui sont de plus en plus restreints sur Plancoet, un super centre équestre... Quel est l intérêt auj de devoir détruire tout cela ??? Beaucoup trop de villages seraient impactés pars ces nouveaux tracés Il convient donc à notre sens de rester sur un tracé logique. Soit conserver les tracés v1. Merci.
20	29/12/2021	Nous habitons depuis 40 ans sur le secteur concerné,et nous ne connaissons que le trajet initial de la déviation V1.Aujourd'hui,d'autres tracés sont proposés avec des facteurs aggravants,à savoir:L'emprise sur les terres agricoles qui est énorme,dégradation d'une superbe vallée avec des sentiers de randonnée,le Centre Equestre complètement dénaturé.Aujourd'hui nous découvrons le V4 qui semble être une alternative intéressante.Merci de l'attention que vous porterez à nos remarques

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
21	30/12/2021	. Il est évident que chaque personne qui voit une variante de la déviation passer près de chez lui va être contre celle ci. En effet, il y a un projet qui date de 40 ans et pourquoi changer? C'est tout à fait normal de voir aujourd'hui des variantes, car en 40 ans beaucoup de choses ont changées !!!! Des lotissements crées(donc enfants), des maisons d'assistants maternelles, des constructions des maisons individuelles..... Quelques soit le passage des variantes la faune et la flore seront abîmées, des propriétés agricoles seront touchées et des habitants seront lésés. Un bémol sur les constatations des maisons concernées par les protections accoustiques (3 ou 4 au Max) ou même le nombre de maisons impactées par les différentes déviations, elles me semblent plus que sous estimées!!!!! À quelle distance considère t-on qu'il faut une protection accoustique? La variantes 1 et 4 sont en début de parcours (côté Dinan) entourées de zones routières avec des ralentisseurs pour rouler à 30km/h et on mettrai une route à 70km/h au milieu de tout ça ????? D'ailleurs quelles sont les limites de vitesses définies? À quel endroits? Enfin, si on regarde le tableau synthèse la variantes 3 semble la plus adaptée, moins chère, moins de maisons impactées, moins dégradante pour l'environnement
22	31/12/2021	Bonjour, tout jeune résident sur la commune j?ai acheté une tranquillité en connaissance d?une future déviation (tracer V1) et aujourd?hui je me vois avec des variantes à moins de 100m et toute les nuisances qui en suivent, sans parler de l?impact écologique ce certaine . Une déviation reste importante pour PLANCOËT mais pourquoi changer les règles du jeu en cours de route
23	31/12/2021	Ayant construit une maison rue de la fontaine saint -malo à plancoet ,le tracé initial dans la partie entre le rond point du frene et la RD 28 correspondait aux variantes v1 et v4, aucune parcelles cultivées dans cette partie. une distance raisonnable des habitations.maintenant des variantes qui coupe la rue de la fontaine saint -malo, passes prés des habitations, impacte les parcelles agricoles et les parcelles du centre équestre dans la deuxiéme partie , une abérration. en 2019 17 millions d 'euros en 2021 entre 21 millions et 29millions d 'euros , COMBIEN EN 2027? .une déviation oui , mais bien réfléchie.
24	02/01/2022	Bonjour, Je suis contre le projet de déviation qui traverse les Écuries de Plancoët, seul club dans les Côtes d'Armor qui enseigne l'équitation western. Maxime et Hélène ont repris le club avec l'appui du maire. Ils ont déjà réalisés des travaux d'amélioration. D'autre part, c'est le projet d'une vie. Ce projet va entraîner des nuisances :destruction de terres agricoles, de fermes alors que l'on sait, mais que rien n'est fait, que les terres agricoles diminuent, qu'il y a une réduction des surfaces destinées à produire. En plus, ce projet existe depuis longtemps et les personnes qui figuraient sur le projet initial ont déjà été indemnisées. On marche sur la tête. Cordialement.
25	02/01/2022	Bonjour ayant acheté un terrain en fonction de la déviation se trouvant à 150 m de la variante V1 etV1bis très souhaitable pour l?environnement de Plancoet, pour l?entretien actuel déplorable. Ces deux variantes ayant toujours été souhaitable depuis minimum 50 années beaucoup de terrain et Maisons ont perdu de la valeur sachant que ces déviations passaient par cet endroit maintenant nous nous retrouvons avec des variantes différentes qui passe à 30 m de chez nous déplorable pour l?environnement en ce moment. Très bien entretenue par les agriculteurs et nous-mêmes.
26	02/01/2022	Bonjour , Lors de ma décision de faire construire sur Plancoët en 2004 et connaissant l'existence de ce projet j'avais pris des renseignements auprès des élus ainsi qu'auprès de membres cadres de l'équipement qui m'avais dit la même chose : le tracé sera officialisé en 2008 mais qu'il était fort probable que le tracé serait le V1 prévu dans l'étude d'aujourd'hui .Puis en 2008 les mêmes élus m'avait confirmé que ce tracé (le V1) était bien retenu. Les études de sol , les impacts sur l'environnement , les expropriations et le balisage du tracé ayant été réalisés depuis . Aujourd'hui vous présentez des variantes dont personnes ne sait de quelles études elles résultent ! Si on regarde attentivement les tracés V2 3 4 5 6 les impacts sont très divers et si un de ces projets était retenu nous pouvons être sûrs qu'il faudra encore 10 ans avant de voir le début des travaux .Tout ceci ressemble à un pourrissement du projet pour gagner du temps et qui repose, probablement , sur des réactions épidermiques de quelques élus qui doivent considérer que le coût n'est pas supportable pour leur commune . Donc en établissant cette concertation , le projet sera reculé et n'impactera pas avant longtemps les deniers municipaux . Seul le V1 est raisonnable ,les questions de coût ne devraient pas être d'actualité ,il fallait y penser avant ! Aucuns des arguments n'est recevables ni même cette consultation qui arrive très tard en rapport au calendrier des début de travaux prévus en 2002 après la fin des travaux de la déviation de CAULNES . Bien cordialement et heureuse année .
27	03/01/2022	Pourquoi avoir changé le projet initial prévu depuis + de 40 ans et avoir laissé des maisons d'habitation se construire et que les propriétaires étaient forcément au courant nous-mêmes avons construit en1980 on savait que si déviation se ferait ce serait la V4 doc pour la V1
Mutualisée avec la remarque 27 - Remarque émise par la même personne que la remarque 27, à quelques minutes d'intervalles	03/01/2022	Nous avons construit en 1980 sachant que la déviation se ferait par la V4 à environ 150 ml du terrain acheté . Nous ne comprenons pas les nouvelles propositions de déviation qui sont pour 3 d'entre elles à 30 ml de notre terrain. Par ailleurs, l e centre équestre vient d'être acheté par 2 jeunes dynamiques et investis qui verraient leur domaine coupé en 2 et subiraient tout comme nous des nuisances visuelles et sonores. Elles engendreraient des dépréciations importantes des biens. L'investissement financier et le travail de toute une vie ne peuvent être balayés par une route avec un trafic aussi important. Nous demandons que le projet initial soit maintenu
28	03/01/2022	Mon terrain est devenu constructible suite au PLUi de 2019 (Cadastre ZD139) qui me permet de le diviser en lots constructibles. Après montage du projet avec un géomètre, je suis en possession d'un certificat d'urbanisme réalisable signé de la Mairie de Plancoët en Août 2021. Dépôt de la déclaration préalable de division de la parcelle en cours. Mi Décembre, grosses surprises à la découverte de 5 variantes(V2bis, V3, V5, V6, V6bis) qui traversent mon terrain à environ 20 mètres de ma maison d'habitation. La déviation est nécessaire pour la commune de Plancoët mais dans sa version V1. Les nouvelles variantes m'impacte énormément, gros préjudice financier pour le foncier et l'immobilier, le bruit, la pollution et l'environnement. Egalement impactée par les nouvelles variantes qui coupent également un terrain agricole cadastré ZD 226 en indivision avec mes 2 s?urs. Nous vous demandons de bien vouloir apporter la plus grande intention à notre dossier.

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
29	04/01/2022	Bonjour Madame Gommeriel Roseline et moi même avons acheté la seule maison du lieu dit Sassay en Mai 2015 dans l'ignorance totale des tracés proposés pour cette déviation , à part le tracé N° I connu de tous . Mais le Notaire n'a fait aucune allusion quant à cette déviation . Nous avons choisi ce lieu car il correspond au mode de vie que nous souhaitions . Un endroit calme , pittoresque avec une biodiversité remarquable tant pour sa faune que pour sa flore . La vallée est superbe et son silence n'est perturbé que par le bruit du ruisseau . Voir détruit ce havre de paix serait un déchirement . Nous nous retrouverions enclavés avec en bonus le bruit des véhicules qui passeraient très près de chez nous , sans compter la pollution liée aux échappement . De plus cette déviation sera accidentogène avec les déplacements nocturnes des animaux tels que chevreuils , sangliers , etc ... Autant nous sommes favorables à une déviation , le tracé N° 1 est de loin le mieux adapté Nous serons donc des opposants farouches à tous les tracés qui nuiront à l'environnement Ne parle t'on pas d' ailleurs sur tous les médias des nuisances environnementales Il sera sage de les appliquer
30	04/01/2022	Bonsoir,le vieux serpent de mer refait surface 45 ans après.en soit rien d inquietant,le désenclavement nord du département oui pourquoi pas. Pour moi le nord du département serait plus de désenclaver ploubalay et Matignon (régulièrement saturés),de plus l argument axe dinan/ Lamballe me semble léger ,il existe déjà à proximité et en plus en 4 voies. J ai bien regardé l étude et il aurait été judicieux de ne pas instruire 1 ou 2 propositions ,notamment le 2 bis (une blague sans doute) ,et d utiliser l argent à répertorier l origine et la destination du trafic ,mais également qu elle type de véhicule. Le point noir étant à mon avis la remontée des quais de Plancoet vers le collège,pourquoi ne pas envisager de conserver la traversée de la zone et la descente de Nazareth qui visiblement ne pose pas problème ,ceci accompagné d un réaménagement des quais de l Arguenon vers crehen. 3 avantages majeurs,une réduction énorme des coûts,évitement des zones les plus génératrices de conflits à l Est du projet,et conservation d un passage dans la partie potentiellement la plus charmante de Plancoet (après aménagement) qui évitera la mort par dynamitage de plancoët. Merci de m?avoir lu.
31	04/01/2022	Nous sommes propriétaires d'un terrain acheté en 2018 pour lequel nous étions informés d'une déviation qui devait être définie telle que le tracé initial de la V1bis. Celle-ci est en effet la plus appropriée tant au niveau écologique que budgétaire. Les habitants seront aussi moins impactés par le tracé initial. Il paraît plus adéquat et judicieux de créer une déviation passant dans une zone artisanale plutôt qu'au travers de champs et vallées encore protégés et préservés. Merci de tenir compte de notre observation.
32	04/01/2022	Bonsoir, Habitant plancoet depuis 1989, nous avons décidé de construire à la noet pinet en 1996. Déjà à l'époque nous étions informés d'une déviation future passant par le secteur ,mais la mairie nous avait informé du tracé prévu (v1 des tracés actuels). vous comprenez bien que si nous avions été informés des différents autres tracés actuels et en particulier de la variante no 4 , nous n'aurions jamais acheté un terrain avec une déviation si près de l'habitation et de plus couper un village en deux!!. En consultant les différents tableaux à disposition sur le site ,sauf erreur de ma part, il me semble que la variante no 4 à de plus, un impact sur l'environnement naturel élevé, si qui de nos pose question.Pour terminer , je pense que vous l'avez bien compris je ne suis absolument pas opposé à cette déviation prévue depuis des décennies , mais je ne comprends pas du tout toutes ces variantes qui posent questions et opposent les plancoetins concernés alors que depuis des années nous connaissions tous le tracé (v 1) qui était prévu initialement. Cordialement
33	04/01/2022	Bonsoir, Je peux concevoir l augmentation du trafic ,et l exaspération des résidants de centre ville,mais egalement quelques autres paramètres (fluidité du trafic,sécurité ,ect),un peu moins l argumentaire des liasons Lamballe vers dinan ou vers le littoral , Plus de 40 ans que j entends parler du projet,et comme cité précédemment les tracés 1 et 4 sont ancrés dans les esprits et ne suscitent pas d émoi ,car pour bon nombre de riverains il n y a pas de surprise. on se demande qui a ouvert la boîte de Pandore et nous a sorti les autres tracés,la palme venant bien sur à la 2 bis ,j aurais pu faire parcourir les vallées de mon enfance à cette personne ou lui proposer une sortie avec les nombreux randonneurs et vététistes et peut-être tenter de lui ouvrir les yeux ,voir l esprit . Plancoët est quasiment urbain en totalité est vous voudriez détruite un des poumons . Même si nous n en sommes qu au début des dépôts d avis ,je remarque le plébiscite pour V1 et V4 ,qui ne sont rien de plus que l étude originelle ,cela me semble raisonnable,mais parfois raison et administration n est pas un cocktail évident. Bien entendu chacun argumentera suivant son intérêt,mais parfois aussi pour l intérêt collectif,parfois les évidences sont incontestables. En espérant que cette consultation ne soit pas de la poudre aux yeux ;il serait intéressant d avoir l?avis des élus sur les projets car au final il devront défendre l un d?eux. Cordialement
34	05/01/2022	Promenade matinale avec mon chien du côté de la Vallée. Toujours cette même interrogation , pourquoi ce tracé destructeur , pourquoi mais aussi pour qui ? Beaucoup de messages d'anciens et nouveaux résidents vont dans le même sens . Un tracé absurde , contraire à toute logique environnementale , celle dont on nous parle quotidiennement , mais qui n'a pas l'air d'avoir intéresser ni surtout préoccuper les initiateurs de ce tracé . Il existe ce que l'on appelle une poubelle , sans doute est ce là que devra atterrir ce projet. Pour autant une déviation est et reste nécessaire mais pas n'importe où , le tracé initial qui date de quelques années reste le mieux approprié , mais curieusement il est devenu plus cher ?????
35	05/01/2022	Ce projet semble tout sortir d'un chapeau de magicien ! et cette consultation n'est qu'un enfumage d'élus qui veulent se dédouaner en montant les plancoëtins les uns contre les autres . J'argumenterai aussi en fonction du témoignage de l'observation N° 33 comment peut on délivrer un permis de construire et sortir des tracés qui impact de manière inadmissible les acquéreurs ! à 5 mois d'intervalle ,comment peut-on laisser des jeunes investir dans un centre équestre qui disparaitra à coup sur ! Alors ou se situe l'honnêteté intellectuelle ,et la loyauté des décideurs ?

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
36	06/01/2022	Aujourd'hui, à la lecture des différents commentaires, c'est la parole et les écrits des élus et anciens élus qui sont en jeu. En effet comment expliquer l'apparition de nombreuses variantes alors que le tracé V1 est connu et reconnu de tous depuis près de 50 ans. Il en va de la crédibilité de la fonction. Les riverains autour de ce tracé ont construits en connaissance de cause, même si certains espèrent que cette déviation n'ait jamais lieu...Les riverains concernés par les autres variantes ont quant à eux toute les raisons d'être choqués par les nouveaux projets, notamment les derniers acheteurs (permis de construire validé, centre équestre...). Aussi il m?apparaît essentiel de préserver les terres agricoles, on ne cultive pas le blé sur du bitume! Et je crois qu'il y a pas mal de monde à manger du pain à Plancoët! De plus les variantes proposées amèneraient la destruction de zones boisées avec des essences remarquables de plus de 300 ans (chênes, hêtres, châtaigniers et frênes...) en prise directe avec le ruisseau de Montafilan et les différentes espèces vivant dans la vallée (biches, chouettes effraies, lièvres, couleuvres, amphibiens, pic vert, buses, poules d'eau, chauves-souris...). Comment imaginer la destruction d'un tel espace, où les randonneurs et VTTistes sont nombreux d'ailleurs...? Enfin plusieurs variantes proposent un passage à proximité immédiate d'un ancien manoir à la Ville Acca datant du milieu du 18è siècle. Bâtisse magnifique où nichent hirondelles et chouettes effraies. Préservons également notre patrimoine! Pour toutes ces raisons, je suis donc favorable au V1, le tracé initial, et totalement contre toutes les autres variantes...Soyons responsables, préservons notre nature! 3 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61d6c8e38b00e_DSC06147.JPG https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61d6c8e38b00e_DSC06572.JPG https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61d6c8e38b00e_DSC06639.JPG
37	06/01/2022	Quel intérêt de changer un parcours validé il y a 40 ans, avec un développement de la commune qui c'est réalisé autour de cette déviation ? Une économie financière? Est-ce que vous pensez au bien être des personnes qui se sont installé dans la commune en prenant en compte cette déviation depuis toutes ces années ? Malheureusement non je ne crois pas.
38	06/01/2022	Bonsoir, La volonté politique au niveau de Dinan agglo , du département et de la région, de préserver l'agriculture et de favoriser l'installation de jeunes agriculteurs a récemment été affichée. Dans ce cadre, il me semble inévitable de favoriser les tracés les plus courts. Outre la consommation de surfaces, les tracés les plus longs sont aussi ceux qui morcellent le plus le parcellaire, laissant de nombreuses micro-parcelles difficilement exploitables. Les différents tracés engendrent également de nombreux tronçons de route en cul-de-sac sans intérêt. Ceux-ci doivent être comblés pour retrouver de la surface agricole perdue et permettre le regroupement de petites parcelles. Le V1 est le moins impactant tant du point de vue agricole qu'environnemental ou vis à vis des riverains qui ont investi depuis 50 ans en connaissance de ce tracé, et le seul argument économique ne peut être retenu. Il est mention dans l'étude du nombre de trains circulant tous les jours, mais qu'en est il du nombre de voyageurs en comparaison du nombre de véhicules qui emprunteront cette déviation ? Quel est le coût de l'entretien de cette ligne, de la subvention par la collectivité des voyageurs ou aujourd'hui d'une structure pour la franchir ? Il s'agit là d'un choix politique en faveur de l'environnement et d'une demande sociétale et ce sont ces mêmes arguments qui doivent conduire à choisir le variant 1.
39	07/01/2022	Bonjour, La déviation est soutenue par la municipalité de plancoet,qui d autre d ailleurs ? Dinan agglo très discrète,les autres municipalités très timides et ledépartement qui a changé de tête semble plus vert ou moins gourmand en foncier ,tous comme l agglo qui en a fait un slogan voir un leitmotiv. Bref ,si l on ajoute à cela un coût pharaonique.En janvier 2017 ,st lormel dans sont bulletin n 439 donné un avis favorable ,avec une étude à 1 M? ,et un coût global de 12M? (70% département ,le reste aux collectivités).en juillet 2017 le télégramme titre entre 10 et 15M? avec l étude a 1 million d?. Que c est-il passé depuis ? 25M? et vu l explosion des matériaux ,(projet avec de nombreux ouvrages d art) ça sent les 30 M?. La déviation de Caulnes coûte 15M? pour quasi10000 véhicules dont 900 camions et relie dinan à rennes ,Plancoët coûte le double pour 2 fois moins de trafic,cherchons l erreur,d autant que Plancoet n est classé nul part accidentogène. Combien de génération paieront se délire ,edifié a la gloire de qui? Sûrement pas de l environnement. Ça sent le plomb dans l aile. Merci
40	09/01/2022	Bonjour, J'ai 40 ans et j'ai toujours vécu à Plancoët, pour moi la déviation était devenue une légende. Puis nous avons acheté notre terrain à la Noé Pinet en 2006, à l'époque il n'y avait pas de projet de déviation dans le secteur. Nous sommes éc?urés de constater que 15 ans plus tard des variantes de la déviation passent à moins de 50 mètres devant notre maison. Nous avions choisi ce secteur pour le calme et son cadre naturel. Nos enfants peuvent faire du vélo et autres activités dans la campagne qui nous entoure. Pourquoi nous priver aujourd'hui de cette qualité de vie. Nous savons bien qu'il faut sécuriser le centre ville de Plancoët et si le projet de déviation devait se concrétiser, nous privilégions la V1, tracé initial et connu de tous depuis des années. Merci de votre compréhension et merci de prendre en considération la sécurité de nos enfants.
41	09/01/2022	Voici 10 ans que nous sommes venus nous installer dans notre havre de paix et si nous avons choisi cette campagne c?est justement grâce au cadre idyllique qu?il proposait. Nous nous étions renseignés à l?époque concernant les projets d?infrastructures routières et il nous avait été assuré qu?aucun projet de voirie proche de notre maison au lieu dit de la Hingandais était envisagé autre que la version historique V1, projet à maintes reprises reporté. Vous imaginez bien que s?il nous avait été présenté les versions qui passeraient quasiment dans notre salon nous n?aurions jamais franchi le pas d?acquérir ce bien immobilier. Nous sommes parfaitement conscients du besoin de contourner l?agglomération plancoëtine mais pas au coût de venir perturber nos vies à ce point. Au delà de la perte de quiétude qui nous avons avait été « vendue » vous comprendrez que notre bien sera fortement dévalorisé sur de nombreux points, économiquement, écologiquement, sanitairement en raison de la pollution inévitable. Nous sommes évidemment conscients de l?intérêt de ce projet ambitieux mais puisse la version retenue être en parfait accord avec ce qui fut prévu initialement au risque de se sentir floués, trompés, incompris si c?est une autre version qui est retenue. Mesdames, Messieurs, entendez nos arguments afin de ne pas regretter notre choix d?installation dans ce nid qui est si paisible pour nous tous. Merci à vous pour tout l?intérêt et l?attention portée à cette revendication. Bien cordialement.
42	09/01/2022	Ma maman, une habitante de Plancoët pourrait être lourdement impactée à cause de ses nouvelles variantes : passage à 20m de sa maison, des parcelles qui sont devenues constructibles suite au PLUI de 2019 coupées en deux, sans parler des nuisances sonores, de la pollution, de la très lourde dévalorisation du foncier et de l'habitation. De plus, ses nouveaux tracés sont un chaos écologique et environnemental. Un tracé historique de 40 ans avait été proposé (Variante 1) et les habitants de Plancoët ont urbanisés en conséquence sans savoir réellement si le projet allait se faire un jour. Je suis native de Plancoët. Je suis convaincue qu'il faut dévier les poids lourds du bourg de Plancoët, mais pas au détriment de cette belle vallée préservée sur laquelle beaucoup de riverain vont faire leur ballade dominicale. Où la biodiversité y est conséquente. Je confirme notre volonté de la déviation de Plancoët mais sur le tracé historique (V1) qui est le plus court et le moins onéreux.

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
43	09/01/2022	Bonjour, Depuis de nombreuses années il est question de la déviation devenue rocade en 2013.En consultant le PLUI de DINAN agglo le fuseau une grande partie(depuis l'ARGUENON pour rejoindre le rond-point du FRENE) de la V1 l'initiale est en zone Aa. le règlement de cette zone précise: la zone Aa correspond à une zone agricole inconstructible, cette dernière est préservée dans le but de permettre la réalisation de projet d'intérêt général. Alors Pourquoi autant d'études? Etudes réalisées pour un coût de 936 238 euro et 25 centimes dont 50% à la charge de la commune(appel d'offre conclu le 30/09/2018)
44	09/01/2022	Bonjour, Nous avons habité ds le centre de plancoet pdt 23 ans donc ne pas ouvrir ses fenetres à cause du bruit, des gaz d'échappement et de la poussière on connait . Nous avons acheté un terrain et construit à la noe pinet en 2006 pour avoir une meilleur qualité de vie . Ce terrain n'était pas du tout concerné par la déviation prévue depuis des années ' v1'. Maintenant les variantes 3 et 5 passe a 50 m de notre maison !!! Quel impact sur notre qualité de vie ainsi que sur la valeur de notre maison !!! Nous espérons que le projet initial sera retenue.
45	11/01/2022	La réunion publique du 13 Janvier ne devrait pas être limitée 'à 100 personnes tant il y a d'opposants à certains tracés . Les questions , paraît il devront être posées par SMS ; drôle de façon d'ouvrir un dialogue . Créer une situation conflictuelle ,serait une grave erreur , mais opter pour une forme de consensus mou le serait tout autant . Ce qui apportera de la valeur aux souhaits des opposants c'e sera leur volonté à être fermes sur leurs convictions mais à l'écoute des initiateurs de ces tracés ,
46	11/01/2022	Bonjour, Je suis surpris de voir de nouveaux tracés apparaître détruisant une partie des terres agricoles du Nord Est de PLANCOËT alors que cette déviation est prévue depuis 50 ans et que ce secteur (zone artisanale et habitations) a été aménagé en tenant compte du tracé initial V1 Alors OUI pour le tracé initial V1
47	12/01/2022	Lors de l?achat d?une maison il y a 10 ans, rien n?a été dit de la route proposée, cela aurait eu pour effet notre achat. Bien qu?il y ait des difficultés parfois avec des camions traversant Plancoet, j?ai remarqué que ce n?est pas énervant ces derniers temps, j?espère qu?un autre recensement des camions aura lieu avant toute nouvelle décision.
48	13/01/2022	Bonjour, Le tracé historique V1 ou V4 comme il était prévu, car les autres massacreront la faune et l'écosystème de la vallée ou tant de randonneurs aiment se promener. Fini les ballades sur les chemins communaux mis en valeur à l'office du tourisme.
49	13/01/2022	Pourquoi changer une déviation qui était prévue il y a plus de 40 ans ? Les propriétaires des terrains de l'époque avaient été mis au courant qu'il y aurait une déviation qui passerait à proximité de leur habitation. Depuis, des constructions ont été réalisées en fonction du tracé initial et du coup seront lésées par ces nouveaux tracés. Aujourd?hui les nouveaux tracés v3, v5, v2 bis et v6 seront destructeurs pour l?environnement. Nous profitons actuellement d'une belle vallée, d'un centre équestre dans un secteur calme et naturel, pourquoi vouloir détruire tout cela ? Cette déviation est indiscutablement nécessaire pour Plancoët, et dans l?intérêt de tous, il est souhaitable de garder le projet initial qui sont la V1 , V1 bis ou V4
50	13/01/2022	Bonjour A ma grande surprise je découvre des nouveaux variants dont la majorité des citoyens ne connaissaient pas. Tout le monde avait entendu la V1 et s'etait adapté à ce tracé. Vous imaginez lors de ma construction j'aurais reflechi à 2 fois avant de ma lancer dans notre projet de vie et pas que nous surement . Les circuits 4-5-6 coupent tous les lieu dits de notre commune pourtant il existe des liens et les gens en ont besoin (centre equestre,circuit course à pied, promenade...). Vous mettez sous tension tous les villages impactés de Plancoet inutilement car des choses etaient déjà refléchies et tracées. Personne ne dit qu'il ne faut pas faire cette deviation mais nos précedents avaient déjà imaginé le tracé . cordialement MErci
51	13/01/2022	Le passage de la déviation aux abords des écuries de Plancoët est aberrant si vous souhaitez préserver le cadre de vie des habitants, les chevaux ont besoin de calme et on doit respecter la nature Nous sommes à la campagne et si les infrastructures non financées par l?état et par le seul biais des particuliers feraient mourir les écuries de Plancoët Merci de les aider à survivre à cela Ils ont mis toute leur épargne, leur vie, pour nous laisser l?opportunité de profiter de notre campagne
52	14/01/2022	Bonjour je suis contre ce projet pour une première raison, c est qu il passe au milieu d un centre equestre, centre équestre qui est une entreprise, qui économiquement rapporte a la villd de plancoet et aux alentours, c est aussi un lieu de vie. Personne ne devrait être menacé d avoir ça chez soi. La deuxième, c'est qu il y a assez de routes comme ça en France, encore une grande somme d argent dépensé... Et troisième raisons, encore de la terre agricole vouée à disparaître, il ne restera plus rien si on continue comme ça sans compter le fait de la destruction de la faune et de la flore qui y habite.
53	14/01/2022	Bonjour, étant monitrice d?equitation je ne peux qu?être touchée par la démarche de ce centre équestre. En effet il est non envisageable d?avoir à traverser une voie de poids lourds avec des chevaux, entre le boxe et l?ecurie. Il n?est pas non plus envisageable d?avoir une telle circulation le long de la carrière (espace de travail avec des enfants sur des poneys) cela mettrait les cavaliers en grand danger. Le cheval est un animal de proie et donc de fuite, il est impensable de lui demander de cohabiter avec une telle circulation. Il n?est pas non plus possible de faire fonctionner correctement une exploitation équestre avec une route en plein milieu. Soutient !

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
54	14/01/2022	Bonjour Vous êtes-vous déplacer pour constater dans quel environnement passent les différentes variantes ? Je suis concernée par la variante 1 (variante historique) et la variante 1 bis. J'habite rue de la Fontaine Saint-Malo, à côté de l'étang de La Ville es Allain et ces variantes vont passer tout près de chez moi. Quant à mes voisins, elles peuvent passer au bout de leur jardin. Cela fait plus d'une trentaine de maisons qui seront impactées par ces variantes, tout le côté impair de la rue de la Fontaine Saint-Malo. Sans compter Canlac où un rond-point est prévu. Le problème de bruit et de sécurité qui impacte le centre ville de Plancoët va se reporter sur notre secteur. Qu'avez-vous prévu pour protéger nos habitations du bruit ? Que devient l'étang de la Ville es Allains ? Il va sans dire que la valeur immobilière de nos maisons va se dévaloriser. Avez-vous prévu une indemnisation par rapport à cette dévalorisation ? Vous avez prévu des ateliers avec les associations, les agriculteurs, les commerçants et industries de la ville. Mais qu'en est-il des habitants ? Bien entendu, vous l'avez devinez, je suis contre ces variantes. J'étais à la réunion hier soir et il n'a été question que de budget et de terrains agricoles impactés. Mais la qualité de vie que nous avons actuellement dans notre secteur est plus important que quelques hectares de terres. Désolée pour les agriculteurs, mais eux seront indemnisés. Si l'une de ces 2 variantes est choisie, il ne me restera plus qu'à vendre ma maison (et je l'espère pas à perte) et à déménager. A 75 ans c'est un peu dur. Mais vivre à côté du bruit incessant de la circulation est impossible pour moi et je pense à mes voisins. Voilà mes observations. J'en appelle au bon sens de tous ces messieurs. Mais je vous en prie, déplacez-vous pour vous rendre compte de la situation du tracé de ces variantes 1 et 1 bis.
55	14/01/2022	Bonjour, je suis contre les tracés qui traversent l'exploitation des Écuries de Plancoët. Cela risque de perturber l'activité ainsi que les animaux présents sur le site.
56	14/01/2022	Bonjour, Le projet initial étant la V1, l'apparition d'autres variante est surprenante. Il serait plus que regrettable de voir passer cette déviation par un centre équestre nouvellement repris et aménagé, surtout lorsqu'on connait les difficultés qu'ont les jeunes (agriculteurs) pour s'installer. Je ne pense pas que la suppression d'une infrastructure qui tend vers le développement du sport et de la culture dans la commune de PLANCOET soit une bonne idée. Merci de bien vouloir tenir compte de cette observation et de conserver la variante initiale V1.
57	14/01/2022	Un e réunion utile mais quels enseignements en tirer Que l'on en est toujours au même point , que certains tracés dont peu de gens veulent planent quand même comme l'épée de Damoclès . La grande majorité de l'assemblée d'hier soir devrait ou mieux devra avoir un impact sur le choix qui sera fait . Doit on avoir confiance dans les intervenants les dernières interventions laissent planer un doute quant aux réponses obtenues. ou plutôt des non réponses pirouettes , en particulier à propos du projet initial qu'ils assimilent aux autres projets ce qui est faux car il est très antérieur à ceux soudainement sortis du chapeau . Belle leçon de magie avons nous reçu
58	14/01/2022	L'équitation est un sport de loisirs , de détente , et très éducatifs pour les enfants: Mettre en péril le Centre Equestre de Plancoët serait d'une absurdité sans nom . Le cheval a besoin d'espaces éloignés de toute sources de pollution , de bruit et nécessite un environnement sécurisé. Imaginons un instant ce centre coupé en deux il deviendra ingérable . Les risques seraient trop importants . De plus les nouveaux propriétaires ont fait des travaux remarquables avec des pâtures bien clôturées , un manège protégé . Il dispense une équitation classique et on gardé son ancienne spécificité . Il faut tous être derrière ce couple . Je suis un ancien cavalier et enseignant .
59	14/01/2022	J'habite rue de l'Abbaye, au niveau du goulot d'étranglement de la circulation entre le rond-point des quais et le rond-point de la Source, où passent aux alentours de 12 000 véhicules par jour, en semaine, dont aux alentours de 600 poids lourds. Comme tous les habitants de cette rue, je souhaite une déviation, tout en ayant conscience que le problème sera déplacé, que d'autres devront subir cette situation. Le changement sera que le trafic sera dédoublé, mais à quel prix! La réunion publique d'hier a permis de mieux comprendre que toutes les variantes à l'étude l'étaient pour choisir la solution ayant un impact négatif moindre en toute connaissance de cause. En attendant que ce projet aboutisse, serait-il possible de mettre en place des mesures visant à réduire la circulation qui ne cesse d'augmenter. Des mesures telles que fermeture définitive du point d'eau de la Source, qui génère une circulation d'environ 300 véhicules par jour (150 aller-retour), ouverture d'une autre déchetterie, la déchetterie actuelle génère d'environ 400 véhicules (+ remorques) par jour (200 aller-retour), ouverture d'une supérette à Créhen et dans la ZA rue de Dinan à Plancoët. Là ce serait une réduction d'un millier de véhicules par jour dans Plancoët. Cela ne réduira pas le nombre de poids lourds malheureusement. Que faire pour réduire ce nombre de poids lourds à transiter par Plancoët?
60	14/01/2022	Juste pour remettre les choses à leur place la variante de base sera toute aussi polluante pour le centre équestre car elle passe à côté !!! Et elle passe aussi près de chez moi au bord de mon terrain à environ 20m donc mes enfants eux vont être plus pollués que les chevaux et en plus mon fils faisant de l'asthme je pense que je devrai malheureusement aller à l'hôpital plus souvent à cause de cette route, mais apparemment beaucoup de personnes sont moins gênées de polluer des enfants !!!! En faisant cette concertation on nous pousse à choisir un tracé et du coup il y aura une déviation qui polluera plus qui devastera des terrains et des personnes et on nous dira c'est pas nous c'est Vous qui avez choisi!! Tout le monde se décharger de la décision !!!!Comme vu précédemment et entendu à la réunion, pourquoi ne pas essayer de limiter ces poids lourds par d'autres solutions, plutôt que juste déplacer ce problème et voir même l'accentuer !!!
61	14/01/2022	Bonjours a tous, Il est vraiment inconcevable qu'une déviation de Plancoët, passe au milieu du centre équestre de cette ville. Site unique dans la région pour son activité d'équitation western qui de plus viens d'être repris et qui a pu faire dynamiser la ville par ses multiples manifestations. Enseignement d'une qualité exceptionnelle il faut garder ce centre ouvert et rejeter ce tracé. Merci

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
62	15/01/2022	Bonjour, Je suis très surprise par tous ces nouveaux projets de déviation autour de Plancoët. Résident à Corseul mais effectuant tout mon quotidien sur Plancoët (école, cours, médicale, activités sportives,...) une déviation est pour moi nécessaire mais en limitant au maximum les impacts négatifs. Le projet initial V4 en pour parler depuis des années semblerait le plus évident. Il prend en compte l ensemble des paramètres environnementaux, économiques et sociaux. Je suis en particulier contre les tracés qui traversent le seul centre équestre de la ville, l atteinte aux terres agricoles et à la biodiversité. Récemment repris par un jeune couple Dynamique en août 2021 représentant le projet d une vie. Le centre équestre est fréquenté par de nombreux enfants de la commune et des environs. De plus, il est à noter que c'est un des rares centre équestre des Côtes d'Armor à proposer 2 types d équitation : western et classique. Merci de prendre en compte nos observations. Cordialement
63	15/01/2022	Bonjour, Deux jeunes viennent de reprendre le centre équestre, ce qui n'est pas une mince affaire. Ils ont du investir beaucoup de fonds probablement et la valeur de leur bien va être divisé par 2 avec ce projet de traversée de la rocade dans la propriété. De plus il faut penser aussi aux animaux qui vont être soumis au bruit sans cesse. D'autres solutions évitant les désagréments sont sur la table. Privilégiez les. Merci Cordialement
64	15/01/2022	Berthel Sébastien Ne passez pas à proximité du centre équestre, ces jeunes ont investi beaucoup de temps et d'argent, de plus les clôtures sont neuves donc ont les refait pas
65	16/01/2022	C est juste impossible que cette déviation passe par le centre équestre, montré du bon sens l ingénieur du projet !
66	16/01/2022	Après avoir suivi attentivement la réunion du 13/01, les délégués du département, avec un manque d?enthousiasme palpable, ont réussi à générer, du fait de leur expérience, une réunion très consensuelle. Ce choix avéré de ne pas disqualifier le trajet ayant les faveurs du public, à plusieurs reprises, peine à masquer que bien évidemment au moment du choix final il y aura des dommages collatéraux car l?argent va manquer cruellement. L?honnêteté la plus élémentaire aurait consisté à le signaler au préalable car personne n?en est dupe. Ce ne sont pas les tentatives poussives de remotivation des troupes, d?un maire de Plancoet englué dans des calculs d?apothicaire qui nous rassurera. Penser que le modeste tissu économique local viendrait combler les millions d?euros manquants est utopique. Pour n?en citer qu?un parmi les coûts évitables :une sortie Hyper U, rebaptisée « sortie centre ville » par un maire visiblement sous perfusion, je pense que les commerçants apprécieront. Rajoutons à cela l?absence criante des ténors de l?agglomération et voilà les ingrédients d?un dossier peu rassurant voire agonisant. Repensons les trajets avec une vraie concertation préalable.
67	16/01/2022	Il serait franchement dommage que cette route traverse le centre équestre alors que ces jeunes (je connais les parents d'Hélène Dantec) viennent de reprendre cette entreprise et que Mr le Maire s'en félicitait.
68	16/01/2022	Il est navrant de constater que certaines décisions « politiques » ne prennent pas en compte l?environnement, les habitants, les usagers ? le tracé qui traversent les écuries de Plancoët devrait être innavigable. Cela condamnerait l?activité du centre équestre alors qu?il vient juste d?être racheté et que ses adhérents sont nombreux. Ce type d?activité, qui plus est avec une équitation western qu?on ne trouve pas partout, est un atout majeur pour l?attraction d?une commune. Certains cavaliers viennent de loin pour pratiquer ce sport. Donc avant de créer une déviation qui détruirait tout sur son passage, j?espère que les politiques vont, pour une fois, réfléchir à l?impact de leurs actes.
69	16/01/2022	Je soutiens mes amis Hélène et Max qui ont repris le centre équestre
70	17/01/2022	Bonjour, je suis contre les tracés qui traversent le seul centre equestre de plancoet, mettant en péril son activité. Centre qui vient d être repris. Nous ne trouvons que très rarement des centres équestres pratiquant le western. Vous remerciant de l' intérêt que vous allez porter à mon avis. Cordialement
71	17/01/2022	Bonjour, J'apporte tout mon soutien aux amis du Centre Equestre de PLANCOET, à leurs avis et observations quant à cette déviation qui va anéantir toute l'activité et toute la vie de ces jeunes qui viennent de reprendre ce centre équestre ! Comment peut-on envisager de détruire l'investissement qu'ils ont fait dans ce projet, devenu réalité, mais qui risque de virer au cauchemar. Prenez en compte tous ces défenseurs de ce centre équestre, ne touchez pas cet espace. Cette déviation est, certes, utile, mais ne doit pas tout détruire sur son passage et certainement pas l'avenir de ces jeunes personnes, qui se sont lancées dans cette entreprise depuis si peu de temps, avec beaucoup d'investissements.
72	17/01/2022	Bonjour Mme Mr, Il me parait très peu judicieux de conserver le tracé qui coupe le centre équestre de plancoet en deux. Pour plusieurs raisons, le centre équestre vient d?être repris par un couple de jeunes cavaliers dynamique avec des belles ambitions, et ayant également fait un gros investissement sur leurs projets de vie. L?activité de plusieurs enfants et/ou adultes de plancoet et ses alentours pourrait alors être compromise. Mais également le dynamisme de Plancoet serait affaibli. Les parents qui laisse leurs enfants en toutes confiances aux écuries de plancoet pour qu?il puissent pratiquer l?équitation et se dépenser mentalement et physiquement aux écuries de Plancoet, ne pourront alors ne plus y songer à cause d?une déviation ? Tout cela me paraîtrait vraiment dommage? Bien cordialement,

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
73	17/01/2022	A l'acquisition par mes parents d'une parcelle ZD135 en 1974 à la Ville es Allain pour construire une habitation on nous a présenté le projet de la déviation et en 1976 pour celle d'un terrain en Zone Artisanale, nous avons eu exactement les mêmes informations. La majorité des habitants de la Rue de la Fontaine Saint Malo ont été bâties après ces dates, les propriétaires ont certainement eu les mêmes informations. L'implantation du plan d'eau s'est faite beaucoup plus tard également. En 2005, à la construction d'un pavillon à la Ville Es Allain il n'y avait pas de changement. Nous avons effectué une demande d'urbanisation et obtenu un certificat pour une petite partie de la parcelle Z135 le 30 mars 2021. Pour définir différents lots et envisager une transmission, nous avons fait procéder par un cabinet de géomètre expert au bornage et division du terrain à bâtir, des deux terrains bâtis, desserte et terre agricole Cette opération a eu lieu en présence de tous les riverains y compris la municipalité représentée par un élu pour le chemin piétonnier. La cession de la parcelle à bâtir a été enregistrée le 30 Avril 2021. Aucune allusion à ces nouvelles variantes n'a été faite et nous constatons que tous les nouveaux propriétaires de maisons existantes ou de nouvelles constructions ces dernières années sont dans la même situation. Ces nouvelles variantes passent à une dizaine de mètres seulement du projet de construction. Ce qui reviendrait à dire que la municipalité et les notaires n'ont pas rempli leur devoir de conseil et d'information. Cependant, nous constatons que toutes les municipalités successives ont ?uvré dans le même sens en déterminant toujours leur zone d'urbanisation par rapport au tracé initial et en faisant valoir leur droit de préemption sur des terres agricoles et constituer une réserve foncière. Les nouvelles variantes détruisent les terres agricoles prévues et en plus celles de la réserve. La traversée d'un centre équestre récemment repris est une aberration. Le projet initial est celui qui impacte le moins le domaine agricole, les habitations, l'activité équestre et le chemin piétonnier utilisé par de nombreuses associations pour organiser leurs parcours de randonnée pédestre, cycliste et chevaux. Je suis pour la déviation de PLANCOET et le maintien du projet initial. Nous espérons vivement que ces remarques retiendront votre attention et pèseront dans votre décision finale.
74	17/01/2022	La question que l'on devrait tous se poser c'est pourquoi autant de camions. Par ce que nous acceptons des Lidl, des Leclerc, des Hyper U etc et quelque soit la déviation choisie elle servira toutes ces zones d'activités : Nazareth, Hyper U sur Plancoët et Leclerc, Lidl pour Pluduno. Pas étonnant que cela enthousiasme les maires de ces communes mais tout ceci au détriment des commerçants du Centre ville de Plancoët. Nous voulons tout à proximité comme une grande ville. Comme si ces magasins étaient indispensables. Tant que nous ne changerons pas nos modes de vies, nos façons de voir les choses et de consommer, nous permettrons à ces élus de concrétiser ce type de projet. Essayez de vous imaginer que quand vous arriverez de Corseul vous allez être redirigé quasiment jusqu'à Créhen pour arriver par exemple à Hyper U pendant combien de temps ferez-vous ce détour ? Rapidement vous vous apercevrez qu'en repassant par le centre de Plancoët vous économiserez du temps et de l'argent (moins de Km moins de carburant). 29 millions aujourd'hui pour finalement peut-être simplement détourner cinq à six pourcents du trafic c'est-à-dire les camions (pourcentages donnés à la réunion publique). De plus si le trafique augmente c'est que nos communes ce développent si messieurs les maires concernés par cette déviation veulent moins de trafic routier alors qu'ils arrêtent de développer leur commune faudrait savoir ce qu'ils veulent. MDR CQFD
75	18/01/2022	Il est évident et nécessaire d'envisager enfin une déviation de Plancoët. Il en était question il y a plus de 50ans alors au jour d'aujourd'hui, il en va de soi. Mais forcément des questions émergent en découvrant cette étude, cette nouvelle version avec plus de 6 variantes ! Chiffre impressionnant non ? D'autant plus quand on sait que pendant plus de 50ans, il n'y a toujours eu qu'un seul et unique projet de déviation... Où justement les différents projets d'une municipalité et de ses habitants sont venus graviter autour (zone artisanale, habitations, exploitations agricoles, centre équestre, développement de chemins de randonnées...) Et c'est donc dans cette même optique, qu'aujourd'hui nous sommes en droit de nous questionner et que surtout je m'en inquiète : Pourquoi revenir sur ces 50 dernières années ? Pourquoi délivrer ses 10 derniers mois des certificats d'urbanisation ? Pourquoi octroyer de nouvelles zones constructibles ? Tout en sachant que ces variantes, à l'étude depuis bien plus longtemps vont venir comme une épée de Damoclès au dessus de ces nouveaux projets ? Car aujourd'hui, c'est dans cette situation que l'on se retrouve avec mon mari : un nouveau projet de vie, sur un terrain de famille où l'on revient à nos sources, proche de la nature, d'une vallée tranquille, où l'on engage les économies d'une vie. Où l'on se retrouve, quelques jours après avoir déposé notre permis de construire, à découvrir cette nouvelle étude avec ses variantes dont 4 d'entre elles passent à peine à une dizaine de mètres de notre future habitation. Alors je conçois que la déviation est plus que nécessaire, mais même si toutes les possibilités doivent être étudiées, j'ai du mal à comprendre pourquoi revenir sur le tracé historique. Il met en péril certes notre projet de vie mais celui de beaucoup d'autres riverains ou futurs riverains qui comme nous, se retrouvent mis sur le fait accompli et dans un doute complet. Doit on mettre le projet d'une vie de côté ? Alors certes, ce ne sont peut-être pour vous, que de potentielles constructions, qu'une petite vallée, qu' un centre équestre, que quelques hectares.... Mais cela représente notre environnement, notre entourage, nos vies tout simplement... Alors, merci de les prendre en considération.
76	20/01/2022	La déviation de Plancoet est nécessaire surtout pour les poids lourds. les tracés V1 et V4 détruiraient moins de terres agricoles et de faune . Les autres tracés pourraient encombrer certaines petites routes communales desservant des villages. Merci de prendre en considération.
77	20/01/2022	Bonjour, le secteur Nord et Grand-Nord a été développé par de nombres variantes pourquoi que le secteur Sud et Grand-Sud a été délaissé voir abandonné ; il serait pertinent de faire une étude comparative des 2 secteurs. cordialement
78	21/01/2022	Native de Plancoet, j?ai toujours entendu parler de cette fameuse déviation qui a fini par devenir une légende. Mes parents ont construit leur maison il y a 35 ans en connaissance de cause. Quelle surprise aujourd?hui de découvrir ces nouveaux tracés qui impacteraient de façon préjudiciable les riverains et plus particulièrement ma mère !!! En effet les nouvelles variantes traversent de part en part son terrain !!!! Imaginez l impact sonore, visuel, environnemental et financier !!! Pourquoi aujourd?hui vouloir massacrer cette belle campagne, ses hameaux si tranquilles et toute la biodiversité à coup de bitume ?? La V1 initialement prévue est aussi la moins dévastatrice foncièrement (moins d hectares sacrifiés) Nous comptons sur votre diligence pour prendre en considération ces observations.
79	24/01/2022	Bonjour, le tracé historique est depuis des décennies, connu et enregistré par les plancoëtins. Les constructions et extensions qui se sont créées ont été validées par rapport à cette déviation, il en aurait été autrement si ces nouveaux projets étaient connus d'avance. Pourquoi vouloir ajouter de nouveaux tracés et ne pas s'en tenir à la proposition initiale. Quel intérêt a le conseil départemental à vouloir aller à l'encontre du bien-être et des intérêts de ses administrés. Mme LEFEVRE Francine

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
80	24/01/2022	Bonjour, Je voudrais savoir ce qu'il adviendra de l'étang de la ville es allain, qui est un endroit calme et reposant pour la balade et la pêche, et pour les oiseaux. Sera t'il dégradé ?
81	27/01/2022	Tout le développement de Plancoët depuis un demi-siècle est fondé autour du tracé historique V1. Décider d?un autre maintenant aurait de graves conséquences politiques : comment faire encore confiance aux élus après ça ? De toutes façons ce tracé est le plus court, et fait partie de ceux qui ont le moins d?impact environnemental. Les tracés qui passent le plus au large de Plancoët constitueraient de vraies catastrophes écologique, humaine, paysagère, agricole,... Cette zone calme et verdoyante est très prisée de ses habitants, mais aussi des randonneurs et cyclistes, nombreux toute l?année. Les animaux y sont divers et nombreux ; on observe même des salamandres (espèce protégée) à la Louverie, j?ai des photos qui l?attestent. Ce sont de vastes espaces cultivés ou destinés au pâturage, et la crise économique et sanitaire en cours nous a bien montré l?importance capitale de préserver des zones de production alimentaire. Une route placée en plein milieu serait une vraie balafre, qui bouleverserait totalement l?espace, compliquerait la circulation locale, enclaverait certaines habitations, découragerait les promeneurs d?y mettre un pied, rétrécirait encore les espaces de vie et circulation de la faune,... C?est inenvisageable. Alors certes, ce tracé V1 fait partie des plus chers, mais de tels investissements sont planifiés sur plusieurs années, ce qui laisse le temps aux financeurs de planifier la dépense. Je remarque toutefois qu?avec la grave situation économique en cours et le prix du carburant qui s?envole, ce genre de grand projet est de moins en moins pertinent. Avoir des centaines de camions qui apportent du lait sur une usine dont des centaines d?autres camions repartent ensuite avec du beurre ou du lait en poudre est un modèle de développement obsolète. Se serait pertinent d?en tenir compte pour la réalisation d?une telle route.
82	29/01/2022	Bonjour, J?ai regardé avec intérêt vos analyses d?impacts au regard du changement climatique en matière des émissions de gaz à effet de serre (GES) de votre projet routier de Déviation de Plancoët. J?ai constaté avec regret que ce point n?est pas traité au niveau attendu. L?absence totale ou partielle d?analyse des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre du projet routier de Déviation de Plancoët est contraire aux dispositions du code de l?environnement (voir p33/46 de votre document 2. _Presentation_et_analyse_comparative_des_variantes). En effet l?art. R122-5 du code de l?environnement prévoit que l?étude d?impact doit contenir : « 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d?avoir sur l?environnement résultant, entre autres : [?] f) Des incidences du projet sur le climat et de la vulnérabilité du projet au changement climatique ; » Dans votre étude impact, (p33/46), je lis pour l?enjeu identifié « Energie et Climat » concernant les variantes >0, « Energie consommée et gaz à effet de serre liés à la réalisation des travaux - incidence temporaire Pas d'incidence sur le climat ». Contrairement au document N°1._Dossier_de_concertation_-_Phase_1, vous avez noté : « Le facteur prépondérant vis-à-vis des émissions restera alors la longueur du tracé concerné. » sans préciser l?impact des émissions en terme de GES des différentes variantes en phase construction du projet. Cette évaluation doit se fait au regard d'une situation de référence qui correspond au scénario le plus probable en l'absence d'aménagement. L'impact est égal à la différence d'émissions entre la situation si le projet est réalisé, et sans projet. L'impact doit être évalué à différentes phases du projet: construction, utilisation, fin de vie. L'impact lié au trafic des véhicules en tant que tel n'est donc qu'une partie de l'impact total des gaz à effet de serre (GES). Le calcul des émissions de GES d'un projet routier intègre les quantités d'énergie et de gaz consommés, de matériaux ou d'équipements mis en ?uvre, ainsi que les facteurs d'émissions des sources de l'énergie, du gaz, du matériau ou de l'équipement. L'impact des émissions de GES en phase de construction d'un projet routier, qui nécessite une forte consommation d'énergie, peut parfois être proche de celui de la phase d'utilisation. L?évaluation de l?impact des GES permet également de se conformer aux dispositions du Décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics. L'évaluation des GES doit prendre en compte à minima les différents éléments suivants: ? Artificialisation des sols, ? Terrassements, ? Ouvrages d'art (construction, entretien, fin de vie), ? Chaussées (construction, entretien, fin de vie), ? Glissières de sécurité (construction, fin de vie, l'entretien est compris dans l'exploitation du réseau), ? Exploitation du réseau principal, ? Circulation des véhicules (véhicules légers, poids lourds) Vous trouverez en pièce jointe les recommandations pour l?évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers (Source CEREMA) afin de vous aider à établir une évaluation des émissions de GES respectant le code de l?environnement. Cette étude peut être utilisée au stade amont des projets routiers, c?est-à-dire antérieurement à leur Déclaration d?Utilité Publique. Observation N°1 : Fort de ce constat, quelle action corrective allez-vous entreprendre ? Allez-vous prendre en compte les recommandations de la CEREMA pour le calcul des GES des différentes variantes ? Si on prend la variante N°3 qui a le plus d?impact probable sur les GES du fait du volume de remblais, longueur de tracé (Bitume, glissières ouvrages d?art en béton?), artificialisation des sols (40 hectares de SAU éliminés à jamais, etc ? en comparaison à la variante 0, la comparaison en terme de GES mérite d?être réalisée conformément au code de l'Environnement et son décret d'application. La diffusion de l?évaluation des émissions de gaz à effet de serre de ce projet routier à l?étape enquête publique sera trop tardive car le choix stratégique de la variante est pris dès l?issu de cette phase 1. Observation N°2 : La première phase 1 de concertation du public, a pour objectif le choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires. Comme argumenté ci-dessus ainsi que dans vos documents d'études, le choix de la variante a une incidence significative sur les émissions de GES, si aucune évaluation des GES du projet routier n?est mise ?uvre et présentée au public, comment peut-on décider d?un choix de variante en tout état de cause et de transparence? Je considère que les éléments fournis par vos soins en terme de GES ne garantissent pas un éclairage suffisant du public pour lui permettre d?exercer son droit de participation à la décision. Je vous remercie par avance pour votre retour. 1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61f54e72a14e6_rapport_recommandations_ges_infra(1).pdf
83	29/01/2022	Tout d'abord merci pour la clarté et la précision des documents soumis à consultation. Cette déviation de Plancoët est nécessaire et attendue depuis longtemps mais , habitant la commune de Saint- LORMEL j'ai le sentiment que les inconvénients liés à cette réalisation sont facilement déplacés sur notre commune. Je signale seulement que si nous ne sommes pas vigilants, la commune qui est toute en longueur se trouvera scindée en deux. Ceci dit et après étude de tous les documents les variantes 3,4 et 5 me conviennent. Cependant, la proposition faite par les élus de Saint-LORMEL pour une combinaison variante 4: la Millière - ZA les vergers et variante 1 pour la partie Plancoët pourrait satisfaire le plus grand nombre. Pour ma part, je m'oppose à la variante 1bis et 6bis. merci de l'attention que vous porterez à mes remarques.

84	29/01/2022	Bonjour, La loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets, contient d?importantes dispositions que les acteurs locaux doivent mettre en ?uvre. La sobriété foncière est un enjeu majeur de l?objectif national « zéro artificialisation nette » communément appelé ZAN. Les Données issues de l'observatoire de l'artificialisation (https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/) permettent d?avoir un état des lieux de l?artificialisation des terres des 3 communes impactées par ce projet de déviation. Sur la période 2009-2020, les 3 communes impactées (Pluduno, Saint Lormel et Plancoët) ont consommé 47 hectares de terre pour des projets d?urbanisme ou autres, ce projet routier est consommateur à lui seul de 29 à 40 hectares de terre agricoles suivant vos données fournies (P41/46 de votre document N°2). Cette donnée ne prend pas en compte les surfaces non agricoles (Bois, jardin, chemin, friches?) artificialisées par votre projet routier. En outre dans votre étude, vous ne présentez pas l?évaluation ou l?impact du « mitage » des parcelles une fois traversées ou enclavées par la déviation. En effet ces parcelles agricoles morcelées perdront de leur valeur agricole. Lors de la réunion publique du 13 Janvier 2022, une personne du public a posé la question de la surface de terre agricole consommée par ce projet routier, la réponse apportée par Mr Bourdais a été : « 30 hectares » contrairement à ce qui est publié dans votre document N°2 en page 40/45. Suivant vos données fournies la variante 5, plus consommatrice en terme de terre agricole est annoncée à 40 Hectares. Observations N°1 : Pouvez-vous communiquer de manière transparente et claire la surface de terre agricole et non agricole (bois, chemin, autres utilisations..) utilisée pour ce projet de déviation en fonction de chaque variante du tracé ? Cette question a été posée explicitement durant l?atelier sur le monde agricole le 24/01/22, mais sans réponse des représentants du projet de déviation. ********** La plupart des projets routiers induisent des ruptures de la continuité du réseau routier existant dont les projets tiennent compte en reconnectant ces réseaux. Le terme consacré est celui de rétablissement routier. Le rétablissement routier aura fatalement un impact significatif en terme de consommation foncière. Observations N°2 : La surface de terre agricole et non agricole utilisée pour ce projet de déviation pour le rétablissement routier est-il pris en compte dans votre évaluation ? Si, oui pouvez communiquer l?impact de consommation de surface de terre agricole et non agricole utilisée en fonction de chaque variante du tracé ? Si, non Pouvez évaluer l?impact et le communiquer de manière transparente et clair au public? ********** Le projet de déviation de Plancoët représente à lui seul 10 ans de consommation de terre sur les 3 communes de Pluduno, Saint Lormel et Plancoët. Il est difficile de parler de sobriété foncière à la lecture de ces données. Observations N°3 : Pouvez-vous communiquer de manière transparente et claire l?impact sur le morcellement des parcelles agricoles (par exemple nombre de parcelles modifiées inférieure à 1 ha, simulation d?impact concret sur le RGP) pour ce projet de déviation en fonction de chaque variante du tracé ? ********** Observations N°4 : Quelle est la cohérence de votre projet routier vis-à-vis de l?objectif zéro artificialisation nette » communément appelé ZAN ? ********** Observations N°5 : Quelles dispositions concrètes allez-vous mettre en ?uvre pour appliquer la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets dans le cadre concret de ce projet en terme de sobriété foncière? Cette question a été posée explicitement durant l?atelier sur le monde agricole le 24/01/22, les représentants du projet de déviation nous ont fait part que les décrets d?applications la loi du 22 août 2021 ne sont pas parus au Journal Officiel, et qu?ils étaient visiblement dans l?incapacité à cette heure de répondre à cette question. En outre, il a été précisé que la consommation de terre agricole pour le développement économique et accompagnement de l' accroissement de la population (logement) dans les Côtes d?Armor était inévitable[...]. Il a été précisé à titre d'exemple par un participant de l'atelier sur le monde agricole du 24/01/22, que le département de la Manche dans le cadre du projet de contournement routier sud-ouest de Cherbourg, prend en compte avant même le lancement d'une concertation publique la problématique d'artificialisation des terres: d'importants efforts seront faits pour minimiser cette artificialisation mais aussi pour la compenser. Voir article article France Bleu Cotentin du Vendredi 22 octobre 2021 disponible sous ce lien: https://www.francebleu.fr/infos/transports/contournement-routier-de-cherbourg-concertation-et-preoccupations-environnementales-au-programme-1634910213. ********** Observations N°6 : Afin de compenser la destruction de terres agricoles, quelles actions concrètes pour minimiser cette artificialisation mais aussi pour la compenser allez-vous mettre en ?uvre? Prévoyez-vous de renaturaliser des espaces qui ont été artificialisés par le passé ? Si, oui pouvez-vous lister ces surfaces et indiquez les surfaces correspondantes ? Cette question a été posée explicitement durant l?atelier sur le monde agricole le 24/01/22, les représentants du projet de déviation nous ont fait part que cette compensation n?est pas pertinente au regard du projet car les possibles espaces renaturalisés ne sont probablement pas à proximité du projet pour compenser les pertes de terres aux agriculteurs impactés par le projet de déviation[...]. Votre document « Présentation et analyse comparative des variantes » ne met pas en évidence vos actions en faveur la sobriété foncière comme demandé dans la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique. Cet item n?est même pas identifié voir absent dans l?analyse comparative des variantes et en conséquence n?a aucune incidence sur la hiérarchisation de la contrainte/sensibilité au diagnostic environnemental. J?ai pris note de la réponse apportée à une question similaire sur la sobriété foncière par SMS lors de la concertation publique du 13 janvier 2022 par le vice-président, Mr André Coënt : « L?état autorisera la consommation de terre agricole » [...]. ********** Observations N°7 : Au vu de l?interprétation possible de la réponse apportée en séance, pouvez-vous expliquer le mécanisme de dérogation de la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets que vous souhaitez visiblement mettre en ?uvre ? ********** Observations N°8 : La première phase 1 de concertation du public, a pour objectif le choix de la variante de tracé établi sur la base des études préliminaires. Comme argumenté ci-dessus le choix de la variante a une incidence significative sur l?objectif zéro artificialisation nette, si aucune évaluation sur la sobriété foncière n?est mise ?uvre et présenté au public, comment peut-on décider d?un choix de variante en tout état de cause et transparence ? Rappel : Le code l?environnement art. R122-5 prévoit que l?étude d?impact doit contenir : 5° Une description des incidences notables que le projet est susceptible d'avoir sur l'environnement résultant, entre autres : b) De l'utilisation des ressources naturelles, en particulier les terres, le sol, l'eau et la biodiversité, en tenant compte, dans la mesure du possible, de la disponibilité durable de ces ressources ; J?estime que les éléments fournis par vos soins en terme de consommation de terres agricole ou non agricole au regard de la loi climat et résilience ne garantissent pas un éclairage suffisant du public pour lui permettre d?exercer son droit de participation à la décision. Je souligne que de nombreuses questions du public sur ce sujet lors de la réunion public ou atelier, la qualité des réponses n?est pas au niveau attendu. L?ensemble des données de surface de terre consommée sont issues du site gouvernemental (https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/) et mise en perspective dans la pièce jointe de ce message. Je vous remercie par avance pour votre retour. 1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61f564a4ea69b_Donn%C3%A9es%20Pluduno%20Planco%C3%ABt%20St%20Lormel%20(Source%20CEREMA).pdf

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
85	29/01/2022	Bonjour, Les études de trafic sont très importantes car elles alimentent la justification du projet et conditionnent le calcul de nombreux impacts comme le bruit, la pollution atmosphérique ou les émissions de gaz à effet de serre. Dans votre document « 1._Dossier_de_concertation_-_Phase_1 », une hypothèse de croissance du trafic annuelle de 1% (P35/63). L?explicitation des méthodes utilisées dans les études de trafic est une exigence réglementaire, l?article R. 122-5 du code de l?environnement imposant que l?étude d?une infrastructure de transport comporte « une description des hypothèses de trafic, des conditions de circulation et des méthodes de calcul utilisées pour les évaluer et en étudier les conséquences ». Observations N°1 : Prenez vous en compte dans votre étude de trafic, les trafics induits par la création ou la transformation de l?infrastructure ? Observations N°2 : Prenez-vous en compte dans votre étude de trafic les reports modaux possibles ? Les études de trafic fournissent les données de base pour la plupart des impacts en exploitation. Une fois la structure du trafic connue, il est possible, à l?aide de modèles qui estiment les émissions polluantes et sonores de chaque catégorie de véhicule, en fonction notamment de sa vitesse, de sommer toutes ces émissions pour connaître celles liées à l?infrastructure. Observations N°3 : Pouvez-vous transmettre les résultats de ces modèles de calcul sur les émissions polluantes et sonores avec les hypothèses prises pour chaque variante du tracé ? En effet ces données comparatives sont structurantes pour un choix concerté du tracé. Ce point n?a pas été suffisamment explicités pour que le public puisse se forger une opinion. Observations N°4 : Pouvez-vous préciser les analyses de de sensibilité ainsi que les modalités du calcul des incertitudes en fonction de vos modélisations. Votre étude de trafic qui montre que l?axe est actuellement congestionné mais fait l?hypothèse que le projet n?entraînera aucune augmentation de trafic ou faible (1% par an). Si ce dossier considère que la déviation n?entraînera aucun trafic induit, ce qui n?est pas justifié. Dans un contexte où les usagers des infrastructures utilisent progressivement des systèmes de guidage évaluant en temps réel l?itinéraire le plus rapide en fonction de la saturation des différents axes, cette hypothèse apparaît de moins en moins crédible. Il conviendrait à minima d?intégrer à ce dossier des statistiques de retour d?expérience sur des déviations présentant des caractéristiques proches et de les comparer aux projections qui figuraient dans leurs études d?impact. Observations N°5 : Pouvez-vous nous faire part du retour d?expérience sur des déviations présentant des caractéristiques proches et de les comparer aux projections qui figuraient dans leurs études d?impact afin de s?assurer de la crédibilité de votre étude de trafic et des impacts associés? Je vous remercie pour votre retour.
86	30/01/2022	V1 serait la meilleure des solutions, elle serais plus écologique et plus courte. De plus, depuis plus de 50 ans Plancoët se basent sur ce tracé histoire. Les autres tracées seront désastreuses pour l'environnement, les terres agricoles et la faune et la flore.
87	30/01/2022	Le tracé historique me semble le seul réellement pertinent pour Plancoet comme pour les côtes d'Armor. Il est le plus court, et écologiquement la meilleure option. Tous les autres tracés détruiraient des écosystèmes déjà menacés et feraient perdre un atout précieux à la région.
88	30/01/2022	Je souhaite le tracé V1. Les autres tracés sont dans des zones calmes très prisées des randonneurs et de la faune sauvage, et ces zones seraient détruites.
89	30/01/2022	Je suis pour le tracé historique V1 , celui autour duquel Plancoët se construit depuis + de 50 ans !
90	30/01/2022	Je suis pour le tracé historique v1 de plancoet
91	30/01/2022	Le calme et la beauté de notre environnement, dans la vallée du Montafilan, est menacé par un projet de déviation ! Aidez-nous dans notre mobilisation pour défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët, face à d?autres projets de tracés destructeurs de l?environnement. Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s?est construit depuis plus de 50 ans. C?est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C?est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.
92	30/01/2022	Le calme et la beauté de notre environnement, dans la vallée du Montafilan, est menacé par un projet de déviation ! Aidez-nous dans notre mobilisation pour défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët, face à d?autres projets de tracés destructeurs de l?environnement. Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s?est construit depuis plus de 50 ans. C?est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C?est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.
93	30/01/2022	Le meilleur tracé est le v1

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
94	31/01/2022	Votre étude concernant cette future déviation tient compte d'une élévation du niveau de la mer de 60 cm pour le franchissement de la zone humide autour de l'Arguenon. Ce point a d'ailleurs été rappelé lors de la réunion publique du 13 janvier 2022. Toutes les variantes proposent la construction d'un ouvrage pour créer un point d'échange entre la future déviation et l'actuelle RD 768. Cependant, votre projet ne prévoit pas de relever la hauteur de la RD768. Donc, dans quelques décennies, la déviation sera inutilisable à chaque marée de vives eaux et/ou lors de pluies abondantes comme l'on déjà vécu les plancoëtins car le point d'échange et la RD768 seront inondés. Ce projet étant pensé pour le long terme, il est donc indispensable de faire les travaux dans le bon ordre, à savoir : 1. relever la RD 768 2. construire la déviation Finalement, les conséquences environnementales et financières seront bien plus élevées lorsqu'il faudra refaire des travaux dans les zones humides concernées. J'ai du mal à croire que vous n'ayez pas pensé à ce problème. Doit-on en conclure que vous laisserez nos enfants et petits-enfants résoudre nos négligences ?
95	31/01/2022	Bonjour, A la lecture de toutes les observations, nous ressentons l'attachement des habitants pour leur environnement. Nous ne comprenons pas comment d'un côté les jeunes sont incités à s'installer dans le milieu agricole et de l'autre des tracés sont produits anéantissant tous leurs efforts. Nous sommes contre les tracés V3-V5-V6 qui traverseraient les ECURIES DE PLANCOET. Le dynamisme et la volonté de ces jeunes sont à encourager compte tenu de leur investissement tant sur le plan moral, physique que financier. Souriants et volontaires, Hélène et Maxime apportent une activité équestre bénéfique pour les enfants et les adultes. A noter qu'ils sont les seuls en Bretagne à donner des cours d'équitation Western, ce qui est un plus pour PLANCOET. D'autre part, il est à prendre en considération que les habitants ont construit en tenant compte du tracé initial. A l'étude des documents, nous trouvons que le tracé V1 est le plus sensé et respectueux tant de la population que de l'environnement tout en étant le plus court et le moins coûteux. Nous vous remercions de prendre en considération nos observations.
96	01/02/2022	Nous passons toutes nos vacances dans cette superbe région depuis des années , le hameau de la hingandais regorge de jolies promenades à faire à pieds , à vélo , en pleine nature . Les considérations environnementales ne devraient-elles pas elles aussi être prises en compte ? Nos enfants ont pu profiter du centre équestre , là encore en toute tranquillité. Et toutes ces familles qui ont investi et se sont installées dans cette zone car elles souhaitaient justement vivre au calme ? Un tracé initial était prévu , je ne comprends tout simplement pas pourquoi ce changement et espère que le comité qui prend les décisions se rendra compte te du mal qu?il occasionnera si ce nouveau tracé est adopté .
97	01/02/2022	Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s?est construit depuis plus de 50 ans. C?est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C?est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage. Le projet V1 me paraît le mieux.
98	01/02/2022	Le tracé historique, nommé « V1 » est celui autour duquel le développement de Plancoët s?est construit depuis plus de 50 ans. C?est le tracé le plus court, et qui consomme le moins de terres agricoles. Il est le moins pénalisant pour les habitants, ce qui est logique car tous les permis de construire sont attribués depuis les années 60 en se fondant sur ce projet de tracé. C?est le tracé qui est le moins destructeur pour la faune et la flore sauvage.
99	03/02/2022	Tout d?abord, je remercie l?initiative de cette consultation. J?espère cependant que toutes remarques seront prises en compte. Je réside tous les étés dans cette belle région de Bretagne où il fait bon marcher, faire du vélo sur les chemins ou petites routes de campagne. Que dire aussi de ce charmant centre équestre où ma fille aime aller! C?est pourquoi, ayant appris que des projets menaçaient, j?ai décidé de plaider pour le tracé historique v1, le seul qui respecte le plus les habitants et leur environnement.
100	03/02/2022	Je suis contre cette décision qui impacterait la vie d'une association sportive qui apporte de l'attrait de la commune. Il faut mettre delà cohérence dans cette décision

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
101	03/02/2022	paragraphe extrait de votre Rapport annuel de Développement Durable 2021 du Conseil départemental des Côtes d'Armor. La primauté de la lutte contre le changement climatique est un objectif indéniable exprimé dans votre rapport de développement durable publié en décembre 2021. Cet objectif louable est en contradiction direct avec ce projet. En effet ce vieux projet routier est synonyme de : « Plus de routes, cela veut dire plus de voitures, plus de circulation et fatalement plus de gaz à effet de serre. » Construire davantage d'infrastructures de ce type pour des modes carbonés est donc défavorable pour la transition écologique. Votre action concrète en faveur du climat se limite-t-elle à l?achat de voitures électriques pour vos collaborateurs ou au subventionnement de vélos électriques ? Si tel est le cas, c?est du greenwashing. L?absence totale d?analyse des impacts sur les émissions de gaz à effet de serre de ce projet routier de déviation de Plancoët est contraire aux dispositions du code de l?environnement et symptomatique malheureusement de votre inaction en faveur du climat. Dans votre étude impact, (p33/46), vous précisez pour l?enjeu identifié « Energie et Climat » concernant les variantes >0, « Energie consommée et gaz à effet de serre liés à la réalisation des travaux - incidence temporaire Pas d'incidence sur le climat » La France est signataire de l?accord de Paris, qui vise à limiter les émissions de gaz à effet de serre (GES) de telle sorte que la hausse de la température moyenne de la planète n?excède pas 2 degrés. L?État, avec le plan climat présenté en 2017 concrétise cette ambition mondiale avec une orientation stratégique forte : atteindre la neutralité carbone à l?horizon 2050. En tant que maître d?ouvrage de ce projet routier, vous n?intégrez pas véritablement cette orientation, ni la précédente contrairement à votre ambition affichée dans votre rapport de développement durable. La prise en compte des enjeux environnementaux en amont des grands choix d?aménagement reste essentiel pour le respect des engagements de la France dans la transition écologique et énergétique. Comment allons-nous collectivement tenir nos engagements de neutralité carbone à l'horizon 2050 ? Quelle est la cohérence de votre parole politique affichée en faveur de la lutte contre le réchauffement climatique dans votre rapport de développement au regard de vos actions concrètes? Des changements d?orientation stratégique en la matière sont pourtant possibles. La preuve en est avec l?abandon récent des projets de contournement de Vitré, de Fougères et de Châteaubourg, dans le département voisin d?Ille-et-Vilaine. Le Rapport annuel de Développement Durable 2021 du Conseil départemental des Côtes d?Armor est en pièce jointe de ce message. 1 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61fbebd3269df_Rapport_annuel_DD_12_2021_web.pdf
102	04/02/2022	L'étude de la déviation ne date pas d'aujourd'hui. années 70 fuseau réservé pour la déviation(encore Aa sur le plui actuel de Dinan Agglo) 27/04/2011 réunion publique 14/06/2013 présentation Del 'étude: inscrite au STICA travaux 100% département sans accroche à hyper U 15/11/2017:rencontre au CD avec Mr de Chaisemartin et maires des communes concernés nouveau fuseau avec accroche au carrefour de la route de languenan et la voie de la fontaine Malo à la maçonnais 13/01/2017: CM St Lormel accord de principe de financement 17/01/2017:CM Plancoët présentation du projet 4/02/2017 : création du collectif est de la déviation lettre au département 16/02/2017: CM Pluduno accord de principe de financement 27/02/2017:Réponse de président CD Mr Cadec au collectif 11/04/2017:CM Plancoët Achat parcelles de terrain 5compassation pour les agriculteurs en vue de la déviation 22/06/2017: réunion à la maire de PLANCOET pour plan de financement; 250 000euros pour Créhen, Pluduno et St Lormel 19 juillet 2017: accord de Dinan Agglo 3 000 000Euros dont 500 000 pour les études Début 2018 : réflexion sur une plateforme de distribution à PLANCOET et DINAN Fin 2018: estimation étude: 1 million travaux 15 millions et extension des lieux de l'étude 2019: mai appell d'offre pour étude de la déviation 30/08/2019: conclusion appel d'offre pour 936 238 euros et25 centimes 27/10/2019: présentation des études aux maires et conseillers départementaux début travaux prévu 2027 Voilà déjà 10 ans que l'on étudie la déviation! encore 10 ans 2 document(s) joint(s) : https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61fce80ca5577_CM%2011%20avril%202017%203.pdf https://ww2.cotesdarmor.fr/enquetes/uploads/2/61fce80ca5577_PV%2017%2001%202017%20!.pdf
103	04/02/2022	à propos des risques d'inondation concernant la RD 768 , et le bas de Plancoêt ;il serait prévu de relever la route eu égard au risque du réchauffement climatique avec pour conséquence une hauteur de 60 cm avec la conjonction de marrée centenale . Soit ! mais alors il faudrait relevé aussi les quais ! il sont plus bas que la RD après le rond point ... En 2014 lors de la dernière inondation s'est- on posés alors les questions : Pourquoi l'Arguenon a été déviée origine projet ? qui pourrait le dire ? Pourquoi la ZA de St Lormel a littéralement bouchée les zones inondables ? Pourquoi l'écoulement des eaux ne ce fait pas derrière la station d'épuration ? (aucun entretien de chaque cotés de la petite route)
104	04/02/2022	Je suis pour le maintien de la voie historique mais contre un projet de déviation qui emprunterait les routes alternatives, tracés 2 bis,3,4,5,6 et 6 bis qui sont trop gourmandes en terres agricoles et trop impactantes sur le paysage et les zones naturelles.
105	04/02/2022	Je suis pour le maintien de la voie historique mais contre un projet de déviation qui emprunterait les routes alternatives, tracés 2 bis,3,4,5,6 et 6 bis qui sont trop gourmandes en terres agricoles et trop impactantes sur le paysage et les zones naturelles. D'autant que ce projet originel est connu de tous depuis très longtemps et a fait l'objet d'une information auprès des habitants concernés de Plancoet
106	07/02/2022	Les différents tracés envisagés risquent d'empiéter sur des terres agricoles aujourd'hui cultivées et cela ne me semble pas souhaitable. La traversée de la rivière l'Arguenon est problématique, il faudrait privilégier un tracé utilisant le pont déjà existant élargi et renforcé plutôt que se lancer dans de nouveaux ouvrages très couteux et néfastes pour l'environnement !

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
107	07/02/2022	Bonjour, Une augmentation très significative des prix des travaux publiques s?observe depuis 1 an, vous trouverez ci-joint une extraction de 3 indices INSEE prouvant ce fait pour ce type de projet. Indice : TP03A identifiant INSEE : 001710988 Libellé : Grands terrassements Indice du 2020/10 : 109,1 Indice du 2021/10 : 114,6 soit une augmentation des prix de 5.5% en 1 an Indice : TP02 identifiant INSEE : 001710987 Libellé : Travaux de génie civil et d'ouvrages d'art neufs ou rénovation Indice du 2020/10 : 114,4 Indice du 2021/10 : 123,6 soit une augmentation des prix de 9.2% en 1 an Indice : TP09 identifiant INSEE : 001710997 Libellé : Fabrication et mise en ?uvre d'enrobés ou rénovation Indice du 2020/10 : 103,1 Indice du 2021/10 : 117,7 soit une augmentation des prix de 14.6 % en 1 an Prenez-vous en compte dans votre budget l?augmentation significative des prix des travaux publiques observée depuis 1 an ? Je vous remercie pour votre réponse.
108	09/02/2022	Madame, Monsieur, je vous écris afin de manifester mon indignation face aux nouvelles variantes de tracé que vous proposez pour la déviation de Plancoët. Quel est l'intérêt de modifier les variantes V1 ou V4 qui étaient les tracés prévus initialement, tracés acceptés par nombre d'habitants de la commune car ils avaient été définis il y a plus de 40 ans ? Les responsables de ces changements de tracé se sont-ils déplacés sur les lieux avant de proposer ces modifications ? Pourquoi proposer d'autres tracés qui vont provoquer colère et incompréhension auprès des riverains concernés ? Ces nouvelles variantes vont avoir des impacts catastrophiques dans les domaines environnementaux, économiques et sociaux. Pendant des décennies, la commune de Plancoët s'est développée autour du tracé initialement prévu (V1 / V4). Nombreux sont les habitants de Plancoët qui ont fait construire leur maison en tenant compte du tracé initial de la déviation. Les nouveaux tracés remettent en cause la politique locale d'urbanisme de la commune de Plancoët qui a délivré les permis de construire ces dernières décennies et a aménagé le territoire en fonction du tracé initial de la déviation. Les nouveaux tracés V2 bis, V3, V5, V6 et V6 bis vont donc d'abord avoir des conséquences humaines désastreuses. Les politiques ou fonctionnaires à l'initiative de ces modifications n'ont sans doute vu qu'une carte, que des champs. Ils ne connaissent pas les habitants. Ils n'ont pas vu les femmes, les hommes et tous les enfants qui vivent à l'endroit même ou à proximité duquel ils ont tracé leur route sur la carte. Pourquoi vouloir changer un tracé autour duquel il y a un consensus et autour duquel la commune de Plancoët s'est développée depuis des années ? Au-delà de l'aspect humain, il y a aussi l'aspect environnemental et économique. Les nouvelles variantes vont supprimer un grand nombre d'hectares de terres agricoles, mettant en difficulté les agriculteurs attachés à leurs terres, agriculteurs qui travaillent d'arrache-pied pour cultiver, élever leurs bêtes, entretenir le paysage environnant. De plus, les nouvelles variantes vont supprimer l'un des couloirs écologiques de la région. Elles vont détruire des zones boisées. Le paysage plancoëtin est connu pour sa biodiversité remarquable, pour la richesse de sa faune et de sa flore. Comment imaginer la destruction d'un espace aussi riche d'un point de vue écologique ? Nombreuses sont les associations soucieuses de l'écologie, du bien-être des habitants et des animaux qui vont se sentir concernées par ce nouveau combat. On ne peut accepter que les nouvelles variantes passent au milieu de jardins particuliers, au milieu de champs cultivés, au milieu de pâturages dans lesquels moutons, chèvres, chevaux, vaches et autres animaux paissent tranquillement, au milieu d'un centre équestre qui fait la fierté des Plancoëtines et des Plancoëtins. On ne peut accepter que les nouvelles variantes mettent en difficulté des centaines de personnes alors que le tracé initial avait été accepté par la population. Je suis Plancoëtine. Mes parents habitent à Plancoët depuis toujours. Ils sont maintenant âgés. Ils devraient supporter une nouvelle route qui passerait à 25 mètres de leur maison, traversant le petit champ où ils élèvent quelques moutons... Ils devraient supporter nuisances sonores, pollution, tout ça parce que vous avez décidé de modifier le tracé initialement prévu depuis plus de 40 ans !!! Et si c'étaient vos parents qui se retrouvaient dans cette situation ? Je suis convaincue que les Plancoëtines et les Plancoëtins, très attachés à leur commune, à leurs beaux paysages riches et variés, à leur tranquillité ne vous laisseront pas faire et vont défendre le tracé historique de la déviation de Plancoët. Je vous demande donc de prendre en compte tous les courriers que vous aurez reçus et de revenir à la version initiale du tracé de la déviation de Plancoët.
109	09/02/2022	Bonjour, J?ai regardé avec intérêt vos analyses d?impacts au regard du changement climatique en matière des émissions de gaz à effet de serre (GES) de votre projet routier de Déviation de Plancoët. J?ai constaté avec regret que ce point n?est pas traité au niveau attendu. Cette évaluation doit se fait au regard d'une situation de référence qui correspond au scénario le plus probable en l'absence d'aménagement. Dans votre étude, (p33/46), l'impact est égal à la différence d'émissions entre la situation si le projet est réalisé, et sans projet. Si on prend la variante N°3 qui a le plus d?impact probable sur les GES du fait du volume de remblais, longueur de tracé (Bitume, glissières ouvrages d?art en béton?), artificialisation des sols (40 hectares de SAU éliminés à jamais, etc ?) en comparaison à la variante 0, la comparaison en terme de GES mérite d?être réalisée conformément à loi. Si aucune évaluation des GES du projet routier n?est mise ?uvre et présentée au public, comment peut-on décider d?un choix de variante en tout état de cause et de transparence? Je suis contre ce projet. Le département n'a pas pris le temps nécessaire et suffisant pour étudier les différentes variantes et leurs immenses impacts. Ce projet de l'ancien temps n'a pas de raison d'être aujourd'hui.
110	11/02/2022	De telles mesures vont détruire les chemins de randonnée et le centre équestre. Pourquoi réinventer un tracé alors que le V1 convient parfaitement? Il faut penser aux familles qui ont décidé de s'installer au calme, dans un espace naturel, qui ne fait que procurer de la joie pour les enfants.

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
111	11/02/2022	Bonjour, Tout le monde se déclare en faveur de la déviation de Plancoët, mais personne ne veut qu?elle passe sur son terrain ou à proximité de sa maison ! L?ensemble des tracés nous impactent fatalement, pourquoi devrions-nous accepter ce projet de déviation que personne ne veut chez soi ? Notre famille est installée bien avant ce vieux projet, pourquoi devons-nous subir seuls les inconvénients de ce projet que personne n?accepte ? Nous nous opposons fermement à ce projet de déviation. Nous estimons que le coût-bénéfice de ce projet n?est pas acceptable. Nous considérons que son coût financier, social, environnemental et agricole rend le projet injustifiable. Je vous remercie par avance pour la prise en compte de notre message.
112	11/02/2022	Possédant un gîte au lieu-dit Le Petit Trait, je suis opposée à la variante 4 qui passe très près du gîte. Si la variante d'origine est retenue, je souhaite qu'un merlon de terre soit prévu pour protéger du bruit et sauvegarder la vue sur la vallée et la vallée elle-même avec sa flore et sa faune diverdifiée
113	12/02/2022	Le tracé historique (variante V1) étant ancré dans la tête des plancöetins, je ne comprends pas pourquoi vouloir en changer. Le département doit avoir un trop plein de finance à dépenser dans une étude que la grande majorité des riverains n'a jamais demandé. Tous les projets de constructions ou d'extensions ont été depuis plusieurs décennies fait par rapport au tracé originel de la déviation. Quels avantages a le conseil départemental à vouloir aller à l'encontre des intérêts et du bien-être de ses administrés ? Petit détail sur la vidéo, l'ancien lit de l'Arguenon n'est pas entièrement représenté et s' arrête bizarrement au fond de la zone d'activité alors qu'il va jusqu'au pont de St Lormel ! Est ce pour suggérer le besoin d'un pont plus court qui rendrait donc les variantes 3, 4 et 5 moins onéreuses ? A moins que ce soit une erreur du bureau d'études ?
114	12/02/2022	Je pense que la variante V1 est la meilleure car elle a un moindre impact environmental et beaucoup de personnes on fait des projets en prenant en compte ce tracé.
115	12/02/2022	Le secteur de la zone artisanale et la zone d'habitation a été aménagé en tenant compte du tracé initial V1. Alors oui pour le tracé V1
116	12/02/2022	Si une déviation doit être construite ce doit être la V1, afin d'être en cohérence avec toutes les décisions d'urbanisme prises depuis des années à Plancoët et de protéger la vallée du Montafilan
117	12/02/2022	Le tracé V1 est de loin le mieux adapté à l'environnement, l'écologie et la population. Celui-ci est prévu depuis des décennies et toutes les constructions ou acquisitions ont été réalisées en fonction de ce tracé. Ce serait malhonnête de changer aujourd'hui. Je suis pour le tracé V1.
118	12/02/2022	Je pense qu il faut conserver la premiere version V1 qui existe depuis plusieurs dizaines d annees et en fonction de laquelle toutes les novelles maisons ou installations ont été construites
119	12/02/2022	Proposition en faveur de la V1 et du tracé historique de la déviation
120	13/02/2022	La déviation V& est prévue depuis plusieurs dizaines d'années. La zone artisanale et la zone d'habitation ont été aménagées en tenant compte de ce tracé initial V1. Alors oui pour le tracé V1 et surtout pas un autre.
121	13/02/2022	Nouvel arrivant à Plancoet, j'ai découvert ce projet de déviation qui impacte directement mon environnement lors d'une visite en Mairie tout récemment. J'ai investi dans un bien pour me retrouver en nature au calme, loin des nuisances de la ville et je découvre ce projet qui, non seulement ne m'avait pas été annoncé lors de la vente il y a un an (alors que le projet a plusieurs décennies d'études) mais plus encore, qui menace jusqu'à mon propre terrain, la proposition V2 bis passant en effet par celui-ci. Vous comprendrez que j'y suis pour ainsi dire, radicalement opposé. De même, je suis fermement opposé aux variantes V3 V5 et V6 qui projettent de passer tout à proximité, empiétant sur des terres et exploitations agricoles en activité et qui menacent directement la zone environnementale protégée de Montafilan, située en contrebas. Je ne connais pas assez bien la ville et le trafic local pour me prononcer sur la pertinence d'une déviation, ni sur la pertinence des versions établies, mais au vu des éléments recueillis lors de la consultation organisée par les services départementaux, la V1 m'apparait comme la moins préjudiciable.
122	13/02/2022	Je suis d'avis qu'il faut s'ingénier à de trouver des solutions pour contrer l'augmentation constante des flux de véhicules avec leurs lots de bruit, pollution et danger. Il y a de mauvais choix qui sont faits qui provoquent ces flux, mais c'est un autre débat. Je me permets d'attirer l'attention sur un endroit très dangereux pour les piétions, le bas de la rue de l'Abbaye, côté numéro impair, là où le trottoir se rétrécit. Avec la pente et le rétrécissement du trottoir, le passage est très dangereux. C'est à cet endroit qu'un piéton plancoëtin a subi un accident mortel fin décembre. Si l'on glisse sur une saleté ou le verglas, ce qui arrive, on chute facilement, et à cet endroit c'est mortel car le trottoir étant étroit, en pente, on se retrouve sur la chaussée. On ne peut se retenir qu'à la gouttière qui est dans l'angle. Il faudrait assurer ce passage. Mettre des barrières de protection, du type de celles qui sont devant la boulangerie, de part et d'autre du passage piéton, afin de pouvoir s'y retenir. Merci
123	14/02/2022	Bonjour, « L?urgence climatique nous incite à préserver la terre, la qualité de l?eau et de l?air, la biodiversité. Nous impulserons la mobilité douce, les énergies vertes, la consommation responsable. » « Le Conseil départemental engagera aussi des politiques publiques de transformation profonde pour limiter le réchauffement climatique, protéger la biodiversité et réduire notre consommation énergétique. » Ces différents engagements en faveur de l?environnement sont issus du programme électoral de la gauche unie arrivée en tête des élections départementales des côtes d?Armor en juin 2021 disponibles sur le site internet : https://tous22.fr Dans l?article Ouest France du 09/02/2022 : « Déviation Plancoët : le département à la recherche d?un consensus », le conseiller départemental des infrastructures et des mobilités douces admet : « on ne peut pas changer un modèle du jour au lendemain. Nous consommons tous des produits livrés par des camions. On ne saurait pas vivre sans transporteurs [?]. Doit-on entendre après moins d?un an à la tête du conseil départemental que vos engagements en faveur de la lutte contre le changement climatique ne seront pas tenus ? Comment peut-on lutter contre le réchauffement climatique sans action locale ? Quelle est la cohérence de votre parole publique vis-à-vis vos actions concrètes de transformation profonde pour limiter le réchauffement climatique ? Je vous remercie par avance pour la prise en compte de ce message.

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
124	14/02/2022	Je reprends mot pour mot un avis déjà déposé par un habitant de Plancoët, sur ce site. Je confirme que son observation est juste. Je la trouve intelligente, raisonnable, et pratique. Je soutien donc la variante historique (V1) et n'approuve pas les autres variantes. Le tracé initial (V1) qui date de 40 ans au moins emprunte des secteurs non cultivables et quelles parcelles agricoles dont les exploitants ont obtenus des compensations de terrains achetés par la commune et le département et redistribués. Par contre les tracés empruntant le centre équestre (acquis: il y a peu de temps et rénové)suppriment l'un des couloirs écologiques le plus important de la commune(Photos). A partir du pont de chemin de fer de la LOUVERIE une vingtaine de parcelles agricoles sont traversées: sacrifiant le domaine agricole de PLANCOËT déjà restreint en superficie. Dans l'intérêt général il est souhaitable de faire la déviation initialement prévue . les propriétaires concernés étaient informés de ce projet .
125	14/02/2022	Toutes les observations convergent à 99 % pour le V 1 ! c'est le résultat logique de cette concertation .L'opinion publique est pour ma part prépondérante comme la position de la municipalité . Le bon sens devra donc etre respecté et par les élus mais aussi le commissaire enquêteur qui ,si j'ai bien compris sera le décideur ,si j'ai bien compris il doit être impartiale dans sa décision au regard de la loi .Gageons sur son professionnalisme ,que le cout de réalisation des travaux ne soit pas la priorité décisionnelle . D'autre part j'ai remarqué comme beaucoup que cette enquête était présenté sous la garantie de l'anonymat !!! personne jusque là est capable de répondre pourquoi doit-on inscrire nos coordonnées . Etonnant non ?
126	16/02/2022	La construction des variantes autres que la V1 engendrerait de grosses nuisances sonores dans la vallée du Montafilant qui conduit le bruit et agit comme caisse de résonance. La construction de murs anti-bruit, en plus de représenter un coût supplémentaire ne suffirait pas à protéger les habitants et l'écosystème. De plus ces variantes détruiraient bon nombre de routes et de sentiers de randonnée et enclaveraient les habitants de la vallée, les empêchant de rejoindre le centre à pied ou à vélo et les contraindrait à de gros détours en voiture.
127	16/02/2022	Nous sommes résidents du 27, le pignon percé 22130 SAINT LORMEL depuis 1997. Cette maison est un bien familial depuis les années 1960. Cette maison apparaît sur les cartes d'état major (1820) au lieu dit le tertre boixière sur la commune de st lormel. Elle est la seule maison apparaissant sur les cartes à cette époque au lieu dit précité. De nos recherches effectuées il y a plusieurs années aux archives de DINAN, cette maison était déjà construite en 1791 et la consultation des archives numérisées disponibles sur internet confirme l'ancienneté de la maison avec un signalement de naissance au tertre boixière en 1798. Monsieur Yves CASTEL, historien du patrimoine, biographe, Chevalier de l'ordre des arts et des lettres nous indique que notre maison sous l'ancien régime aux XVII et XVIII ème siècle était un petit manoir noble breton qui a ensuite été reconstruit au XIX ème. Elle présente un linteau décoré et armorié XVIIème, 4 oculi et la litre armoriée XVIIIème. Cette longère est un projet familial restauré dans le respect de la tradition dans laquelle nous vivons avec nos enfants et que nous souhaitons leur transmettre. Nous connaissons depuis notre installation dans cette maison l'existence du projet de déviation de la commune de PLANCOET. Toutefois, au fil des années, les normes de construction et l'évolution du ppms ont fait évoluer le projet. Un projet de déviation qui pouvait être acceptable pour nous au début des années 2000 ne l'est plus actuellement avec les nouvelles normes (Surélévation de la route au dessus de notre terrain). Les différents projets actuels que sont les projet n° V1, V1Bis, V2 bis,V6bis ne permettront pas de bien vivre dans notre maison avec un passage permanent de véhicules. L'ensemble des routes construites devant notre logement et les ouvrages d'art nécessaires à ces tracés occasionneront de très fortes nuisances sonores et visuels qui ne pourront pas être résolues avec des merlons de terre ou des murs anti-bruits. De plus, en fonction des variantes, ce n'est pas une route mais deux qui seront construites, sans compter la construction d'un giratoire occasionnant du bruit lors des accélérations et décélérations des véhicules lourds et légers. De surcroît le passage de l'Arguenon et de la route des marais devra se faire par des ouvrages d'art qui culmineront à plus de trois mètres au dessus de l'actuelle route départementale. Il sera alors impossible que la déviation soit enterrée lorsqu'elle passera devant notre habitation et sera même plus haute que notre terrain. La loi indique qu'en cas d'impossibilité d'âgir sur le bruit par des édifices extérieurs (merlons, mur anti bruits), il est alors possible d'âgir sur le bâti pour diminuer la nuisance sonore. Comment isoler par l'extérieur une maison du 17 ème ? Nous sommes à une époque ou l'on tient compte de la protection du patrimoine. Il ne fait aucun doute qu'en cas de réalisation d'une des versions précitées, la protection du patrimoine ne sera pas prise en compte. De plus, nous sommes également à une époque ou la protection de la nature est importante, la multitude d'ouvrages d?art construits n'ira pas dans ce sens. Nous comprenons qu'une déviation de PLANCOET doit être faite pour que tous les riverains puissent retrouver de la sécurité et de la tranquillité mais elle ne doit pas se faire au détriment des autres. En ce qui concerne PLANCOET, la population, par le biais de plusieurs collectifs est favorable au tracé numéro 1 historique et fait pression par voie de presse pour que ce tracé soit retenu. Par contre, sur la partie qui concerne la commune de SAINT LORMEL ce tracé n?est pas favorable aux riverains et le tracé n°4 est le plus indiqué. Pour finir, les sommes d'argent énoncées pour ce projet sont énormes et lors de la réunion publique il a été annoncé une participation des communes et du département. En réalité, c'est le contribuable par ses impôts qui va financer, il est alors nécessaire de partir sur un projet le plus raisonnable possible. Il est fort probable qu?une jonction sur la route actuelle des marais comme le souhaite la municipalité de SAINT LORMEL est une bonne solution car jusqu?à présent cette route n?a jamais été inondée. Nous croyons en cette phase de concertation et espérons qu?elle serve à tous les riverains.
128	16/02/2022	La version V1 semble inévitable étant donné que les maires successifs ont donné les permis de construire en fonction de la présence de cette route. Choisir un autre tracé serait dédire tout ce qui a été décidé par les précédents maires. Seules quelques petites modifications peuvent être envisagées, comme au niveau du franchissement de l'Arguenon et de la route de Dinard.
129	16/02/2022	Cela fait 40 ans que l'urbanisme de Plancoët prend en compte et se développe selon le tracé historique de la déviation. Il n'est pas entendante que pour économiser sur la construction d'un pont on envisage d'autres tracés, qui auront un énorme impact sur le foncier, l'avifaune et le mitage des terres agricoles. De plus, qu'en est il du PLUI ?
130	16/02/2022	Bonjour, Je suis actuellement étudiante en agronomie loin de ma chère Bretagne. Toutefois, je compte à terme m'installer en temps qu'agricultrice dans les Côtes d'Armor, proche de mes grands-parents qui résident à Plancoët. Je pense que le projet de déviation doit se réaliser, mais en respectant le projet initial car c'est ce projet qui a été pris en compte pour l'urbanisation et le développement du territoire des 50 dernières années. Cela serait une immense déception de constater que le département accepte de bafouer un demi siècle de constructions de foyers et de projections de vie, en une seule décision. Quelle confiance pourra t-on avoir en notre département si même en consultant les PLU et les SCoT, on ne peut pas s'assurer qu'une 2x2 ne passe pas sous notre fenêtre ? Merci de votre lecture, j'espère que vous prendrez la bonne décision.
131	16/02/2022	V1 est le trajet optimal et le plus direct permettant le contour de Plancoet

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
132	17/02/2022	Bonjour, Je pense que le projet de déviation est une abbération car au final, il n'y a aucune certitude de dévier le flux de véhicules. Les camions vont continuer de passer car ils vont à la source ou chez les commerçants du centre. Comme la déviation sera plus longue, la plupart ne la prendront pas. Un projet vieux de 40 ans n'ai plus d'actualité sinon il aurait été réalisé 40 ans auparavant. A ceux qui pensent ou disent que les personnes concernées par le trajet historique ont touchés des indemnités ou subventions se leurrent complétement. Les professionnels, eux y ont droits ou auront droits, pas les particuliers. Nous avons été mis devant le fait accompli chez le notaire du projet sans possibilité de rétractation. Pour les écuries, la partie Western ne les intéressent pas, ils veulent faire du classique, sans doute plus rentable.
133	17/02/2022	Je conçois qu'il faille une déviation pour soulager les habitants du centre-ville mais je déplore la pléthore de déviations condamnant des terres agricoles exploités, un centre équestre fragilisant et enlaidissant la belle vallée du Montafilan. Sans parler des nuisances sonores qui se répercuteront dans la vallée impactant également la tranquillité des habitants de Créhen. La vie et les projets des Plancoëtins se sont organisés autour du tracé dit historique V1. Moi même j'ai acheté récemment en connaissance de cause. Qu'en sera t-il du PLUi ? Les zones agricoles seront-elles remplacées par des zones à urbaniser ? enlaidissant un peu plus cette belle nature. A l'heure où l'on prend conscience des erreurs passées dans le domaine de l'écologie, il est temps de prendre des décisions en faveur de projets respectant au maximum la faune et l'environnement.
134	17/02/2022	Bonjour, La justification majeure évoquée par les représentants du projet de déviation lors de la réunion publique du 13 janvier 2022 est l?enjeu de sécurité routière au sein de la ville de Plancoët. Il a été évoqué lors de la réunion du 13 janvier 2022 par les représentants du projet de déviation, « une vitesse excessive des poids lourds dans la ville de Plancoët [?] Observations N°1 : Doit-on attendre une déviation pour faire respecter les règles du code de la route sur la commune de Plancoët? Des mesures pédagogiques, coercitives sont-elles à l?étude pour améliorer la sécurité routière dans la ville de Plancoët indépendamment du projet de déviation ? Observations N°2 : Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, il a été précisé par les représentants du projet routier, que l?insécurité routière a pour origine majeure le trafic des poids lourds au sein de la ville de Plancoët. Avez-vous étudié plus précisément la part de ces différents types de trafic concernant les poids lourds sur votre zone d?étude : - ? trafic de transit : origine et destination en dehors de la zone étudiée (important pour décider de la nécessité d'une déviation) ; ? trafic d'échange : origine à l'intérieur de la zone étudiée et destination à l'extérieur de la zone d'échange et réciproquement (important pour définir les points d'échange) ; ? trafic local : trafic qui se déplace à l'intérieur de la zone étudiée ; Pouvez-vous communiquer les données pour chaque type de trafic ? Si le trafic de transit représente une part importante, est-il possible de le limiter en obligeant les PL d?emprunter l?axe Lamballe-Dinan-St Malo? Une mise en ?uvre de ce type d?action est-elle à l?étude ? Je vous remercie pour la prise en compte.
Mutualisée avec la remarque 134 - Remarque émise par la même personne que la remarque 134, à quelques minutes d'intervalles	17/02/2022	Bonjour, Lors des différents débats, réunions publiques, il a été affirmé que « l?ouvrage va servir au développement économique du secteur ». Pouvez-vous communiquer les études économiques permettant d?affirmer : « l?ouvrage va servir au développement économique du secteur » ? Pouvez-vous préciser les objectifs de développement économiques envisagées ou espérées pour rendre le projet acceptable vis-à-vis du coût financier, environnementale et agricole ? Je vous remercie pour la prise en compte.
Mutualisée avec la remarque 134 - Remarque émise par la même personne que la remarque 134, à quelques minutes d'intervalles	17/02/2022	Bonjour, Dinan Agglomération est partie prenante de ce projet routier en contribuant également significativement à son financement. Sauf omission de ma part, je n?ai pas entendu lors de la concertation publique ou lu dans la presse locale la position de Dinan Agglomération sur ce projet de déviation. Peut-on connaître la position de Dinan Agglomération sur ce projet de déviation ?

NUMERO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
135	17/02/2022	Bonjour, Je souhaite apporter quelques précisions sur ce projet de déviation de Plancoët qui est apparu dans les années 1967. Des permis de construire ont été bloqués en zone artisanale en début 1967 à cause du futur projet de déviation et attribués fin 1968, nous étions à cette époque informés chez les notaires lors d'une transaction, hors en 2021 aucune information ne nous a été transmise on nous a laissé engager des frais de bornage et division de parcelle en lot constructible et agricole en présence d'un élu représentant la commune pour le chemin piétonnier. On nous parle de zone humide les conditions sont les même qu'en 1967 avec le même projet, le lit de l'Arguenon ne s'est pas déplacé, les ruisseaux et les marais non plus, le train passe au même endroit. A la réunion publique le département nous a annoncé que la RD 768 était inondable ce n'est jamais arrivé. Les municipalités successives de Plancoët ont maintenu le projet initial de la déviation, le développement de la zone artisanale d'un coté et l'urbanisation de 16 villages de l'autre tout en protégeant les terres agricoles dont la superficie est minime sur notre commune. Toutes ces variantes vont pénaliser l'urbanisation qui a été réalisée par les municipalités successives depuis 55 ans. Plancoët a très peu de surface dédiée à l'agriculture les élus ont fait ce qu'il fallait en effectuant des préemptions sur des terres pour faire des réserves foncière et les redistribuer aux cultivateurs lésés par certaines constructions, maintenant il me parait anormal aujourd'hui de reprendre ces terres et couper un terrain agricole de plus de 3 hectares pour faire passer une déviation. Je me pose simplement une question. Est-ce que vous avez vraiment réfléchi à l'avenir de tous ces jeunes qui ont économisé par ces années difficiles pour acheter une maison ou un terrain constructible dans ces villages à urbanisation récente et qui vont avoir comme décor principal la route, les voitures ,les camions 8000/10000 par jour? plus une dévaluation importante de leurs biens. Est-ce que vous messieurs du département vous souhaiteriez avoir ça devant votre maison?. Je suis pour la déviation de Plancoët bien évidemment et le plus rapidement possible mais dans le raisonnable et pour le maintient du projet initial. En espérant que vous tiendrez compte de mes différentes remarques , je suis personnellement impacté par les variantes

9.9 ANNEXE 9 : ANNONCE DE L'OUVERTURE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

DÉPARTEMENT DES CÔTES D'ARMOR

AVIS DE CONCERTATION PUBLIQUE

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

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

La phase 1 de la concertation publique relative au choix de la variante de tracé s'est tenue du 15 décembre 2021 au jeudi 17 février 2022. Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte qui serait la combinaison :
- de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ;
- et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

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

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

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

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du **mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus** en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët.

Le public pourra consulter le dossier de complément de concertation – Phase 1 à partir du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) :
- sur support papier en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures habituels d'ouverture des mairies ;
- sur le site internet du Département : **https://cotesdarmor.fr/participations-publiques**

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

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les :
- Jeudi 6 octobre 2022 de 16 h à 20 h en mairie de Saint-Lormel
- Samedi 15 octobre 2022 de 9 h à 12 h – Salle Émeraude (rez-de-chaussée de la Salle des Fêtes) – Rue de la Madeleine à Plancoët

Durant le complément de concertation phase 1, le public pourra présenter ses observations et propositions, du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus :
- par voie électronique, en les déposant sur le site internet du Département à l'adresse suivante : https://cotesdarmor.fr/participations-publiques
- par voie manuscrite sur les registres mis à disposition à cet effet en mairies de PLUDUNO, SAINT-LORMEL et PLANCOËT aux jours et heures d'ouverture des mairies
- par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante : Conseil Départemental des Côtes d'Armor – Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer – A l'attention de M. le Directeur – 9 Place du Général de Gaulle - CS 42371 – 22023 SAINT-BRIEUC Cedex 1

Les évènements de la concertation (permanences) se tiendront dans le strict respect des mesures sanitaires prescrites par la réglementation en vigueur.

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

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

A l'issue du complément de concertation phase 1, le public pourra continuer à faire part de ses observations et propositions par courrier postal à l'adresse visée ci-dessus ou par voie électronique à l'adresse mail : ContactDIMM@cotesdarmor.fr , ces observations et propositions seront intégrées dans le bilan de la phase 2 de la concertation relative à l'approfondissement des études de la variante retenue.

9.10 ANNEXE 10 : REGISTRES DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS MIS A DISPOSITION DU PUBLIC DANS LES MAIRIES (COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE - PHASE 1 DU 20 SEPTEMBRE 2022 AU 21 OCTOBRE 2022)

Côtes d'Armor
le Département

COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE PHASE 1

relative au choix de la variante de tracé

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLANCOËT

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

Objet du complément de concertation :

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

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

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

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

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

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Durée du complément de concertation – Phase 1 :

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente précédente, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

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

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

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

Bilan de la concertation :

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

Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné..... Patrick BARRAUX .....

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

A ..... Plancoët ....., le ..... 20/09/2022 .....

Signature

MAIRIE DE PLANCOET (Côtes-d'Armor)

Plancoët le 28-08-22

MAIRIE DE PLANCOËT
COURRIER ARRIVÉE LE
29 AOUT 2022

22 130 Plancoët

à

Mairie de
Plancoët

Bonjour

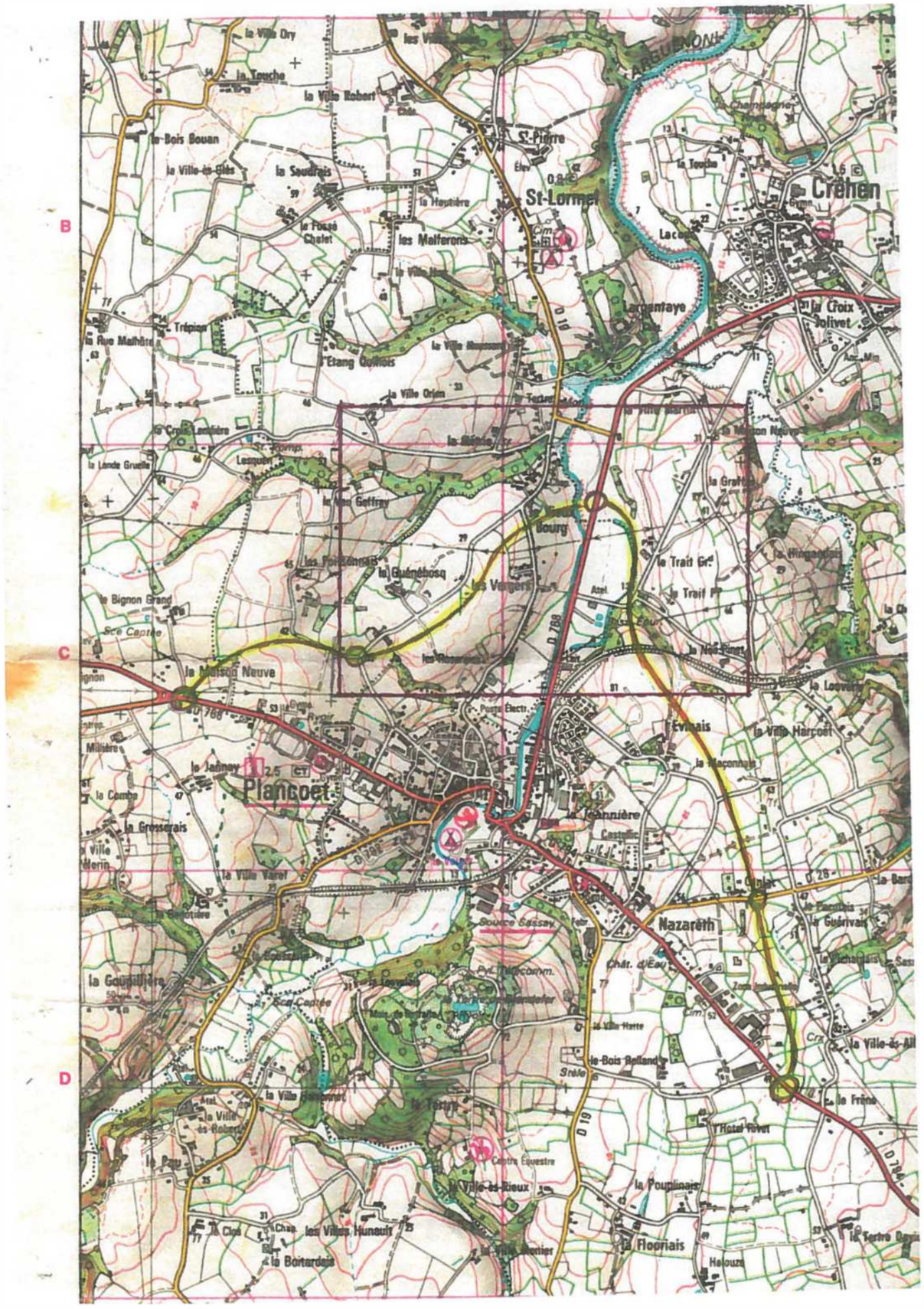
Objet : contournement de Plancoët

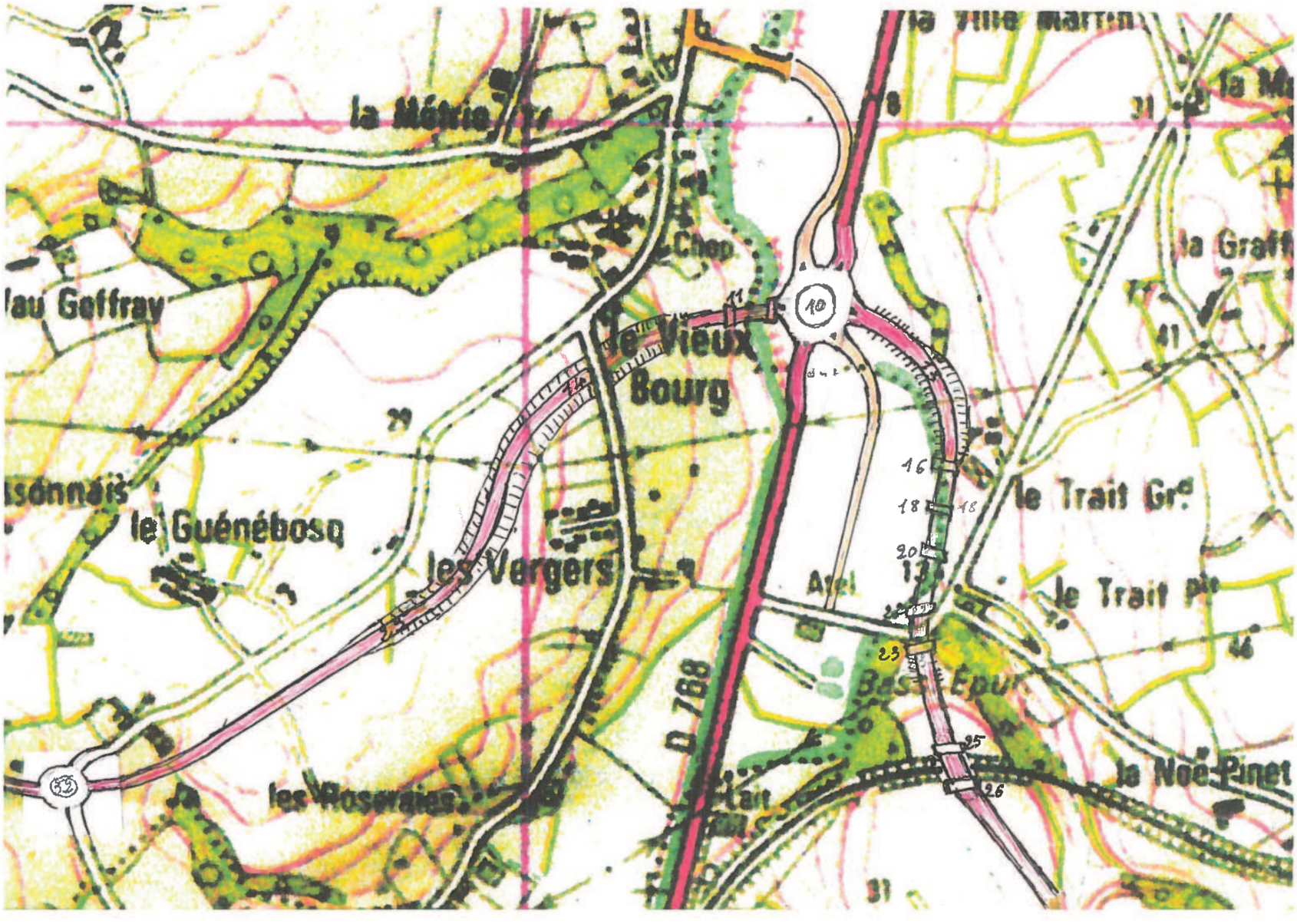
Si la décision n'est pas prise je vous propose une variante qui n'a pas été envisagée.

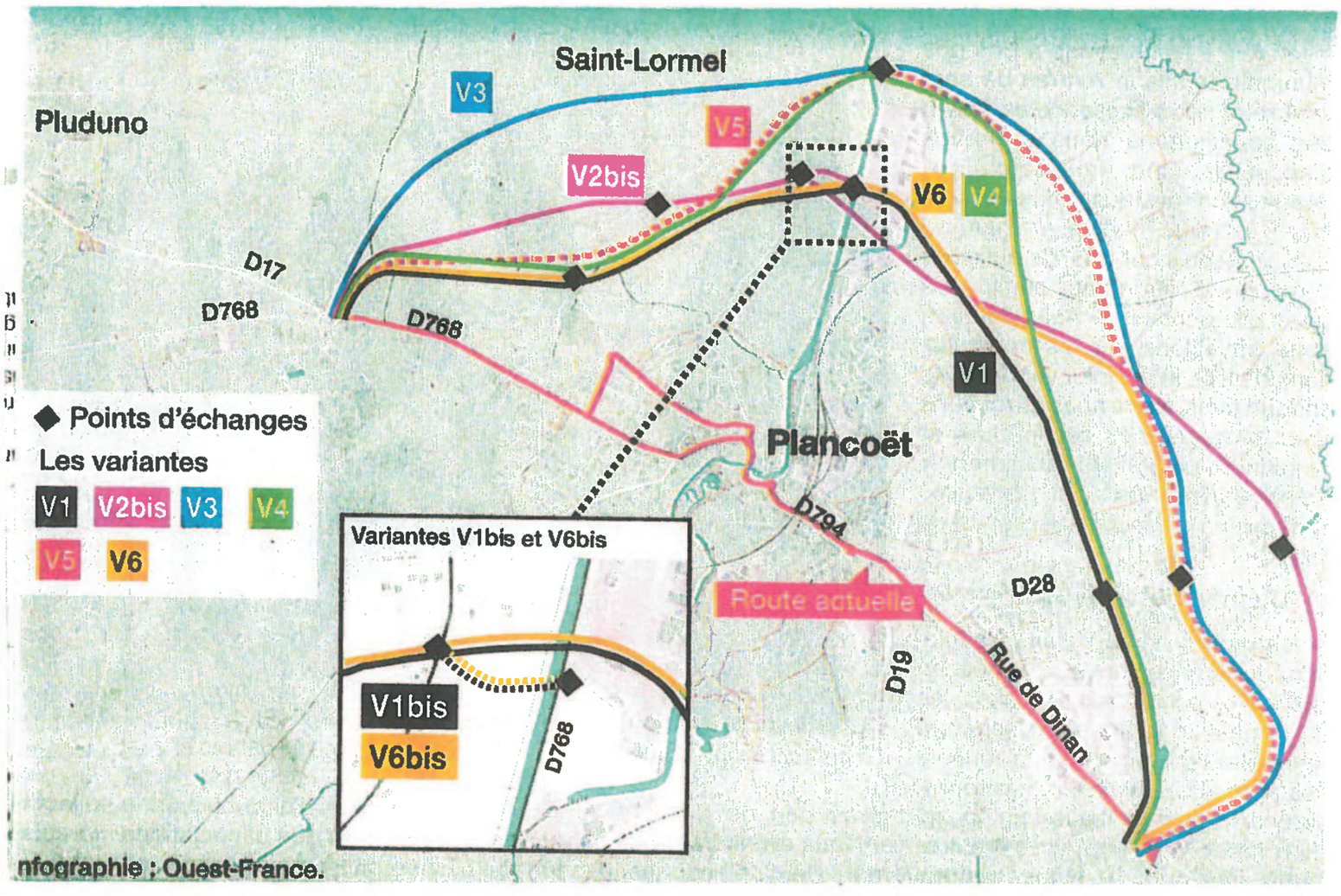
- du rond-point route de Dinan à la ligne SNCF garder la version d'origine V1
- de la ligne SNCF au rond-point route de Dinard, ma proposition est de longer la boucle de la rivière avec une partie en aerien et une partie à terre (en gardant le lit de la riviere
- du rond-point route de Dinard au rond-Point de la maison neuve prendre la Version V4 (legerement modifiée)

je me suis permis de donner mon avis, merci d'en prendre connaissance

Sincères Salutations


Plancoet
St-Lormel
Créhen
Nazareth
St-Pierre
Argentaye
la Ville Dry
la Touche
la Ville Hubert
le Bois Bouan
la Ville-ès-Elies
la Soudrais
la Hautière
le Fougé
Chalet
les Malferons
la Croix Jolivet
la Rue Malhôte
Trépiec
Etang Quillois
la Ville Orien
la Ville Hervé
la Ville Marin
la Grée
la Maison Neuve
la Ville Harcoët
Evinais
la Ville Varet
la Gaudinière
la Ville Hamon
la Ville-ès-Robert
la Ville-ès-Rieux
la Poupinais
la Fleuriais
les Villes Hunault
la Bortardais
le Bois Rolland
la Ville Harte
le Frêne
Hôtel Foret
Centre Equestre
Source Cassay
les Vergers
le Bignon Grand
la Guénébosq
le Bourg
la Grée
la Touche
la Ville Marin
la Ville Hervé
la Ville Orien
la Ville Hamon
la Ville Harte
la Ville-ès-Rieux
la Ville-ès-Robert
la Ville Varet
la Gaudinière
la Grée
la Touche
la Ville Harcoët
la Poupinais
la Fleuriais
la Ville Hervé


la Métrie
Chop
le Vieux Bourg
le Guénébosq
les Vergers
Atel
le Trait Gr.
le Trait Pt
D 768
les Roseraies
la Noë Pinet
Lait
Bass Epur
10
32
11
16
18
20
23
25
26
29
31
41
46


Saint-Lormel
Pluduno
V3
V5
V2bis
V6
V4
D17
D768
D768
V1
Plancoët
D794
Route actuelle
D28
D19
Rue de Dinan
Points d'échanges
Les variantes
V1
V2bis
V3
V4
V5
V6
Variantes V1bis et V6bis
V1bis
V6bis
D768
nfographie : Ouest-France.

Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 21/10/22 à 17 H

Le délai de complément de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. Patrick BARRAUX, Maire de Plancoët

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

A PLANCOET, le 21/10/2022

Signature

MAIRIE DE PLANCOET
CÔTES D'ARMOR

Patrick BARRAUX
Maire

Côtes d'Armor
le Département

COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE PHASE 1

relative au choix de la variante de tracé

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

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

PLUDUNO

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

Objet du complément de concertation :

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

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

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

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

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

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Durée du complément de concertation – Phase 1 :

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente précédente, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

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

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

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

Bilan de la concertation :

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

Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné…Maxime….LEBORGNE……..

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

A……Pluduno……, le .20/09/2022

Signature

Le Maire,
Maxime LEBORGNE

Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 21/10/2022 à 17h00

Le délai de complément de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. Maxime LEBORGNE,

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

A Pluduno, le 21/10/2022

Signature

Le Maire,
Maxime LEBORGNE

Côtes d'Armor le Département

COMPLÉMENT DE CONCERTATION PUBLIQUE PHASE 1

relative au choix de la variante de tracé

PROJET D'AMÉNAGEMENT DE LA DÉVIATION DE PLANCOËT

SUR LES COMMUNES DE PLUDUNO, SAINT-LORMEL ET PLANCOËT

REGISTRE DE RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS

mis à la disposition du public en mairie de :

SAINT-LORMEL

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

Objet du complément de concertation :

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

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

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

Le Département a décidé d'étudier cette variante mixte inondable. Afin d'être éclairé sur le choix éventuel d'une variante inondable, il a également décidé d'étudier les variantes V1 et V4 inondables pour disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres et à l'élaboration du bilan de la concertation.

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

De nouvelles variantes ayant été étudiées, le Département organise un complément de concertation phase 1 afin d'en informer le public, de recueillir les avis de chacun et de permettre au public de formuler des observations et des propositions.

Durée du complément de concertation – Phase 1 :

Le complément de concertation phase 1 se tiendra du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus.

Registre de recueil des observations et propositions :

Il comporte au total 60 feuillets (y compris la page de garde, la présente précédente, la présente page et la page suivante) non mobiles destinés à recevoir les observations et propositions du public ; ces dernières peuvent aussi être adressées par courrier postal avant la clôture du complément de concertation phase 1 (vendredi 21 octobre 2022 à 17 h 00) à l'adresse suivante :

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

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

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

Bilan de la concertation :

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

Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures) au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Je soussigné..... René BOUAN ....., Maire de Saint-Lormel

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

A ..... SAINT-LORMEL ....., le ... 20/09/2022

Signature

Le Maire,
René BOUAN

MAIRIE DE SAINT-LORMEL (Côtes-d'Armor)

Complément de concertation phase 1 du mardi 20 septembre 2022 (9 heures)
au vendredi 21 octobre 2022 (17 heures) inclus
Relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët

Le 22/10/2022 à SAINT LORMEL

Le délai de complément de concertation phase 1 étant expiré,

Je soussigné, M. René BOUAN , Maire

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

A SAINT-LORMEL, le 22/10/2022

Signature

Le Maire
René BOUAN

MAIRIE DE SAINT-LORMEL (Côtes-d'Armor)

9.11 ANNEXE 11 : REGISTRE DÉMATÉRIALISÉ COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

NUMÉRO DE L'E-OBSERVATION	DATE	OBSERVATIONS
1	07/10/2022	Ma position n'a pas changé: seul le tracé V1 est acceptable. Les simulations me donnent l'impression que l'échangeur au niveau de la ZA des Vergers serait digne de New-York, et qu'ils ne s'intégreraient absolument pas dans le paysage. Autrement, au vue de la crise énergétique actuelle, est-il prévu que l'étude de l'évolution de la densité de circulation, notamment celle des camions, qui justifie la déviaiton, soit mise à jour?
2	07/10/2022	Je ne vois pas comment il est possible de faire une déviation inondable. Plancoët serait coupé en deux et pour se rendre dans le centre de la commune il faudrait passer par le Guildo ou Bourseul si le ruisseau du tertre ne déborde pas. Il est nécessaire que la déviation initiale soit conservée mais qui paiera!!!!!
3	07/10/2022	Ce complément d'enquête apporte un éclairage intéressant concernant les risques d'inondations, les coûts estimés et l'évaluation des surfaces artificialisées. D'abord, les risques d'inondations. Je ne comprends pas qu'on puisse élaborer un projet dont la durée de vie est très longue et coûteuse et malgré tout savoir que dans quelques dizaines d'années, elle sera régulièrement inutilisable et se dégradera probablement très vite. Ensuite les coûts. Nous savons tous que les coûts ont fortement augmenté depuis 2 ans mais vous présentez des coûts estimés identiques au précédent dossier de concertation. Ces estimations sont-elles vraiment réalistes ? Enfin l'évaluation des surfaces artificialisées. Cette donnée n'était pas présente dans le précédent dossier de concertation. Elle est sûrement liée à la nouvelle loi ZAN (qui impose de ne pas artificialiser plus de 50% par rapport à la décennie précédente). Si tout le foncier disponible est consommé pour la déviation, comment la commune de Plancoët pourra se développer à l'avenir (nouveaux logements, batîments publics, etc...) ? Pour ma part, ma position reste la même. S'il faut une déviation, c'est le tracé historique V1 non inondable qu'il faut retenir, au moins sur la commune de Plancoët. Mais l'été que nous venons de vivre commence à me faire douter de la pertinence de ce projet. Proposer toujours plus d'infrastructures routières, c'est inciter à continuer de privilégier un mode de transport mortifère.
4	13/10/2022	La proposition des mairies St Lormel -Plancoët concernant le V4 semble très étonnante .Elle prévoit 2 ronds points au lieu d'un seul ! ainsi qu'un rallongement inutile de la déviation .Il aurait été plus judicieux que le rond point à la ZA de St Lormel déserve le pont enjambeur de l'arguenon pour passer ensuite au sud des vergers et non pas au nord ! Pourquoi cette démarche ? c'est le contribuabl e qui paiera encore le surcoût ! Je crains qu'il s'agisse de vélléités de quelques riverains et agriculteurs mécontents (ils en ont le droit) mais après 48 ans d'étude , la remise en cause de la déviation initiale à l'arrache est inacceptable .D'autre part comment les décideurs se placeront au dessus des lois ? Merci de répondre ,sachant que je ne me fais aucune illusion .
5	17/10/2022	À partir de mardi 20 septembre et jusqu'au 21 octobre prochain, le Département des Côtes d'Armor lance un complément de concertation publique sur le projet de déviation de Plancoët, dans le but d'étudier un autre tracé de route proposé par des élus. Depuis la première concertation réalisée en janvier dernier, la donne a changé. Les événements climatiques, géopolitiques et industriels de 2022 nous imposent d'accélérer encore plus nos réflexions et surtout nos actions en matière de sobriété. En abandonnant ce projet de déviation routière d'un autre temps, c'est une occasion remarquable de faire d'un mal un bien. Encore faut-il que nos politiques " en particulier locaux " aient le courage d'entreprendre des actions en cohérence avec leurs discours et avec la lutte contre l'artificialisation des terres en Bretagne, annoncée comme un des grands défis de demain car directement responsable des dérèglements climatiques qui s'intensifient. Par voie de presse en juin dernier (1), le président de la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) Bretagne Thierry Couteller alertait ainsi l'opinion sur les 2 000 hectares de terre artificialisées en Bretagne en 2021, demandant à ce que la loi « Climat et Résilience » du 22 août 2021, qui a pour objectif de diviser par deux l'artificialisation des sols tous les dix ans pour atteindre le zéro artificialisation nette en 2050, s'applique pleinement. De même, le président de l'Agence de l'eau Loire-Bretagne Thierry Burlot rappelait récemment (2) vouloir faire de la question de l'eau un enjeu majeur en invitant à la limitation de l'artificialisation des sols et à la protection des zones humides. Par la lutte contre ce projet de déviation routière anachronique vis-à-vis de la loi « Climat et Résilience » et à rebours de l'Histoire. Comment accepter qu'aboutisse un projet qui va consommer, à lui seul, près d'une décennie de terres agricoles ? Il n'est pas concevable de se satisfaire de la réponse évasive et contraire à ses engagements de campagne du conseiller départemental des infrastructures et des mobilités douces André Coënt, lorsqu'il admet dans la presse (3) : « On ne peut pas changer un modèle du jour au lendemain. Nous consommons tous des produits livrés par des camions. On ne saurait pas vivre sans transporteurs. » Les réseaux routiers, ce ne sont pas seulement des routes. Ce sont aussi des choix d'aménagement du territoire et d'organisation socio-économique qui déterminent nos modes de vie sur le long terme. Une fois construites, les routes contribuent notamment à favoriser le flux des plateformes logistiques du e-commerce, au détriment des commerces locales. Comme beaucoup, je souhaite pouvoir continuer à vivre de ma terre plutôt que de travailler chez Amazon. Je souhaiterai également une prise de parole sur ce dossier du Haut Conseil Breton pour le Climat, instance d'experts et de scientifiques nouvellement créée dans le but de « comprendre les effets du changement climatique sur notre région, pour l'anticiper et ainsi mieux agir ». (4) La région Bretagne a lancé une procédure de modification du SRADDET pour prendre en compte la loi Climat-Résilience et l'objectif du Zéro Artificialisation Nette dans le document régional d'aménagement du territoire. Dans ce cadre, j'espère que ce Haut conseil Breton pour le climat sera sollicité pour éclairer les choix politiques des élus sur ce type de projet routier. La lutte contre les dérèglements climatiques doit commencer par de l'action locale. Je vous remercie par avance pour votre réponse. Sources : (1) https://www.ouest-france.fr/bretagne/bretagne-les-terres-agricoles-tres-convoitees-plus-de-2000-hectares-artificialises-en-2021-8527a58c-e72d-11ec-a5fe-786c78cdd689 (2) https://www.ouest-france.fr/bretagne/secheresse-en-bretagne-l-eau-doit-etre-au-coeur-de-tout-b357e06c-1981-11ed-8966-3007dca06e95 (3) https://www.ouest-france.fr/bretagne/plancoet-22130/deviation-de-plancoet-le-departement-a-la-recherche-d-un-consensus-9bdf107c-8520-11ec-ad35-c502922df1e0 (4) https://www.ouest-france.fr/bretagne/bretagne-le-haut-conseil-pour-le-climat-vient-d-etre-installe-a-quoi-servira-t-il-96ac4e2c-d2e0-11ec-8fd0-9941437d80ae

6	17/10/2022	J'ai regardé avec intérêt vos analyses d'impacts au regard du changement climatique en matière des émissions de gaz à effet de serre (GES) de votre projet routier de Déviation de Plancoët. J'ai constaté avec regret que ce point n'a pas évolué suite à la première concertation. Je vous rappelle que cette évaluation doit se fait au regard d'une situation de référence qui correspond au scénario le plus probable en l'absence d'aménagement. L'impact est égal à la différence d'émissions entre la situation si le projet est réalisé, et sans projet. L'impact doit être évalué à différentes phases du projet: construction, utilisation, fin de vie. L'impact lié au trafic des véhicules en tant que tel n'est donc qu'une partie de l'impact total des gaz à effet de serre (GES). Le calcul des émissions de GES d'un projet routier intègre les quantités d'énergie et de gaz consommés, de matériaux ou d'équipements mis en oeuvre, ainsi que les facteurs d'émissions des sources de l'énergie, du gaz, du matériau ou de l'équipement. L'impact des émissions de GES en phase de construction d'un projet routier, qui nécessite une forte consommation d'énergie, peut parfois être proche de celui de la phase d'utilisation. L'évaluation de l'impact des GES permet également de se conformer aux dispositions du Décret n° 2017-725 du 3 mai 2017 relatif aux principes et modalités de calcul des émissions de gaz à effet de serre des projets publics. L'évaluation des GES doit prendre en compte à minima les différents éléments suivants: - Artificialisation des sols, - Terrassements, - Ouvrages d'art (construction, entretien, fin de vie), - Chaussées (construction, entretien, fin de vie), - Glissières de sécurité (construction, fin de vie, l'entretien est compris dans l'exploitation du réseau), - Exploitation du réseau principal, - Circulation des véhicules (véhicules légers, poids lourds) Votre analyse comparative concernant la thématique « LE MILIEU PHYSIQUE » et Enjeux identifiés « Energie et Climat » est très incomplète. Nous devrions retrouver dans l'évaluation des impacts bruts, les différents éléments cités ci-dessus, facteurs aggravants pour les émissions de GES. Vous trouverez en pièce jointe les recommandations pour l'évaluation des émissions de gaz à effet de serre des projets routiers (Source CEREMA) afin de vous aider à établir une évaluation des émissions de GES respectant le code de l'environnement. Cette étude peut être utilisée au stade amont des projets routiers, c'est-à-dire antérieurement à leur déclaration d'Utilité Publique. Les éléments fournis par vos soins en terme de GES ne garantissent pas un éclairage suffisant du public pour lui permettre d'exercer son droit de participation à la décision. Je vous remercie pour votre réponse. 1 document(s) joint(s) : 1. rapport_recommandations_ges_infra(1).pdf
7	17/10/2022	Dans votre analyse comparative, concernant la thématique « LE MILIEU HUMAIN » et Enjeux identifiés « Prospective du territoire» vous affichez dans les impacts que le SCOT du Pays de Dinan et ainsi que le PLUi de Dinan Agglomération sont très favorables aux différentes variantes. Je suis très surpris du résultat de cette analyse d'impact, sachant que la région Bretagne a lancé une procédure de modification du SRADDET pour prendre en compte la loi Climat-Résilience et l'objectif du Zéro Artificialisation Nette dans le document régional d'aménagement du territoire. A l'échelle locale, ce sera l'élaboration du Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) qui définira une trajectoire vers le ZAN. Le Plan Local d'Urbanisme intercommunal devra être lui compatible avec le SCoT et la loi Climat-Résilience avant 2027. L'impact des projets d'infrastructures sur les objectifs de réduction de la consommation foncière sera analysée dans le cadre de l'élaboration du SCoT. Pour sa part Dinan Agglomération entame l'élaboration de son futur Schéma de Cohérence Territorial (SCoT), les travaux du SCoT vont débuter cet automne et devront être finalisé en 2025. Au vu planning de réalisation de ce projet > 2027, J'estime qu'à ce jour, il convient d'attendre la mise à jour de ces documents pour connaître précisément les obligations qui pèseront sur le Département concernant en particulier ses projets routiers avant d'en tirer des conclusions. Quoiqu'il en soit, les routes sont considérées comme des surfaces artificialisées. Les projets routiers devront vraisemblablement être pris en considération dans le cadre du SRADDET, lequel répartira l'objectif régional entre les différents bassins de vie, dont celui de Dinan Agglomération concerné par l'opération de la déviation de Plancoët.
8	17/10/2022	Le PLUiH de Dinan Agglomération engage le territoire vers une réduction de la consommation foncière. Cette trajectoire est renforcée par les dernières évolutions législatives et notamment la Loi Climat Résilience et l?objectif du Zéro Artificialisation Nette (ZAN) qui marque un tournant majeur en termes de modèle de développement de l'urbanisation à l'échelle nationale. Pour mémoire, la Loi Climat et résilience du 22 août 2021 fixe l'objectif de zéro artificialisation nette à l'horizon 2050. Dans les dix ans qui suivent la loi la consommation d'espaces naturels agricoles et forestiers doit être divisée par deux par rapport à la consommation observée au cours des dix années précédentes. Deux des trois décrets relatifs à la mise en oeuvre de ces objectifs sont parus le 29 avril dernier : celui relatif à l'inscription du ZAN dans les SRADDET et celui définissant la nomenclature de l'artificialisation des sols. Le décret relatif au rapport local de suivi de l'artificialisation des sols reste à paraître. Le Décret n° 2022-762 du 29 avril 2022 précise les modalités d'inscription du ZAN dans les Schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires. Il précise les éléments à prendre en considération pour la définition et la déclinaison territoriale des objectifs en matière de gestion économe de l'espace et de lutte contre l'artificialisation. Les schémas régionaux d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) doivent par ailleurs décliner leurs objectifs au niveau infrarégional. Pour la première tranche, ils sont déterminés afin de ne pas dépasser la moitié de la consommation de ces espaces par rapport à celle observée lors des dix années précédant la promulgation de la loi. Les Données issues de l'observatoire de l'artificialisation (https://artificialisation.biodiversitetousvivants.fr/) permettent d'avoir un état des lieux de l'artificialisation des terres des 3 communes impactées par ce projet de déviation ainsi que les 3 communes limitrophes Créhen, Landébia et Saint-Pôtan. Sur la période 2009-2020, le bloc local des 6 communes impactées ont consommé quasiment 80 hectares de terre pour des projets d'urbanisme ou autres. Suivant les données des promoteurs du projet routier de déviation de Plancoët, ce projet routier est consommateur à lui seul de 29 à 40 hectares de terre agricoles. Si les décrets no 2022-762 et no 2022-763 du 29 avril 2022 sont appliqués sur le bloc local des 6 communes, ce projet routier de déviation consommera à lui seul 72 à 100 % de la surface agricole pouvant être artificialisée sur les 10 ans à venir, privant ainsi les communes de terrain constructible pour la construction de logement. Devrons-nous choisir entre la construction d'une déviation ou la construction de logements, zone industrielle ou activités agricoles afin de respecter la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique sur le territoire du bloc local des 6 communes ? Quelles dispositions concrètes allez-vous mettre en oeuvre pour appliquer la loi du 22 août 2021 relative à la lutte contre le dérèglement climatique et le renforcement de la résilience face à ses effets dans le cadre concret de ce projet en terme de sobriété foncière ?

9	17/10/2022	Dans votre synthèse de l'analyse comparative des variantes en page 28/28, je suis très surpris des valeurs indiquées suivant l'enjeux « Surfaces artificialisées (Section courante, rétablissements, points d'échange et dispositifs d'assainissement ». En effet si on prend pour exemple, le cas de la variante N°4, vous répertoriez les surfaces suivantes impactées par le projet : - 1,9 ha de boisements et 1800 m de haies - 10,6 ha de zones humides - 35 ha de terres exploitées Soit un total de 36,9 ha de surface impactée par le projet routier en considérant que les zones humides sont toutes exploitées. Sur ces 36,9 ha de surface impactée, vous identifiez seulement 16,95 ha de Surfaces artificialisées (Section courante, rétablissements, points d'échange et dispositifs d'assainissement) soit 46%. Pouvez-vous préciser les modalités de calcul des surfaces artificialisées (fourniture du RPG) ? Avez-vous pris en compte le Décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 relatif à la nomenclature de l'artificialisation des sols (fourni en pièce jointe) pour établir les Surfaces artificialisées dans votre étude ? Comment peut-on prélever 36,9 ha de surface non artificialisées et ne déclarer que 16,95 ha de Surfaces artificialisées ? Que fait-on des 20 ha restant ? Je suppose que ces 20 Ha sont considérées comme Surfaces non artificialisées ? Dans ce cas ne peut-on minimiser la consommation des terres agricoles de ce projet ? Pouvez préciser suivant la nomenclature de l'artificialisation des sols du Décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 les différentes surfaces impactées par le projet routier suivant leur catégorie de surfaces en fonction du RPG ? Je rappelle que le décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 précisent que les Surfaces à usage d'infrastructures notamment de transport dont les sols sont couverts par une végétation herbacée sont de catégorie 5 et donc artificialisés. En cas de sous-estimation, allez-vous communiquer les valeurs de surface artificialisée correctes en cohérence avec le décret n° 2022-763 du 29 avril 2022 ?
10	20/10/2022	Avec la construction de l'usine de méthanisation à Langeuman et la laiterie à Crehen qui y envoient des déchets, il faudrait certainement repenser complètement les routes pour les poids lourds
11	21/10/2022	Bonjour Je pense que la version 1 dite "historique" est la mieux adaptée et correspond à l'attente des Plancoetins. La version 1 adaptée...pourquoi pas. Mais niveau coût, je ne vois pas où se fait l économie
Non comptabilisée - identique à la remarque 11	21/10/2022	Bonjour Je pense que la version 1 dite "historique" est la mieux adaptée et correspond à l'attente des Plancoetins. La version 1 adaptée...pourquoi pas. Mais niveau coût, je ne vois pas où se fait l économie

9.12 ANNEXE 12 : ARTICLES DE PRESSE DU COMPLÉMENT DE CONCERTATION – PHASE 1

Ouest-France Dinan 02/09/2022

Plancoët

Un autre tracé pour la déviation ?



La déviation doit contourner Plancoët entre la RD 768 à l'ouest (giratoire de la Millière) et la RD 794 à l'est (giratoire du Frêne). | PHOTO : ARCHIVES OUEST-FRANCE

Le dossier de la déviation de Plancoët est de nouveau sur la table. Après une première concertation publique étudiant les différents tracés, le Département a décidé de lancer un complément de concertation, entre le 20 septembre à 9 h et le 21 octobre, à 17 h. **« Les élus de Plancoët et Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante mixte »,** écrit le Département.

« Risque de report de trafic sur la voie communale »

Cette proposition, qui mélange le tracé initial et la variante n° 4, est en partie en zone inondable et sera étudiée. **« Par ailleurs, des adaptations sont proposées à la variante V1bis [...] afin de répondre au risque de report de trafic de transit sur la voie communale des Vergers »,** ajoute le Département dans son avis.

Le public pourra consulter le dossier dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët et sur Internet : www.cotesdarmor.fr/participations-publiques. Des permanences auront lieu à la mairie de Saint-Lormel, jeudi 6 octobre, de 16 h à 20 h et dans la salle Émeraude de Plancoët, samedi 15 octobre, de 9 h à 12 h.

Petit bleu (Le) 29/09/2022

Déviation de Plancoët : nouvelles variantes étudiées, poursuite de la concertation publique

Suite à la première phase de concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët qui s'est déroulée du 15 décembre 2021 au 17 février 2022, de nouvelles variantes et adaptations de variante ont été étudiées.

Le Département organise un complément de concertation jusqu'au 21 octobre 2022 afin d'informer le public et recueillir les avis et
observations.

Durant cette période, le dossier de complément de concertation phase 1 sera disponible dans les mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët et en version numérique sur le site internet du Département : cotesdarmor.fr/participations-publiques.

Le groupement de maîtrise d'Oeuvre en charge des études et les Services du Département se tiendront à la disposition du public lors de permanences les jeudi 6 octobre de 16 h à 20 h à la mairie de Saint-Lormel ; et samedi 15 octobre de 9 h à 12 h à la salle des Fêtes de Plancoët.

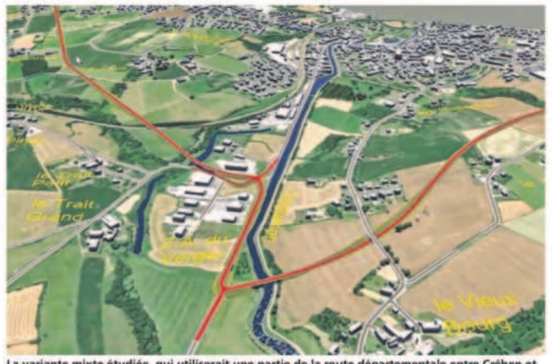
Pendant toute la durée du complément de concertation phase 1, le public pourra également s'exprimer sur le site internet du Département (cotesdarmor.fr/participations-publiques), sur les registres mis à disposition en mairies de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoë, et par courrier postal (Conseil Départemental des Côtes d'Armor - Direction des Infrastructures - 9 Place du Général De Gaulle – CS 42371 – 22023 Saint-Brieuc Cedex 1).

Petit bleu (Le) 13/10/2022

DÉVIATION DE PLANCOËT. Une nouvelle variante à l'étude

La concertation publique se poursuit. Une nouvelle variante est étudiée, proposition formulée par les élus, et qui emprunterait une partie de l'actuelle route de Créhen. Mais elle est inondable.

Suite à la première phase de concertation publique relative au projet d'aménagement de la déviation de Plancoët, de nouvelles variantes et adaptations de variante ont été étudiées. Le Département organise donc un complément de concertation jusqu'au 21 octobre (*) afin d'informer le public et recueillir les observations de chacun.



La variante mixte étudiée, qui utiliserait une partie de la route départementale entre Créhen et Plancoët.


La concertation se poursuit. Une première permanence s'est tenue la semaine dernière à Saint-Lormel. Une autre est prévue samedi à Plancoët.

Risques d'inondation ?

Lors de la réunion publique du 13 janvier 2022, les élus de Plancoët et de Saint-Lormel ont demandé l'étude d'une nouvelle variante. Il s'agirait d'une version mixte, combinaison de la variante V4 à l'Ouest depuis le giratoire de la Millière jusqu'au point d'échange avec la RD 768 (route Plancoët - Créhen) situé au Nord de la zone d'activités des Vergers ; et de la variante V1 à l'Est depuis un point d'échange avec la RD 768 situé au niveau du carrefour actuel desservant la zone d'activités des Vergers jusqu'au giratoire du Frêne.

La liaison entre les deux parties de variantes se ferait en utilisant une section de la RD 768.

Mais cette portion a contre elle d'être potentiellement inondable à terme. C'est en tout cas l'une des hypothèses retenues dans le Plan de Prévention des Risques d'inondation et de submersion marine (PPRi-sm) de l'Arguenon : un rehaussement du niveau marin de 60 cm à l'horizon 2100. Le niveau actuel de la RD 768 est à environ 7,80 m au droit de la zone d'activités des Vergers, la côte calculée de la crue centennale au PPRi-sm dans ce même secteur variant entre 8 m et 8,18 m.

Certes, on se place là à échéance lointaine (an 2100) mais selon un scénario à prendre au sérieux compte tenu de la montée prévisible du niveau de la mer dans un contexte de réchauffement climatique.

Bien qu'inondable, le Département a quand même décidé d'étudier cette variante mixte. Et afin de disposer de l'ensemble des éléments nécessaires à la comparaison des variantes les unes par rapport aux autres, il a été également décidé d'étudier les « variantes V1 et V4 inondables », donc sans les ouvrages d'art prévus dans les premières versions et qui garantissaient contre les potentiels risques de submersion.

Des millions à économiser ?

A titre de comparaison justement, le coût estimé à ce jour de la V1 (le tracé « historique ») est de l'ordre de 28 millions d'euros. L'économie réalisée dans sa version inondable serait de l'ordre de 7 millions. Tout l'enjeu est là.

Le choix de la variante retenue devrait intervenir en 2023. Une nouvelle concertation portant uniquement sur celle-là devra être engagée. Viendra ensuite le temps de l'enquête publique. Sans parler des acquisitions foncières à réaliser. La déviation de Plancoët n'a pas fini de faire parler d'elle.

Pascal CAYEUX

■ **(*) Permanence samedi 15 octobre de 9 h à 12 h à la salle des Fêtes de Plancoët.**

■ **(**) Direction des Infrastructures, de la Mobilité et de la Mer - A l'attention de M. le Directeur – 9 Place du Général De Gaulle – CS 42371 – 22023 Saint-Brieuc Cedex 1.**

Ouest-France Dinan 20/10/2022

Plancoët

Déviation : les collectifs persistent et restent vigilants


Les quatre collectifs restent unis face à ce projet de déviation. | PHOTO : OUEST-FRANC

Quatre collectifs de la commune se sont constitués à la suite du projet de déviation. Il s'agit des collectifs de la vallée du Montafilan : Petit trait, Grand trait et la Noé Pinet, la Louverie et Tous unis pour le tracé historique.

Cet ensemble de collectifs a pris connaissance du complément de concertation publique (phase 1) rela tif au projet. **« Nous maintenons notre position quant aux différents tracés proposés, à savoir le choix du tracé historique, dit « V1 ». Nous restons vigilants et mobilisés sur les suites du projet de déviation »,** ont ils conjointement déclaré.

Télégramme Dinan (Le) 22/10/2022

Une trentaine de membres des quatre collectifs se sont réunis, mercredi, pour militer pour le « tracé historique ».



PLANCOËT

Pour eux, la rocade ce sera avec le tracé « historique »

Le projet de rocade pour contourner le centre de Plancoët poursuit son chemin de concertation publique. Et ici, quatre collectifs continuent de militer pour leur tracé favori : le tracé dit « historique ».

Dans l'air depuis les années 1970, la création d'une rocade contournant le centre-ville de Plancoët reste d'actualité. Le Conseil départemental continue de plancher sur un projet pour lequel plusieurs tracés ont d'ailleurs été évoqués.

Après une première concertation publique, qui avait révélé plusieurs oppositions à certains des tracés envisagés, une seconde a été lancée. C'est dans le cadre de celle-ci, que pas moins de quatre collectifs de riverains plancoëtins (*) se sont réunis mercredi 19 octobre. Et tous maintiennent leur position : il faut choisir le tracé historique, dit « V1 ».

« Vigilants et mobilisés »

Pour rappel, ce tracé dit « historique » est évoqué depuis une cinquantaine d'années, contournant le centre-ville par l'Est, en reliant les ronds-points du Frêne (sortie Nazareth en direction de Corseul) et de La Millière, franchissant l'Arguenon en amont du pont de Saint-Lormel. « Nous restons vigilants et mobilisés sur les suites du projet de déviation », indiquent les quatre collectifs.

** Collectif de la vallée du Montafilan ; collectif Petit trait, grand trait La Noé-Pinet ; collectif de La Louverie ; collectif Tous unis pour le tracé historique.*