

ROUTE NATIONALE 12
ROUTES DÉPARTEMENTALES 786 ET 36
RESTRUCTURATION DE L'ÉCHANGEUR SUD DES RAMPES

PRÉSENTATION ET INFORMATION DU PUBLIC



Route Nationale 12 Routes Départementales 786 et 36 Restructuration de l'échangeur sud des Rampes



Présentation et information du public

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
L'AMENAGEMENT PROPOSÉ	4
LA GÉOMÉTRIE	5
ÉLEMENTS DE CONCEPTION ET GUIDES DE REFERENCE	5
PROFILS EN TRAVERS TYPES	5
L'AMENAGEMENT PRÉVU POUR LES MOBILITES ACTIVES	7
LE CONTEXTE ACTUEL	7
LA MODIFICATION DE L'ITINERAIRE	7
LES AMÉNAGEMENTS	7
en rive de la RD786	7
l'adaptation de l'ouvrage existant	7
Le franchissement de la bretelle de décélération	8
PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT	9
LES PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES	9
LA GESTION DES EAUX PLUVIALES	9
Principes	9
Dessin type	9
DÉBOISEMENT ET COMPENSATIONS	10
Compensations de la zone 1	10
Compensations de la zone 2	10
Compensations de la zone 3	11
ACQUISITIONS FONCIÈRES	12
ESTIMATION FINANCIÈRE	12
CALENDRIER PRÉVISIONNEL	12

INTRODUCTION

L'échangeur des rampes, situé sur le territoire de la commune de Plérin, assure le raccordement entre la route nationale n°12 et la route départementale n°786. Cet échangeur est un point d'entrée important de l'agglomération de Saint-Brieuc pour les usagers en provenance de l'ouest du département. Ce nœud routier permet également de rejoindre les communes littorales de l'ouest de la baie de Saint-Brieuc telles que Pordic, Binic Étables sur Mer ou Saint-Quay-Portrieux. Ce secteur est également concerné par la présence de la route départementale n°36 qui assure une desserte locale.

De part et d'autre de la route nationale de nombreux pôles d'activité se sont installés, on retrouve ainsi pour la partie nord :

- L'hôpital privé des Côtes d'Armor ;
- Le parc d'activités de « l'arrivée » ;
- Le parc d'activité « Eleusis ».

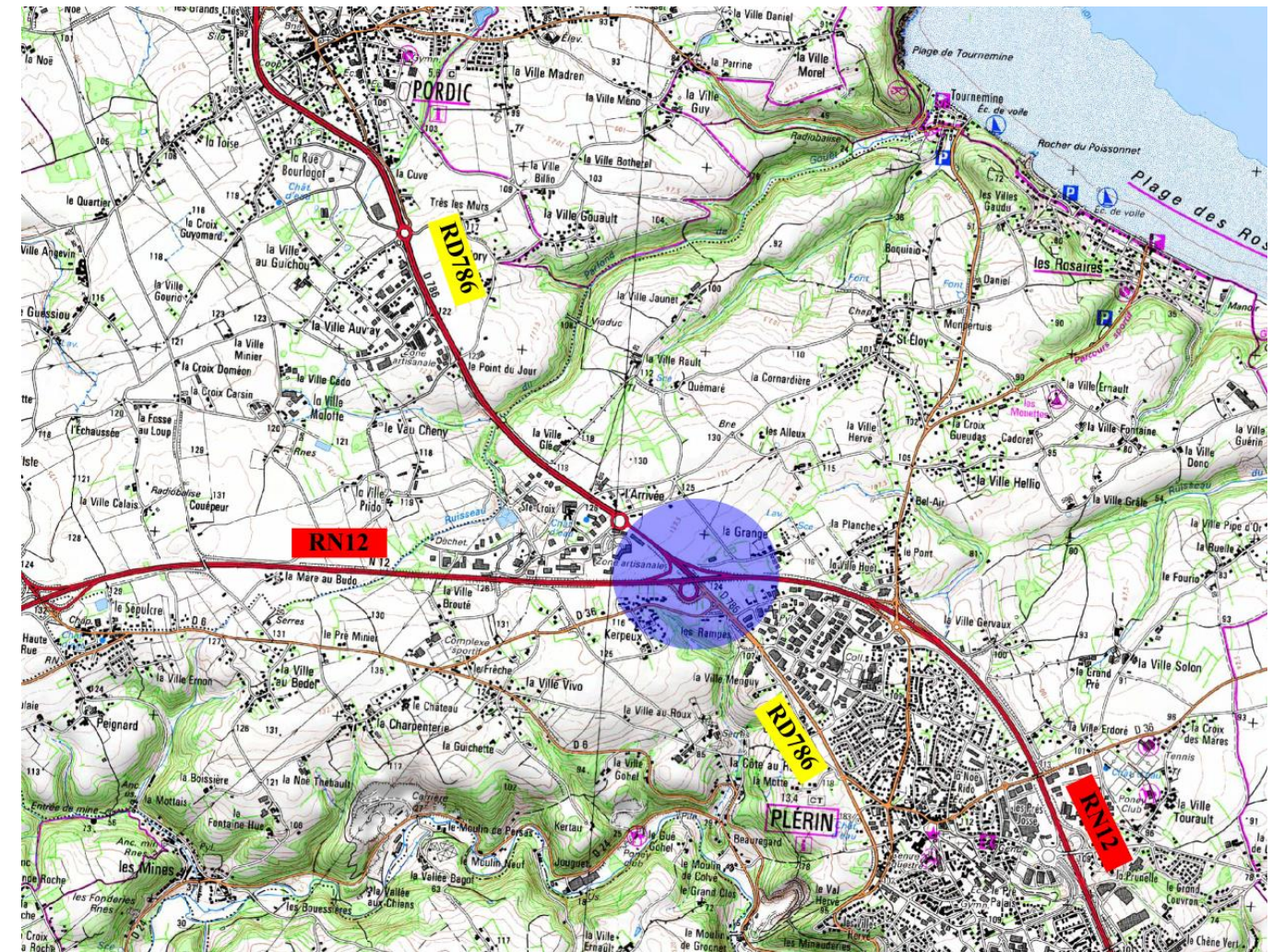
... et pour la partie sud :

- Le parc d'activité de la petite grange ;
- L'espace d'activité tertiaire « Cybèle ».

Concerné par des trafics routiers importants (22 000 veh/j pour la RD786, 2 000 veh/j pour la RD36 et 45 000 veh/j pour la RN12 avec 10 000 veh/j sur la voie d'entrée et 4 500 veh/j sur la voie de sortie), le carrefour présente de nombreux dysfonctionnements. Les multiples mouvements de cisaillement engendrent une accidentologie importante tandis que les difficultés d'insertion pour les usagers de la RN12 génèrent des remontées de file sur la route nationale aux heures de pointes. Soucieux de sécuriser la circulation des différents usagers, le département des Côtes d'Armor et la DIRO ont décidé de procéder à l'aménagement de ce secteur.

Les objectifs de ce projet sont :

- De supprimer les mouvements de cisaillement existant sur la RD786 dont certains sont particulièrement accidentogènes ;
- De fluidifier le trafic aux heures de pointe du matin et du soir ;
- De développer un cheminement doux assurant une liaison directe entre Pordic et Saint-Brieuc ;
- D'assurer la mise aux normes de la voie de décélération de la RN12 en provenance de Guingamp.



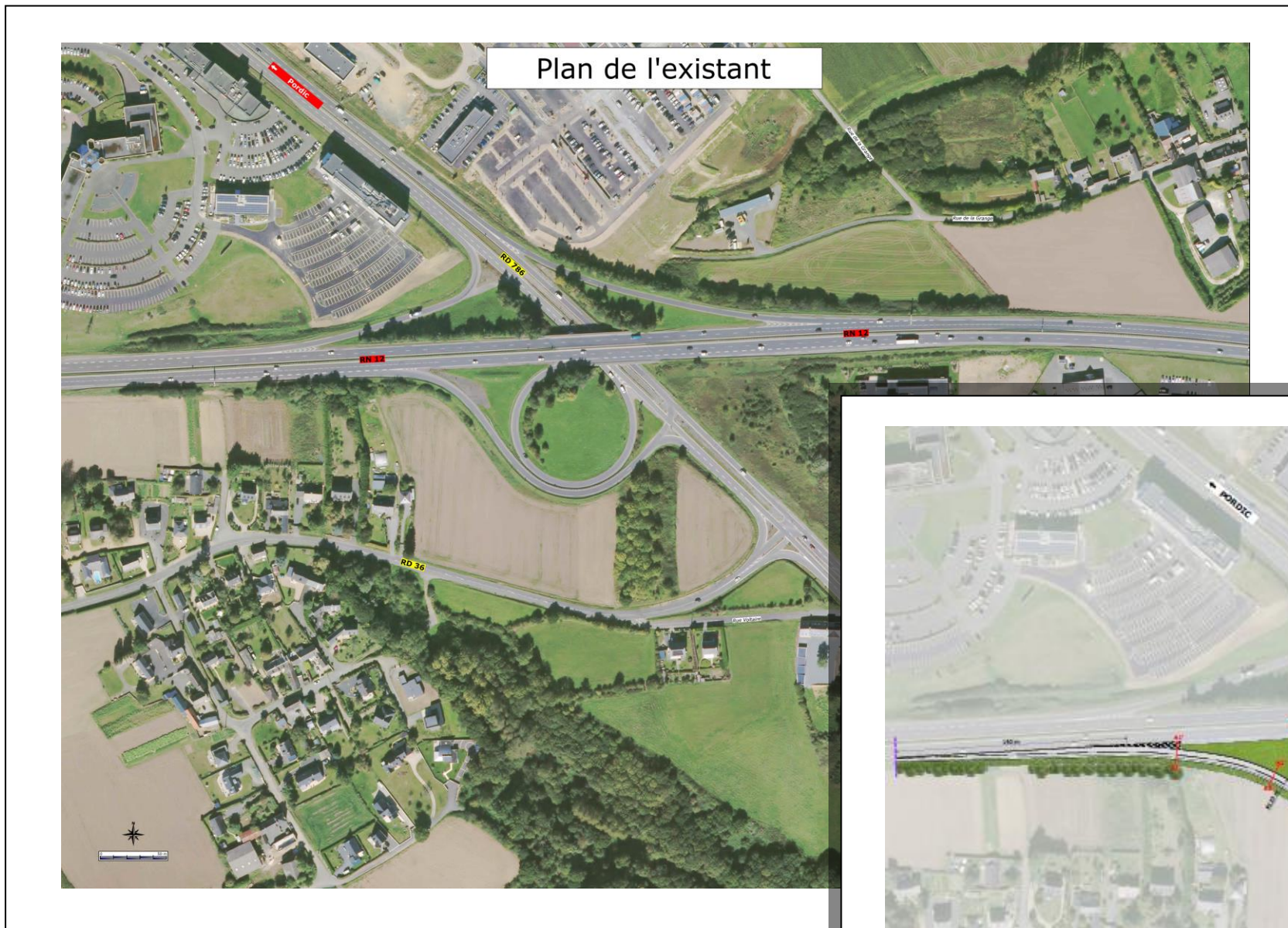
Localisation de l'échangeur des Rampes

L'AMENAGEMENT PROPOSÉ

Le projet :

Le projet proposé consiste à :

- Construire un giratoire de 25 m de rayon ;
- Raccorder la RD786 nord au giratoire en conservant le profil existant ;
- Raccorder la RD786 au sud en adaptant le profil en travers pour supprimer les mouvements de cisaillement ;
- Raccorder la RD36 en intégrant l'accès à l'impasse Voltaire ;
- Mettre en place un itinéraire de déplacements doux permettant de franchir l'échangeur des Rampes en sécurité ;
- Construire un ouvrage sous la bretelle de décélération en provenance de Rennes pour l'itinéraire de déplacements doux ;
- Assurer la mise en conformité de la bretelle de décélération en provenance de Brest et à raccorder cette nouvelle infrastructure sur le giratoire.



LA GÉOMÉTRIE

ÉLÉMENTS DE CONCEPTION ET GUIDES DE REFERENCE

Les caractéristiques techniques prises en compte pour l'aménagement sont les suivantes :

- La construction d'un giratoire de 25m de rayon pour le raccordement des voies principales (RN12, RD786 et RD36) ;
- Route bidirectionnelle (chaussées séparées) pour l'adaptation et les raccordements au giratoire de la RD786 qui fonctionnera en SAS entre le nouvel aménagement et les giratoires existants de l'Arrivée et de la côte des Ilots ;
- Une route bidirectionnelle pour raccorder la RD36 ;
- La géométrie est déterminée avec des caractéristiques basées sur le type de route R1 du guide d'aménagement des routes principales (ARP). La section courante est sans accès directs pour les riverains ;
- Le maintien du carrefour de la rue Hélène Boucher transformer en demi-carrefour ;
- La vitesse maximale autorisée est de 50 km/h.

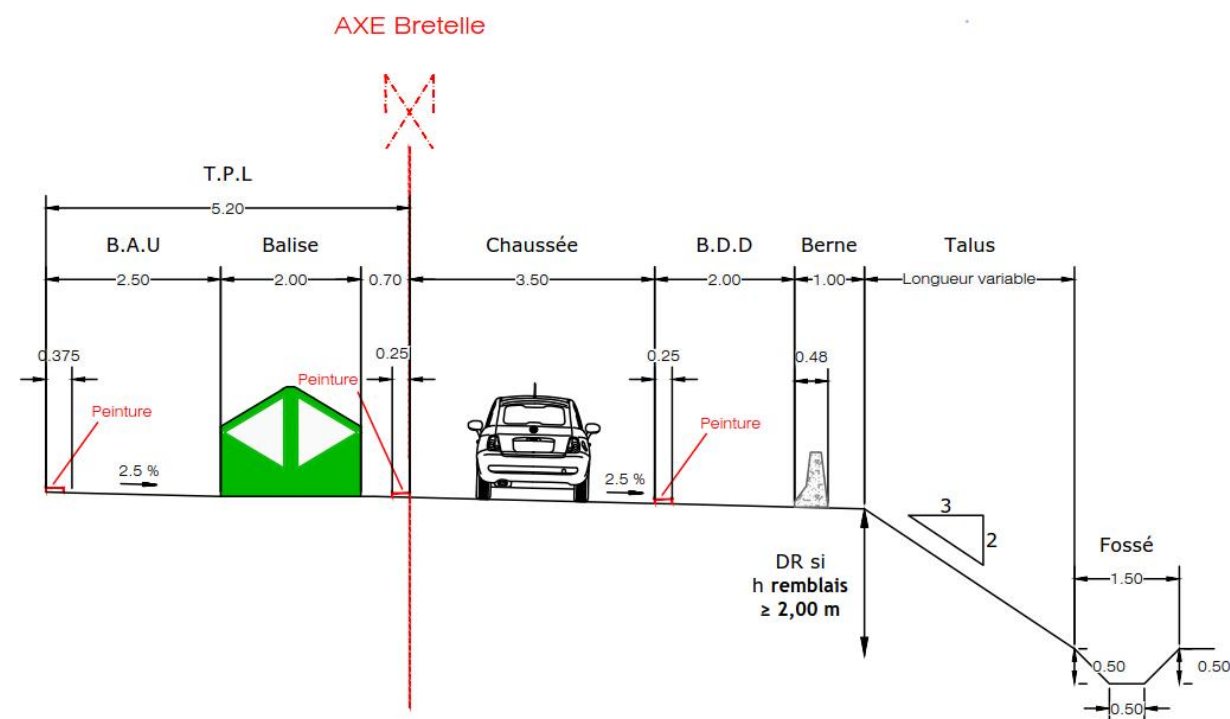
Les principaux guides de conception suivants sont retenus à ce stade de l'étude :

- L'ICTALL (Instructions sur les conditions techniques d'aménagement des autoroutes de liaison) SETRA 2015-Maj 2021
- ARP (Aménagement des routes principales) CEREMA-2022
- ACI (Aménagement des carrefours interurbains) SETRA-1998
- Conception des routes et autoroutes – révision des règles de visibilité octobre 2018

PROFILS EN TRAVERS TYPES

Les profils en travers simplifiés présentent la géométrie retenue pour chacune des voies.

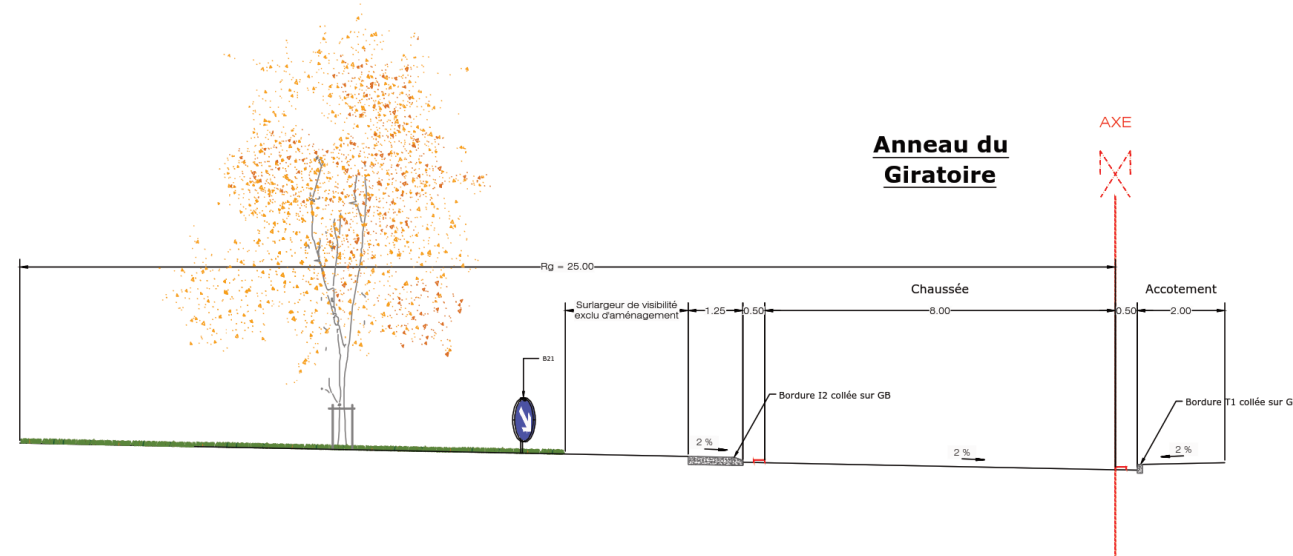
La bretelle de décélération :



Le profil en travers retenu pour la bretelle de décélération est composé :

- D'une bande dégagée à gauche de 0,50 m intégrant le marquage routier ;
- D'une chaussée de 3,50 m de largeur roulable ;
- D'une bande dérasée à droite d'une largeur de 2,00 m intégrant le marquage routier ;
- D'une berne de 1,00 m de largeur permettant la mise en place d'un dispositif de retenue de type GBA.

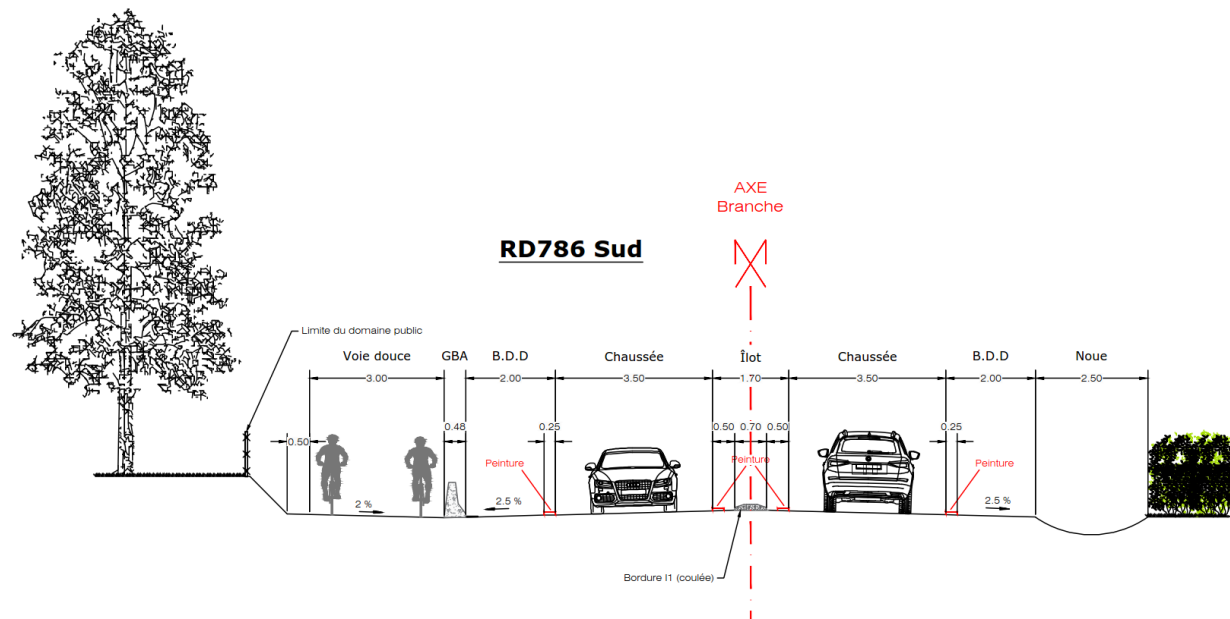
Le giratoire :



Le profil en travers retenu pour le giratoire de 25,00 m de rayon est composé :

- D'un anneau central de 17,00 m de rayon intégrant un espace de 0,25 m pour le marquage routier et une zone de 5,00 m de largeur pour laquelle tout obstacle à la visibilité est exclu ;
- D'une chaussée de 8,00 m de largeur roulable ;
- D'une bande 0,25 m réservée pour le marquage routier, cette bande est portée à 1,00 m au droit des îlots ;
- D'un accotement surélevé de 2,00 m de largeur.

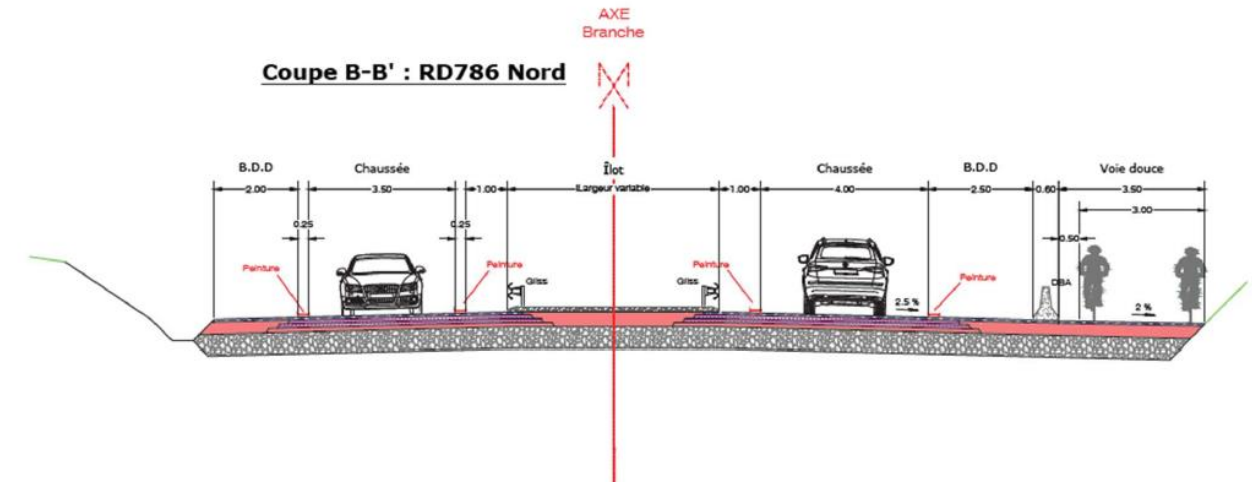
La RD 786 :



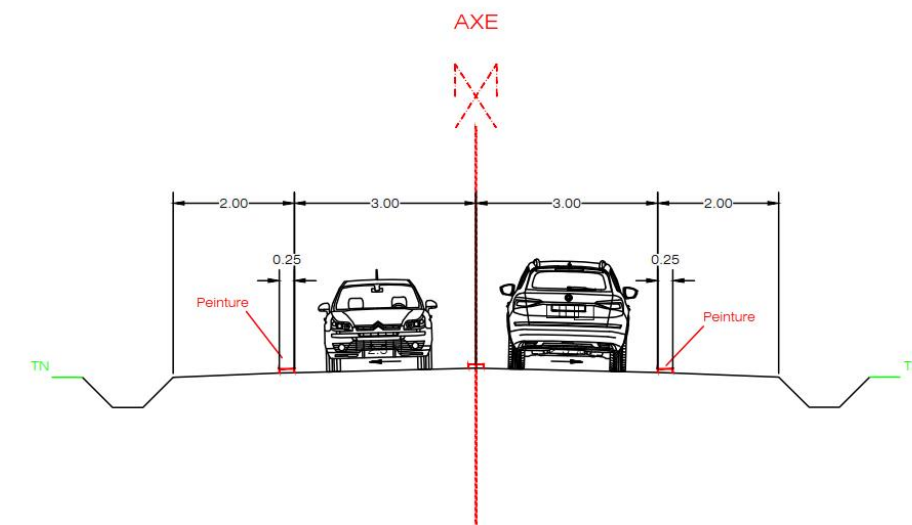
Pour la partie située au nord de l'aménagement, considérant l'impossibilité de modifier la géométrie de la voie existante du fait de la proximité immédiate de l'ouvrage d'art de la RN12, le profil en travers de la voie est maintenu au plus près du giratoire.

Pour la partie sud, la largeur de chaussée actuelle, pourvue de « tourne à gauche » et de nombreux îlots, est réduite pour construire une route bidirectionnelle équipée d'un dispositif anti-franchissement. La réduction de la voie initiale, permet, dans le cadre du projet de mettre en place une voie de 3,00 m dédiée aux déplacements doux implantée du côté ouest de la voie. Le profil en travers de la RD786 au sud du giratoire est donc constitué :

- D'une bande cyclable de 3,00 m ;
- D'un accotement de 2,50 m comprenant d'un côté une GBA séparant les différents usages d'un côté et d'une bande de 0,25 m réservée pour le marquage horizontal de l'autre ;
- D'une chaussée de 3,50 m de largeur ;
- D'un terre-plein central de 1,70 m permettant la mise en œuvre d'une double bordure anti-franchissement et des marquages de chaussée ;
- D'un accotement de 2,00 m comprenant une bande de 0,25 m réservée pour le marquage horizontal ;
- D'une noue de largeur variable tamponnant les eaux pluviales.



La RD 36 :



Pour le rétablissement de la RD36, le profil existant sera maintenu, à savoir :

- Une chaussée bidirectionnelle de 6,00 m de largeur ;
- Des accotements de 2,00 m de largeur incluant une bande de 0.25 m réservée à la mise en place du marquage routier.

L'AMENAGEMENT PREVU POUR LES MOBILITES ACTIVES

LE CONTEXTE ACTUEL

Actuellement, le franchissement de l'échangeur des Rampes constitue un point noir de l'itinéraire dédié aux mobilités douces entre Saint-Brieuc et les communes littorales situées au nord de la RN12 (Pordic, Binic-Étables-sur-Mer et Saint-Quay-Portrieux).

À ce jour, les seuls franchissements sécurisés possibles sont :

- L'échangeur des Rosaires, qui implique un détour conséquent (tracé bleu) ;
- Le passage inférieur de la rue Pierre-et-Marie-Curie, qui contraint les usagers à traverser le parc d'activités de Sainte-Croix et génère également un allongement significatif du parcours (tracé rouge).



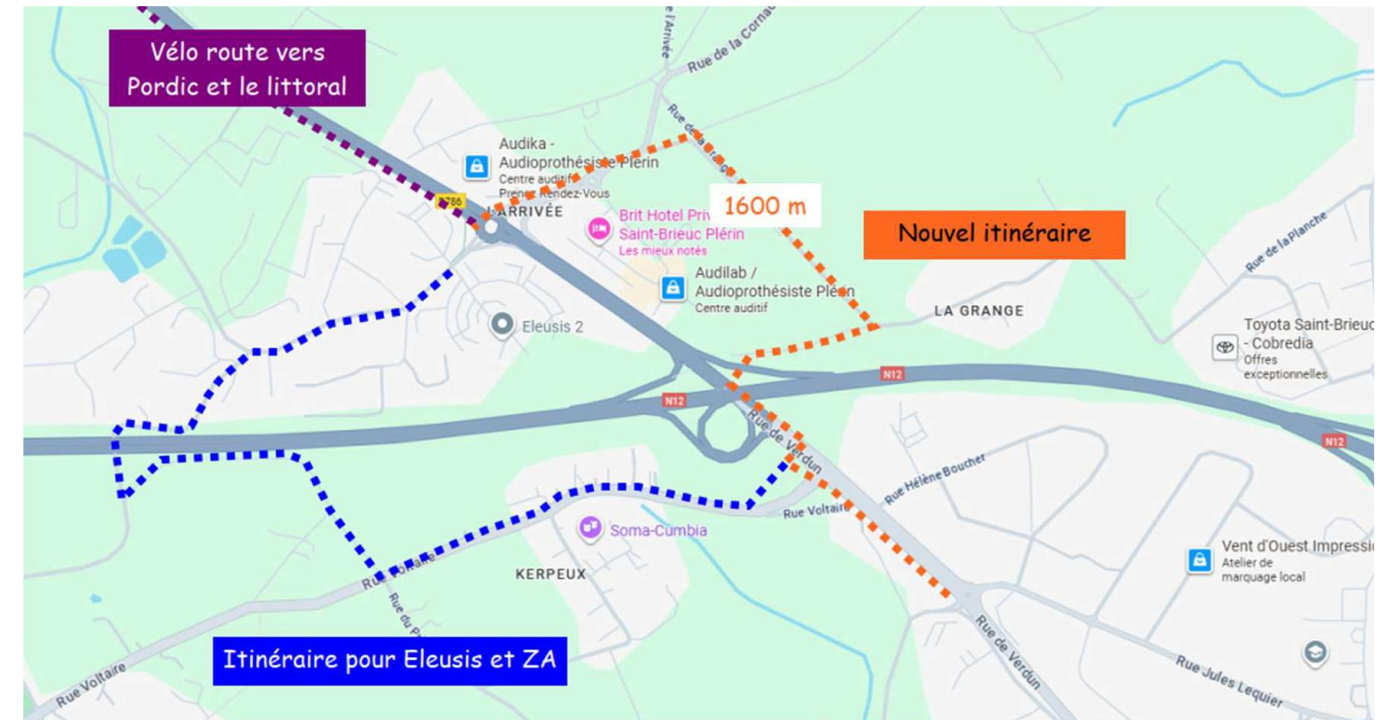
Possibilités actuelles de franchissement de la RN12

LA MODIFICATION DE L'ITINERAIRE

Le projet vise à sécuriser le franchissement de l'échangeur des Rampes pour les mobilités actives, tout en réduisant la longueur du trajet à environ 1 600 mètres.

Cette évolution du tracé permet d'assurer la continuité des aménagements existants à proximité du giratoire de la Côte des Îlots et de rejoindre l'itinéraire partagé de la Vélomaritime en direction de Pordic, dans des conditions de sécurité renforcées et à l'écart du trafic routier.

Le projet prévoit également la réalisation d'une amorce de piste cyclable le long de la RD36 en direction du Sépulcre et de la zone d'activités Eleusis.



Franchissement sécurisé de la RN12

LES AMÉNAGEMENTS

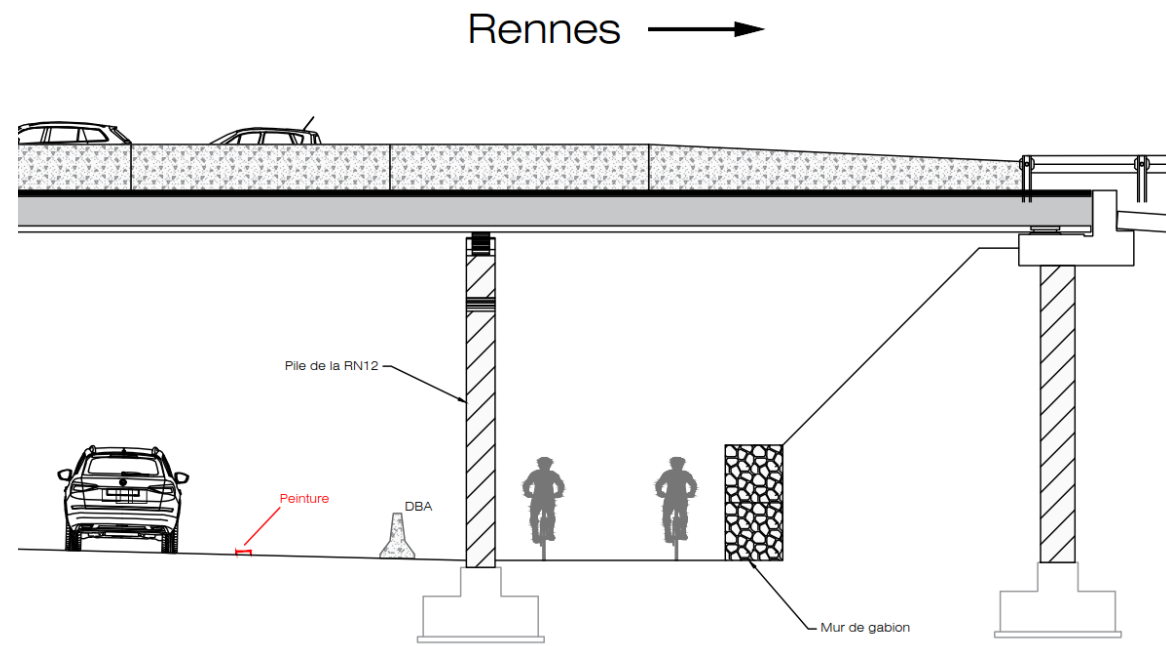
EN RIVE DE LA RD786

Conformément aux profils en travers présentés précédemment, la circulation des mobilités actives le long de la RD786 est aménagée sur une piste bidirectionnelle de 3,00 m de largeur, séparée du trafic routier par une glissière en béton armé garantissant un cheminement sécurisé.

La traversée de la route départementale à l'approche du futur giratoire sera assurée en baïonnette avec un refuge sur l'îlot central.

L'ADAPTATION DE L'OUVRAGE EXISTANT

En rive de la pile située à l'est de l'ouvrage, une voie de 3,50 m de largeur sera créée. L'aménagement de cette nouvelle voie sous l'ouvrage implique une réduction de l'emprise du perré est. Afin de garantir la stabilité des remblais, un dispositif de soutènement constitué de gabions sera réalisé.



Adaptation de l'ouvrage existant de la route nationale



Simulation 3D du passage inférieur

LE FRANCHISSEMENT DE LA BRETELLE DE DECELERATION

Le projet comprend un ouvrage d'art préfabriqué destiné à assurer la continuité des déplacements doux entre Pordic et Saint-Brieuc. Celui-ci, placé sous la bretelle de décélération en provenance de Rennes, offrira une possibilité pour franchir l'échangeur en sécurité



Exemple d'ouvrage cadre préfabriqué

PRISE EN COMPTE DE L'ENVIRONNEMENT

LES PROCÉDURES ENVIRONNEMENTALES

Le Département a déposé un dossier de demande d'examen au cas par cas n° 2025-012483 relatif au projet de restructuration de l'échangeur sud des Rampes RN12 - RD 786 - RD 36 à Plérin (22) le 1er juillet 2025 et considéré complet le 17 juillet 2025.

Par arrêté préfectoral en date du 25 juillet 2025, considérant que le projet, au vu des éléments fournis, n'est pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement au sens de la directive européenne et ne justifie pas la réalisation d'une évaluation environnementale, en application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du code de l'environnement, le projet de restructuration de l'échangeur sud des Rampes RN12 - RD786 - RD 36 à Plérin (22) **est dispensé de la production d'une étude d'impact.**

LA GESTION DES EAUX PLUVIALES

PRINCIPES

L'article R214-1 du code l'environnement prévoit la réalisation d'ouvrages de tamponnement avant rejet au milieu naturel pour une surface totale de projet supérieure à 1 ha (rubrique 2.1.5.0) ou pour l'apport au milieu de plus d'1t/j de sels dissous (rubrique 2.2.4.0). Bien que ces seuils ne soient pas atteints par le projet de restructuration de l'échangeur sud des Rampes et considérant la proximité immédiate de cours d'eau, le Département des Côtes d'Armor, de manière volontariste, propose l'aménagement d'un bassin de rétention pour la préservation de la qualité de l'eau.

Le principe d'assainissement retenu pour l'aménagement est un assainissement de type collectif. Il ne permet pas la séparation des eaux de la plateforme routière et des eaux des bassins versants naturels interceptés.

L'ouvrage de régulation permettra de capter les parties suivantes du projet :

- Le giratoire ;
- La nouvelle bretelle de décélération ;
- Une partie de la RD786 existante
- Une partie de la route nationale 12 en direction de Rennes
- Un bassin versant naturel limité.



Le réseau hydrographique dans le secteur des Rampes

Le projet comprend donc la création d'un bassin pour la rétention et la décantation des eaux pluviales et pour un éventuel piégeage d'une pollution accidentelle. Il sera dimensionné pour présenter un volume de rétention suffisant pour stocker une pluie décennale. Le débit de fuite de l'ouvrage en sortie des bassins, conformément à la disposition 3D2 du Sdage Loire-Bretagne 2022-2027, sera de 3 l/s/ha.

DESSIN TYPE

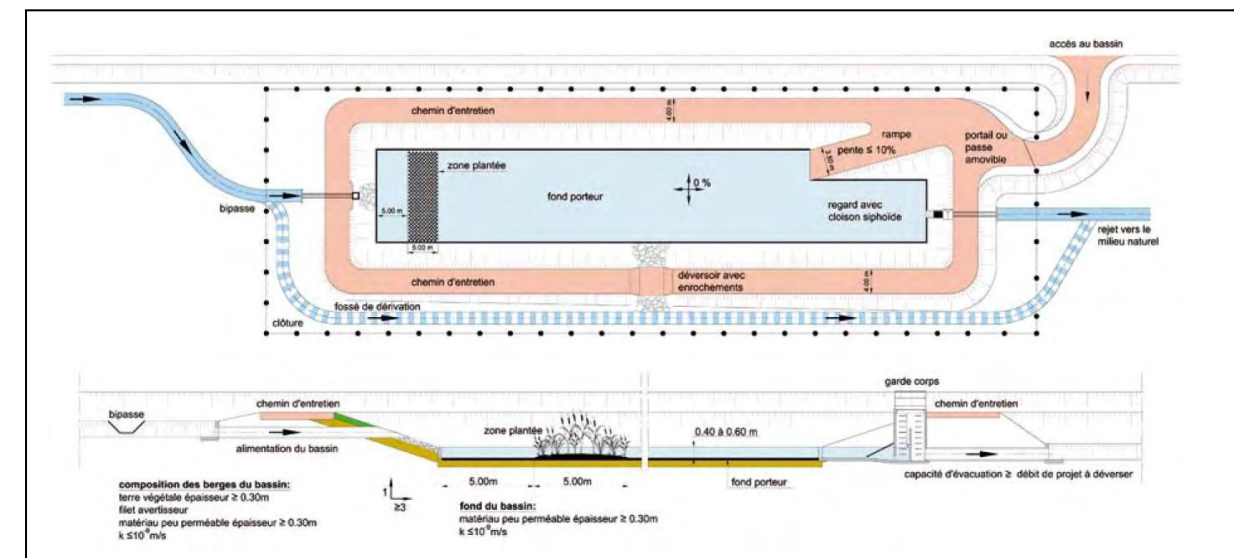
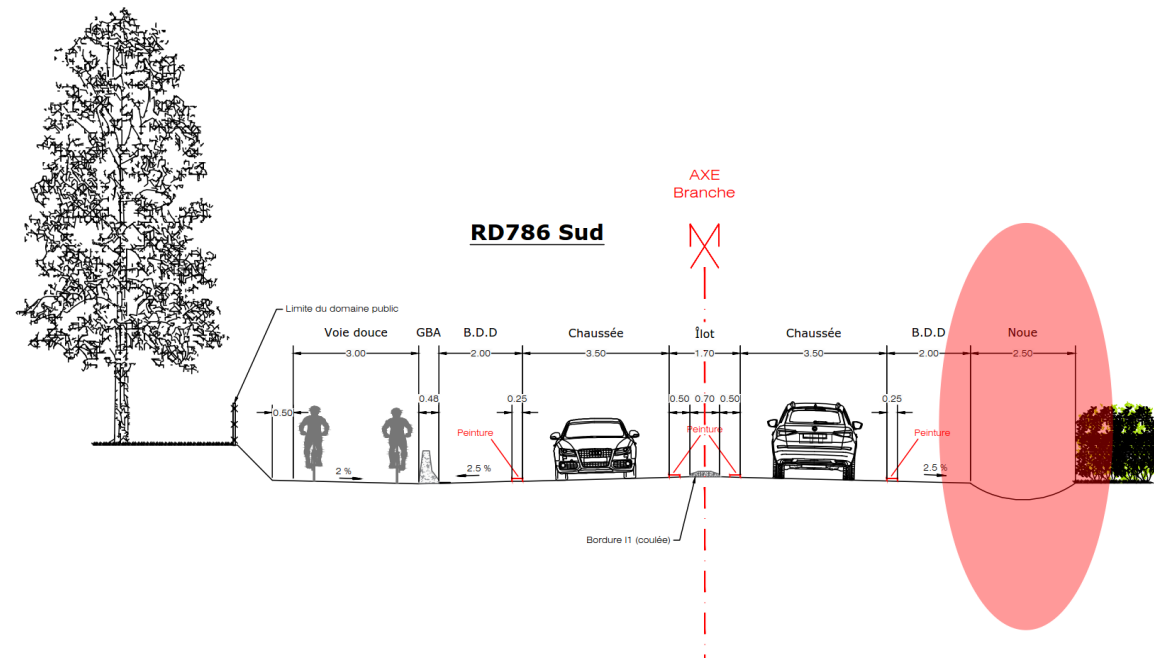


Schéma de principe d'un bassin de décantation

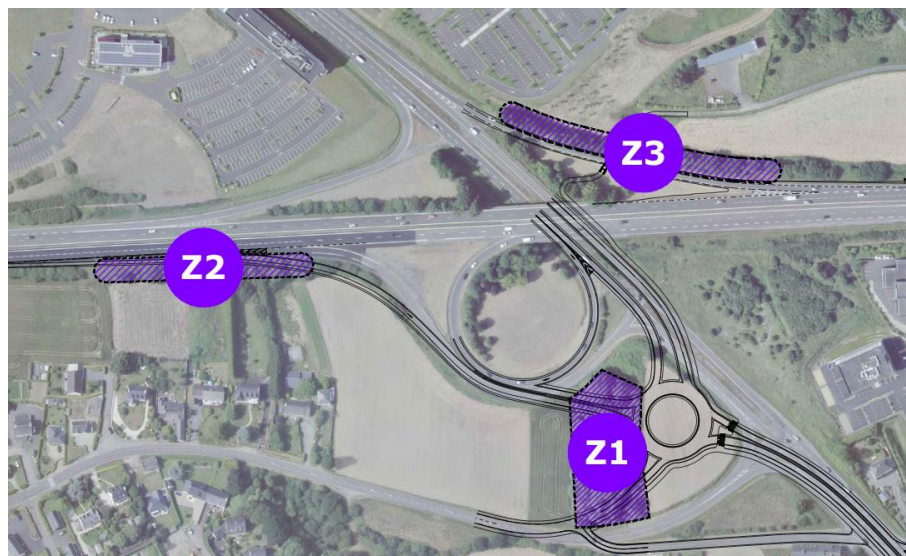
En complément du bassin de rétention, la modification du profil en travers de la RD786, pour la partie comprise entre le giratoire existant de la côte aux Ilots et le futur anneau, va permettre la création d'une noue. Celle-ci permettra le ralentissement et l'infiltration des effluents.



DÉBOISEMENT ET COMPENSATIONS

Le projet de restructuration de la partie sud de l'échangeur des Rampes, sur le territoire de la commune de Plérin, engendre des impacts sur plusieurs zones boisées situées dans l'emprise des travaux :

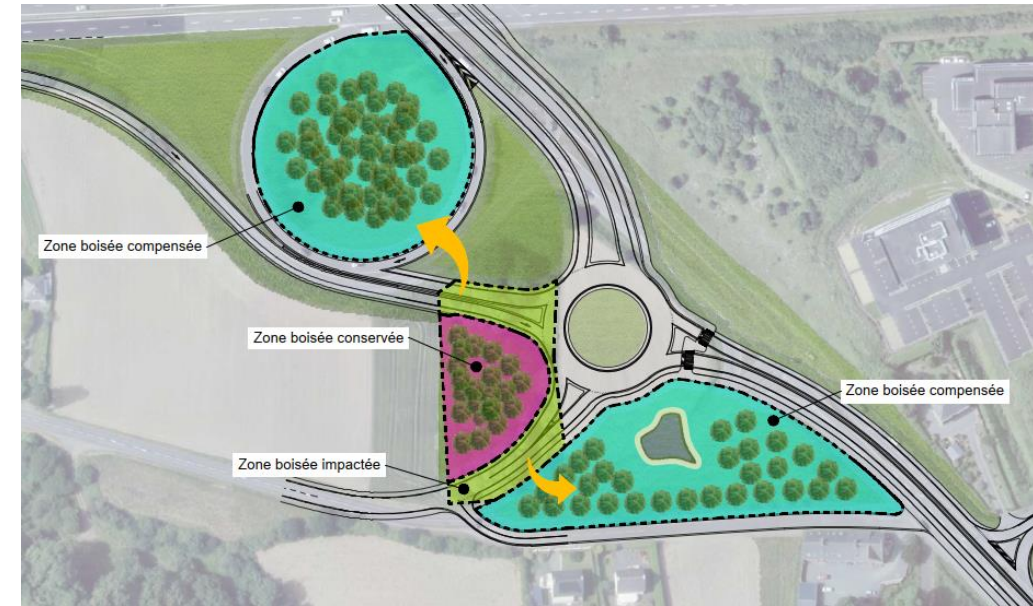
- La réalisation du giratoire impacte une parcelle boisée (zone 1) ;
- La mise aux normes routières de la bretelle de décélération en provenance de l'est du département nécessite l'abattage partiel d'une haie (zone 2) ;
- La mise en place d'un itinéraire spécifique aux mobilités douces permettant le franchissement implique la réalisation d'une percée dans une haie (zone 3).



Plan de localisation des zones impactées

Compensations de la zone 1

La construction du giratoire impacte peu la parcelle, en revanche les rétablissements de la voie de décélération mise aux normes routières et de la RD36 en provenance de Trémuson engendrent des déboisements respectivement au nord et au sud de la parcelle. La partie centrale pourra être conservée pour une surface proche de 2000 m².



Surface conservée et plantations complémentaires

Afin de compenser les parties boisées détruites, deux zones ont été identifiées. Ces deux secteurs situés de part et d'autre de la parcelle impactée sont principalement constitués de délaissés routiers et de voiries abandonnées et renaturées dans le cadre du projet.

Au nord du giratoire, le délaissé compris entre les bretelles de l'échangeur permet de prévoir la plantation d'une surface de 3000 m². Pour des mesures de sécurité routière (maintien des conditions de visibilité) une bande de 7 mètres de largeur sera maintenue en périphérie de l'aménagement.

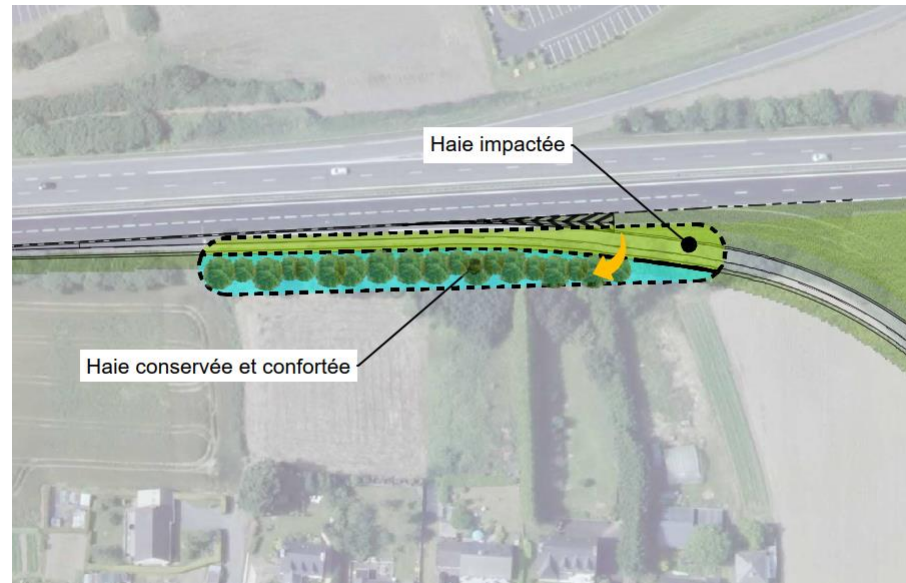
Au sud, l'ancien tracé de la RD36 complété par l'acquisition d'une parcelle, permettront la mise place d'un bassin de décantation accompagné d'une plantation de 2500 m². Cette plantation sera, pour des raisons d'entretien maintenue à distance des abords du bassin.

Pour ces deux espaces de plantation, les essences privilégiées seront le frêne, le hêtre, le charme et le chêne.

Compensations de la zone 2

La zone n°2 concerne le pied de talus de la bretelle de décélération pour les usagers en provenance de l'est du Département. Une haie de feuillus, probablement plantée en 1980 lors de la mise en service de la route nationale, s'est aujourd'hui transformée en bosquet composé principalement de saules, de noisetiers et de quelques chênes.

La mise aux normes routières de la bretelle pour proposer un rayon d'approche plus sécurisant impose d'éloigner le biseau de décélération de l'échangeur. Cette modification implique une emprise sur la partie boisée et donc l'abattage partiel du bosquet.



Confortement de la haie restante

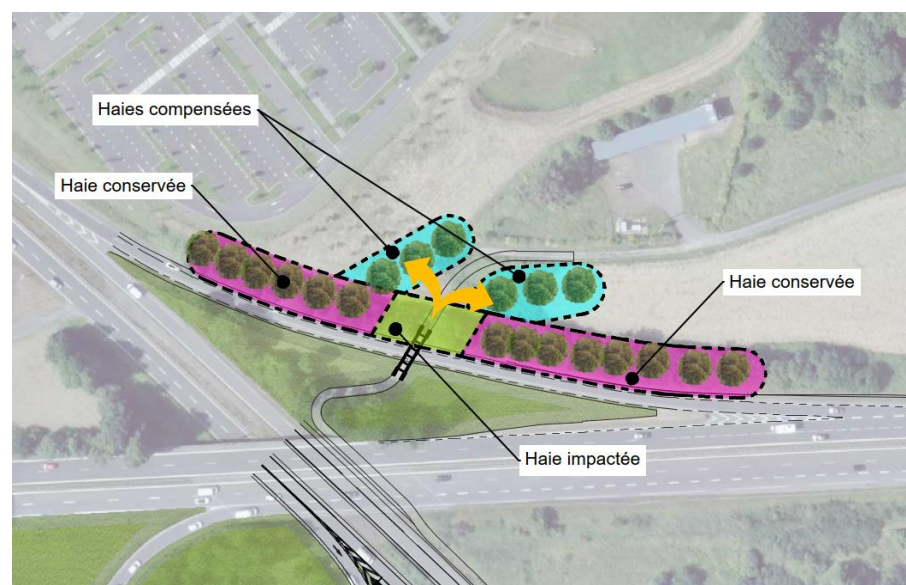
Afin de compenser l'abattage partielle de la haie, il est proposé de conforter les deux parties restantes par la mise en place de haies en crête de talus de part et d'autre de la nouvelle voie sur une trentaine de mètres.

Lors des travaux de terrassements, une attention particulière sera portée sur ce secteur boisé et les abattages seront réalisés à minima. Afin de compenser l'impact des travaux la haie bocagère sera prolongée pour suivre le déplacement du biseau de décélération. Le bosquet préservé fera l'objet d'un confortement.

Compensations de la zone 3

Le long de la bretelle de décélération pour les usagers en provenance de l'ouest du département, une haie bocagère a été plantée dans les années 1980 dans le cadre de l'insertion paysagère du projet de construction de la route nationale. Cette haie est constituée de frênes, de chênes, de châtaigniers, de bouleaux et de quelques pins.

La mise en place d'un itinéraire de mobilités douces pour franchir en sécurité l'échangeur nécessite de positionner un ouvrage sous la bretelle. Les terrassements préalables impliquent de réaliser une percée d'une vingtaine de mètres dans la haie.



Impacts et compléments de la haie

ACQUISITIONS FONCIÈRES

Le projet nécessite l'acquisition d'un peu plus d'un hectare de terrain, réparti de la manière suivante :

- 8 400 m² destinés à la réalisation du giratoire et des amorces de voies, concernant quatre propriétaires. Ces parcelles sont inscrites en emplacement réservé au bénéfice du Département dans les documents d'urbanisme de la commune de Plérin.
- 320 m² dédiés aux mobilités douces, situés au nord de l'échangeur.
- 3 700 m² supplémentaires nécessaires au reste de l'aménagement, répartis sur treize propriétés.

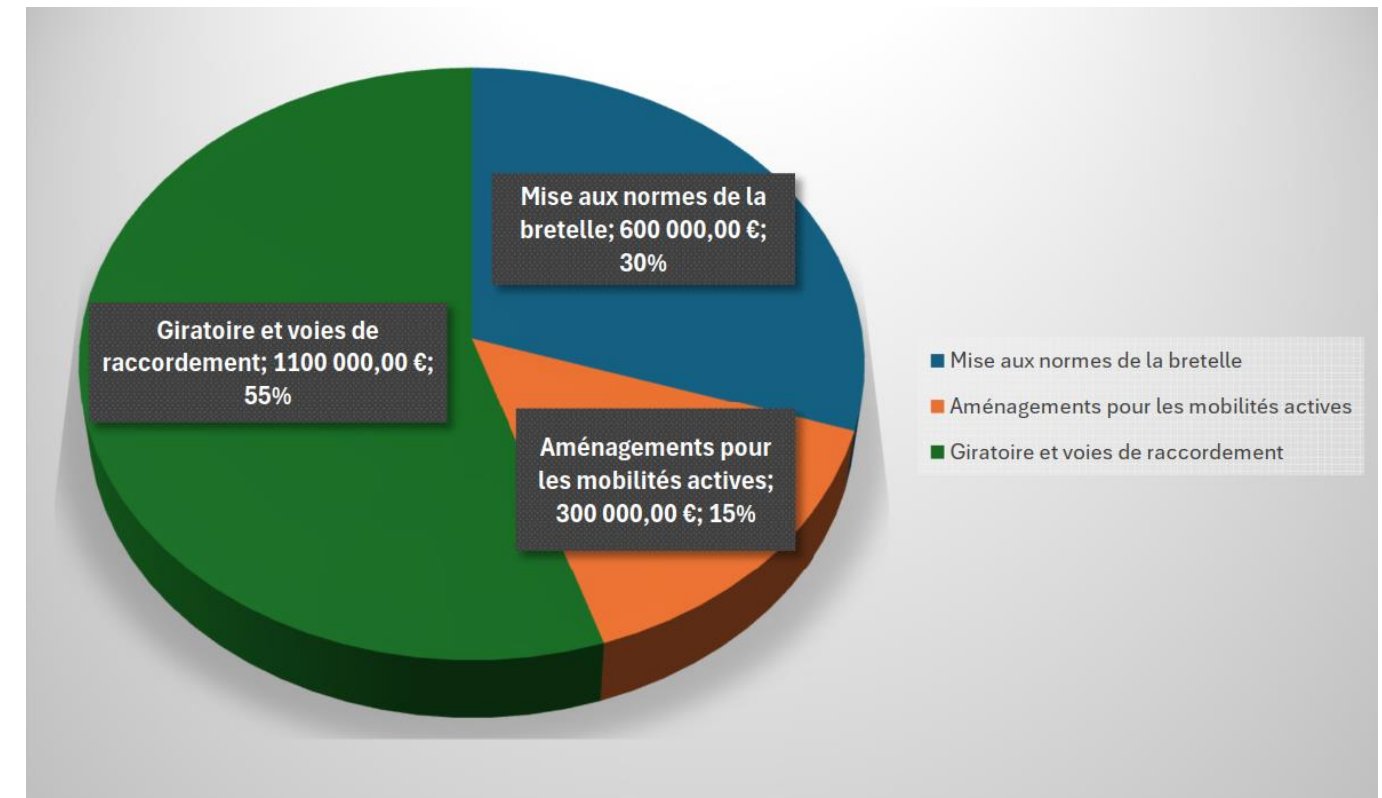


Plan des acquisitions foncières

ESTIMATION FINANCIÈRE

Le cout global de l'aménagement est estimé à 2 Millions d'euros au niveau AVP. Il se répartit comme suit :

- La mise aux normes de la bretelle de décélération de la RN12 en provenance de Guingamp est estimée à 600 000 € TTC. Ces travaux seront réalisés sous délégation de maîtrise d'ouvrage des services de l'État au bénéfice du Département des Côtes d'Armor et seront donc à la charge de l'État.
- Les aménagements dédiés aux mobilités actives sont estimés à 300 000 € TTC.
- Le reste de l'opération comprenant les aménagements routiers, les divers équipements et les dispositions en faveur de l'environnement sont au total estimés à 1 400 000 € TTC.



Répartition des estimations financières de l'opération

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

Les étapes à venir :

- La poursuite des études ;
- Les acquisitions foncières ;
- Information du public et des usagers de la route ;
- Les travaux à compter de la fin du premier semestre 2027.

