



ETUDE DE TRAFIC RELATIVE A LA FINALISATION DU CONTOURNEMENT SUD DE SAINT-BRIEUC

Présentation des résultats

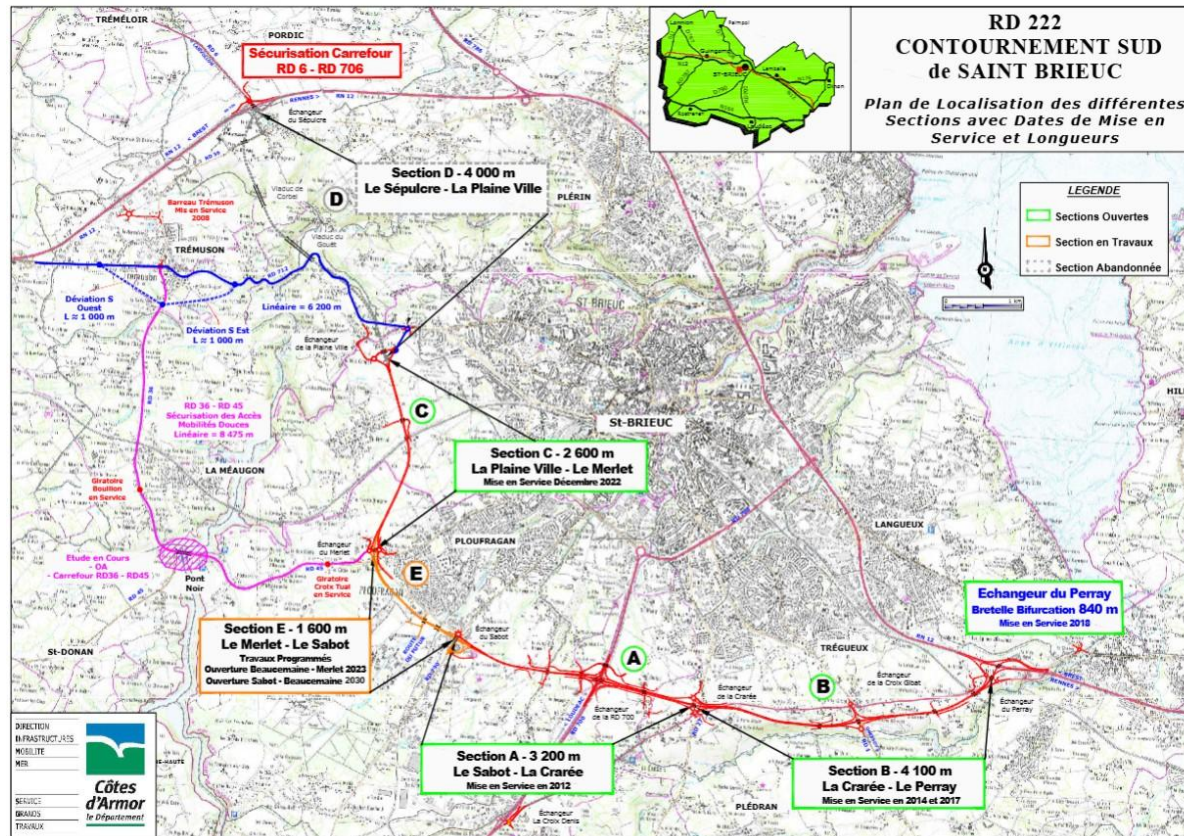
Réunion du 10 septembre 2026



Ordre du jour

- **Contexte et objectifs de l'étude de trafic**
- **Méthodologie**
 - **Périmètre, recueil des données**
 - **Principaux résultats des conditions de circulations actuelles**
 - **Hypothèses de mobilités futures**
- **Présentations des résultats des différents scénarii**
- **Conclusions générales**

Rappel du contexte et des objectifs de l'étude



3 sections en service :

- **2012 Section A 2X2** : Le Sabot / La Crarée
- **2017 Section B 2X2** : La Crarée / Le Perray
- **2018 Echangeur du Perray**
- **2022 Section C 2X1** : La Plaine Ville / Le Merlet

1 section partiellement réalisée :

- **2023 Section E 2X1 prévue à terme en 2030 2X2** : Le Merlet / Sabot

Etude de trafic :

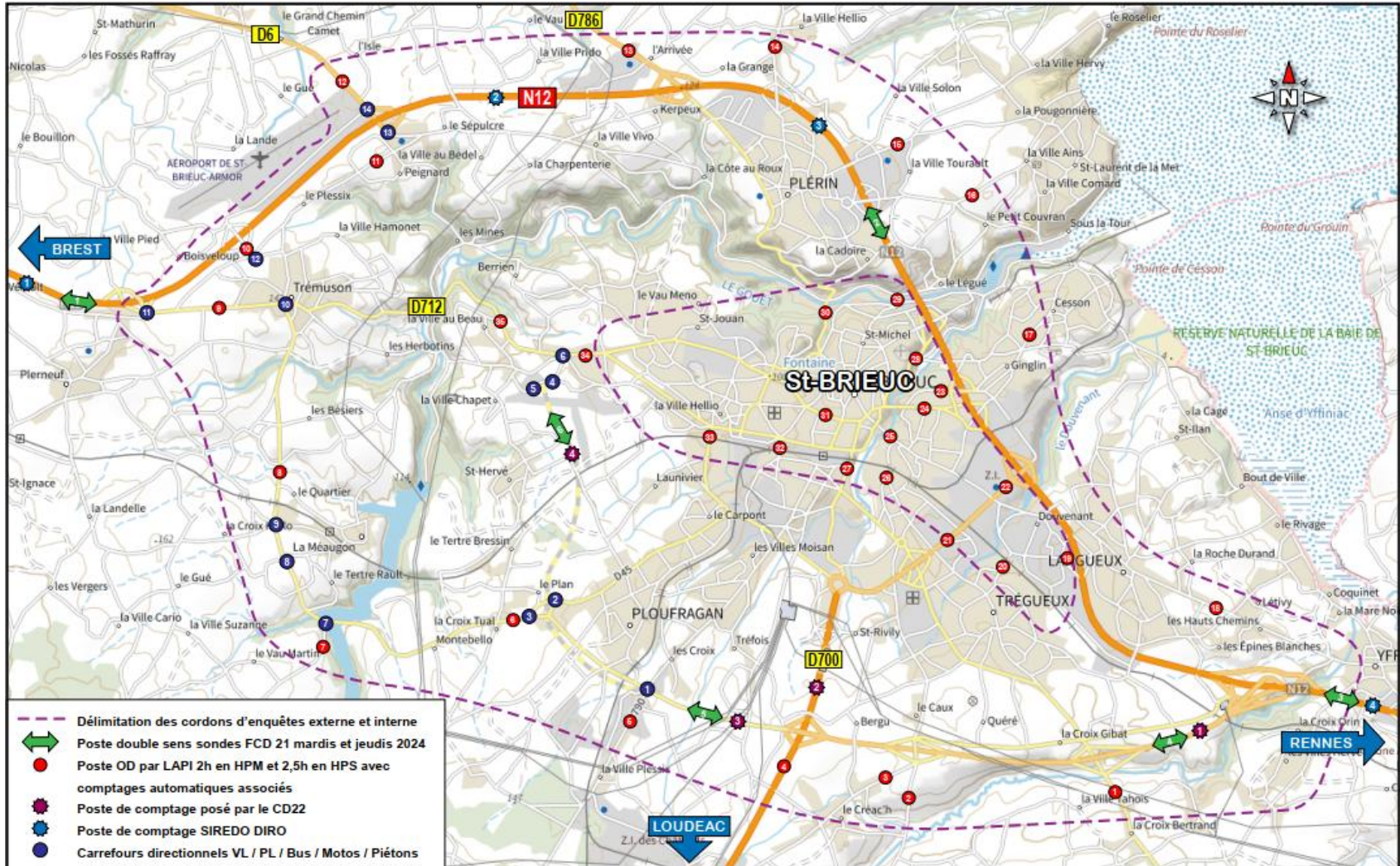
« finalisation du contournement sud de Saint-Brieuc »

Objectifs de l'étude de trafic

- **Modéliser et évaluer les modifications structurelles des trafics routiers sur les principaux axes routiers (N12, D222, D45, D36, D712, D790, RD700, RD6, ...) en fonction des différents scénarios de finalisation du Contournement Sud de Saint-Brieuc et des projets de développements socio-économiques de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) ;**
- **Identifier d'éventuelles zones de congestion et proposer des pistes d'aménagements pour améliorer l'écoulement du trafic ;**
- **Fournir les données permettant l'évaluation et l'arbitrage socio-économique des scénarii (monétarisation gains de temps, accidentologie,...) ainsi que certains impacts environnementaux (bruit, pollution, ...) nécessaire à l'obtention d'une Autorisation Environnementale.**

Rappel des principaux résultats d'enquêtes

Dispositif d'enquêtes (Mars 2024)



Bilan des enquêtes sur les flux routiers

Préalable pour la construction d'un modèle de trafic

Trafic fortement polarisé entre l'agglomération briochine et Lamballe Armor :

- RN12 saturée entre Plérin et Saint-Brieuc-centre avec jusqu'à 85 000 véh/j soit 125% d'occupation du réseau
- Echanges plus intenses entre la RN12 Est (Lamballe) et les communes de Saint-Brieuc, Langueux, Trégueux et Plérin (65 000 véh/j) contre moins de 35 000 véh/j à l'Ouest de Saint-Brieuc et au-delà vers Brest
- Transit RN12 d'environ 15 000 véh/j soit entre 25 % à l'Est et 45% à l'Ouest des flux de la RN12

Echanges internes entre communes significatifs :

- Echanges entre la RN 12 Ouest et les communes de Saint-Brieuc et Plérin par la RN12
- Echanges entre Langueux/Trégueux et Ploufragan par la RD222

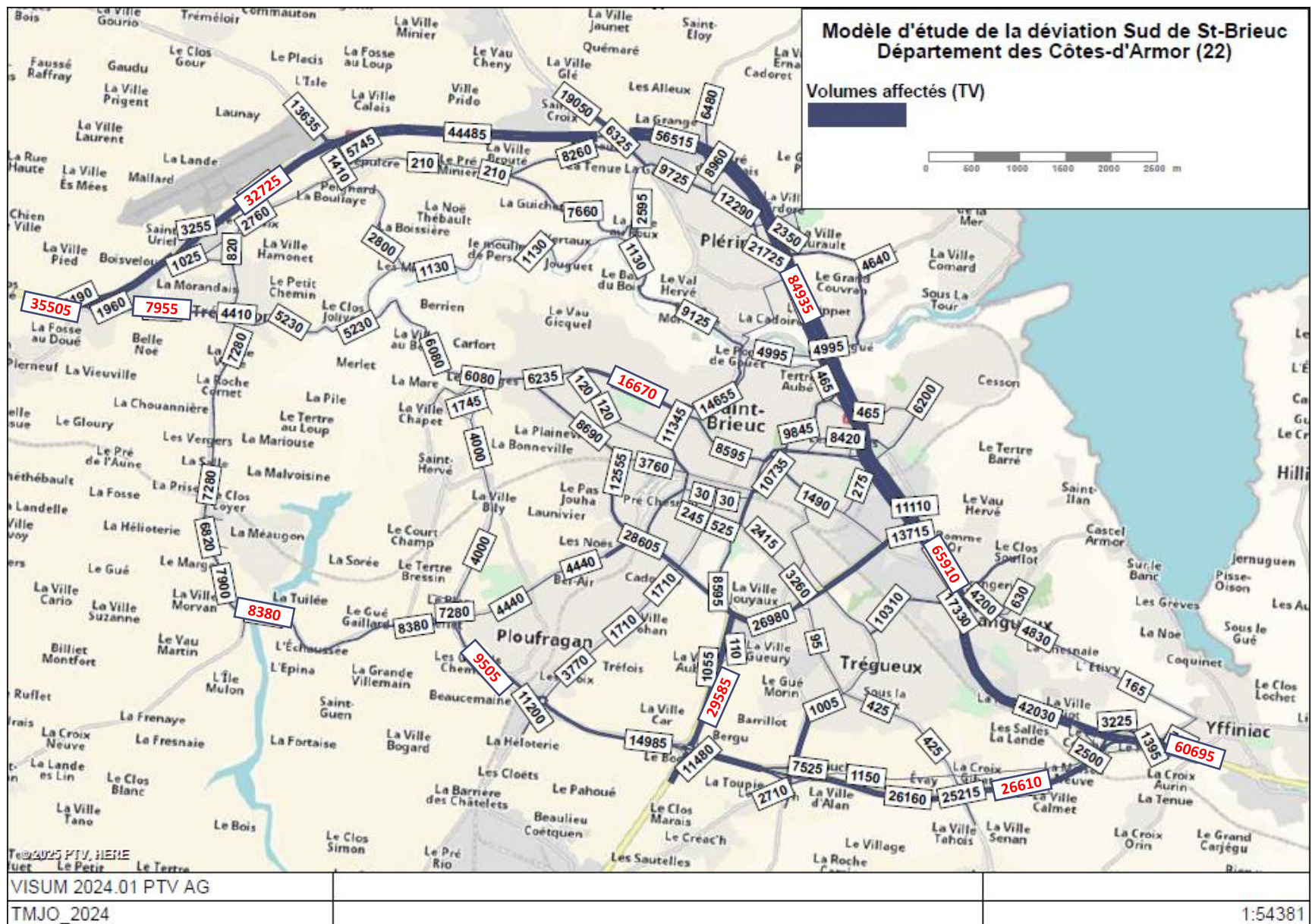
Fonction de la RD222 principalement d'échanges locaux (secteur Zoopôle, secteur de Brézillet) depuis la RN12 Est

Importants axes départementaux d'entrée/sortie du territoire RD786, RD6, RD712 et RD700 soulignant l'attractivité briochine :

- Echanges pendulaires depuis RD6 et RD786 Nord vers/depuis Saint-Brieuc et transit vers la RD700 Sud
- Echange entrant depuis la RD700 Sud vers Saint Brieuc et transit vers la RD6 Nord
- Echanges réciproques entre la RD712 (rue Ampere, Monge) et la RN12 (accès Saint-Brieuc Est et échangeurs RN12 à l'Ouest) , la RD36 et la RD45 (accès Ploufragan et RD222)

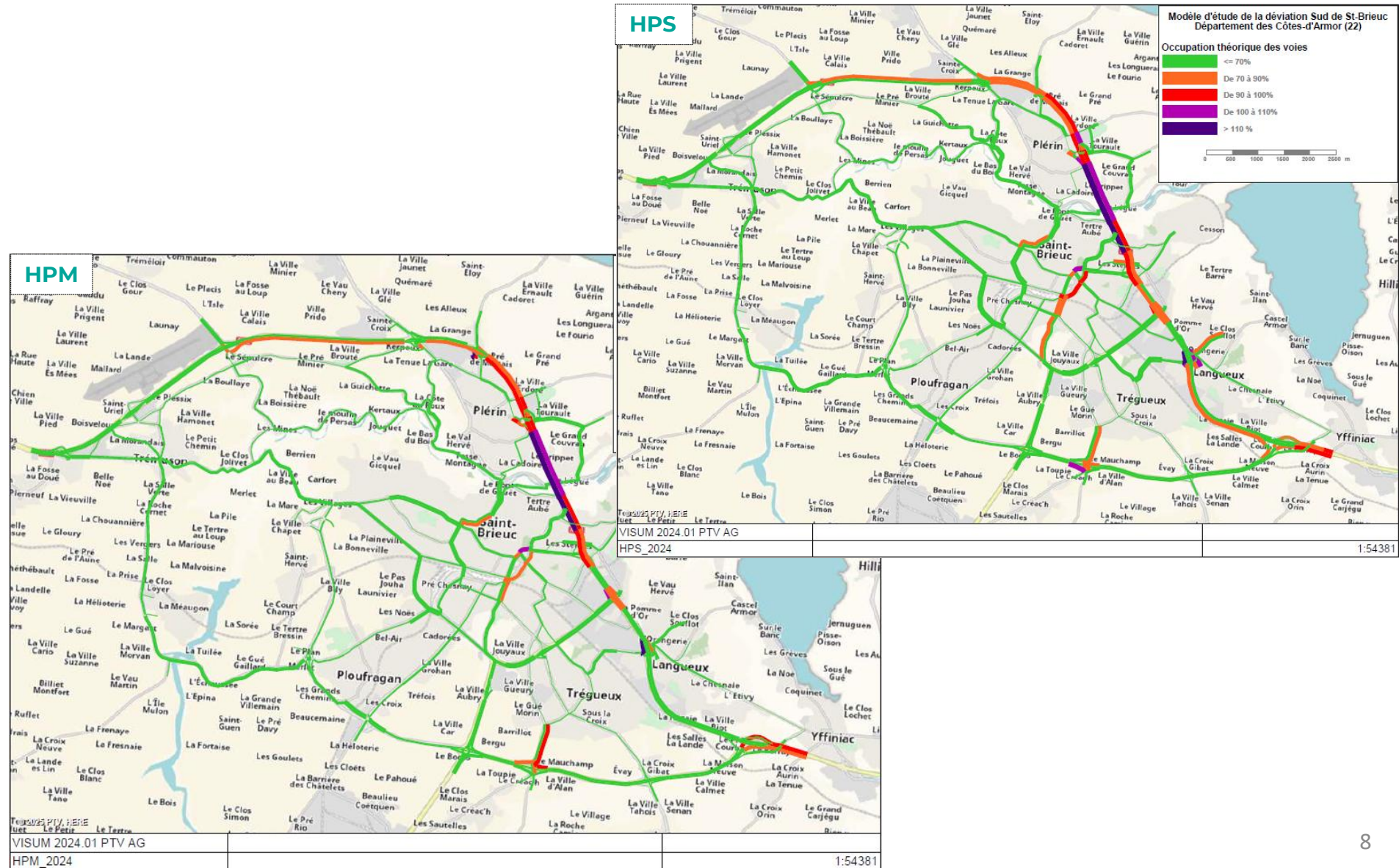
Modélisation de la situation actuelle

Volumes affectés sur le réseau (TMJO – TV)

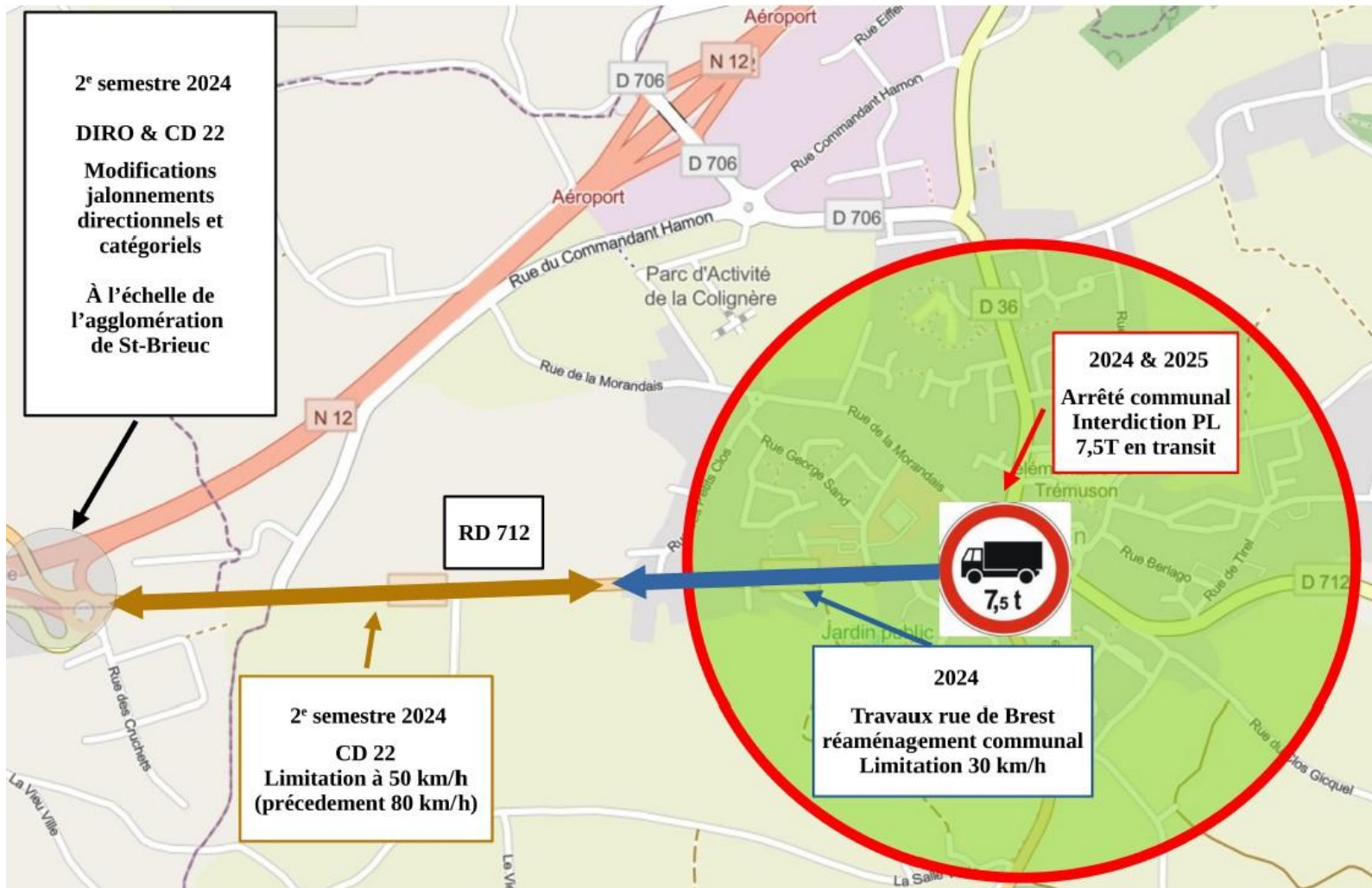


Modélisation de la situation actuelle

Occupation des voies (HPM / HPS)

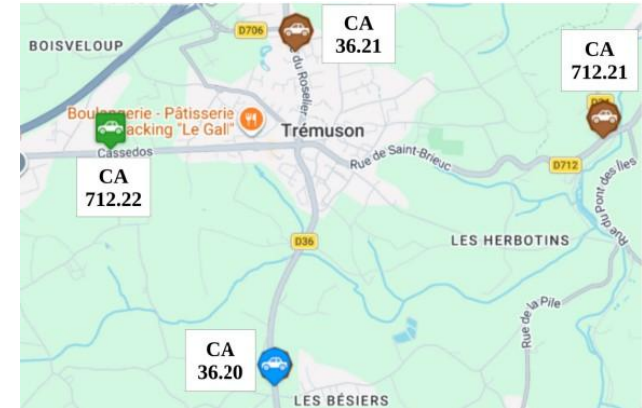
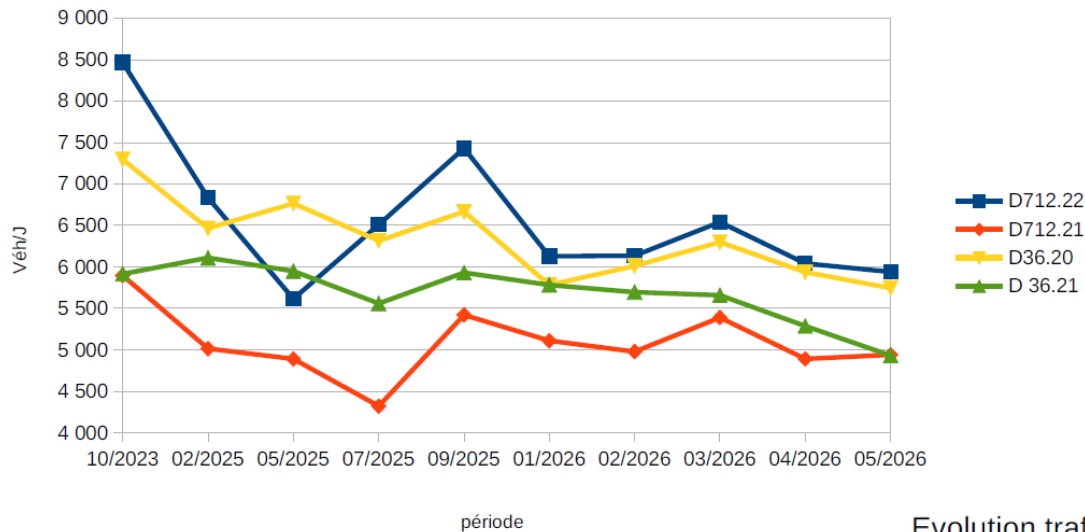


Modifications conditions de circulation Trémuson à partir de 2024

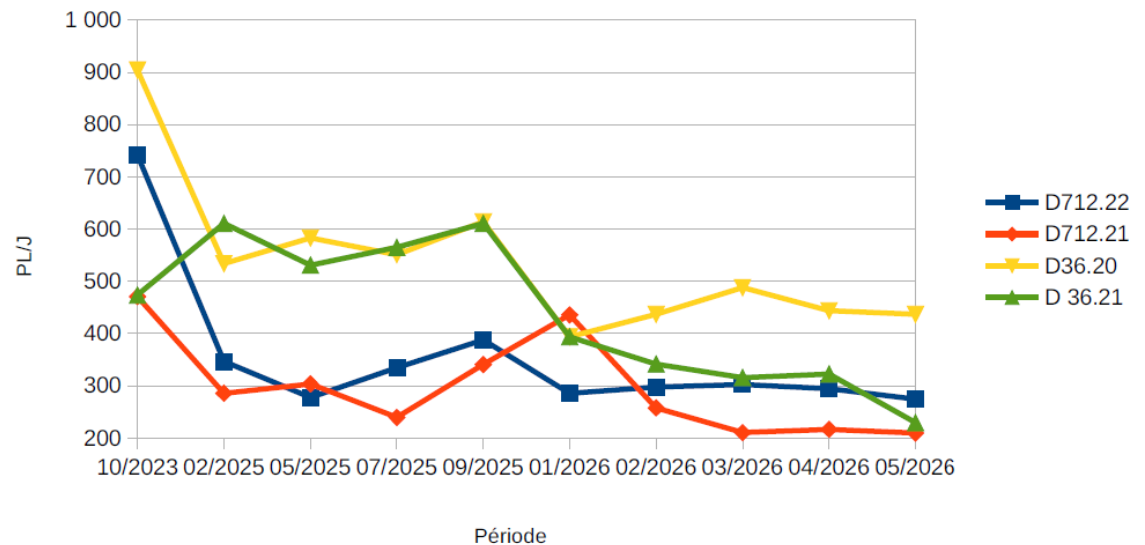


Suivi des comptages routiers à Trémuson

Evolution trafic Trémuson tous véhicules (VL+PM)



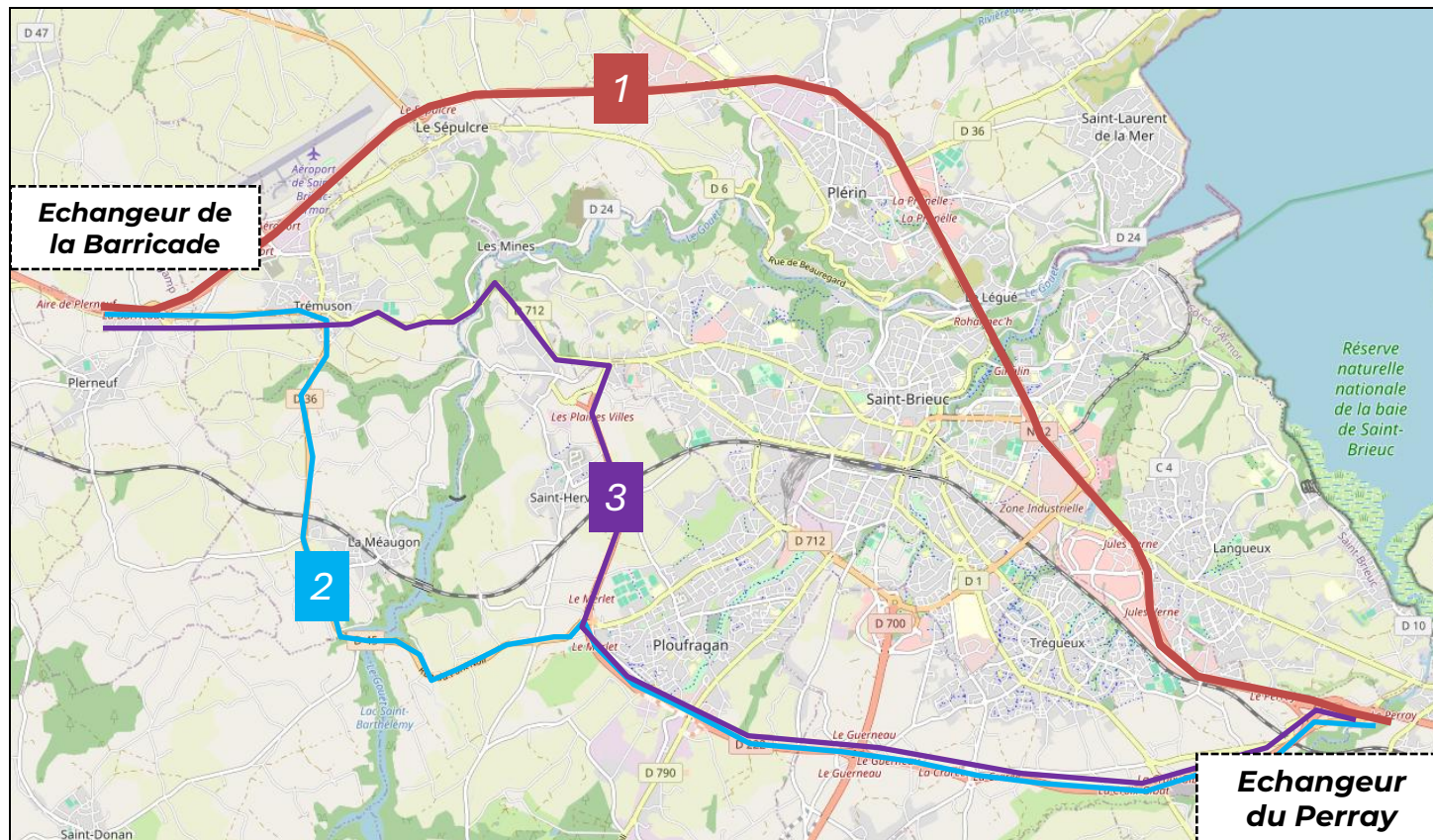
Evolution trafic Trémuson Poids-lourds (PL)



Modélisation de la situation actuelle

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 – Par RN12 (19,4 km)	2 – Par RD45/RD222 (19,5 km)	3 – Par RD712/RD222 (20,1 km)
Brest – Rennes	HPM	15'04	17'40	17'59
	HPS	14'52	17'00	17'24
Rennes – Brest	HPM	13'19	17'17	17'24
	HPS	13'44	17'45	17'52



Hypothèses des mobilités futures

Rappel des scénarios et temporalités modélisés

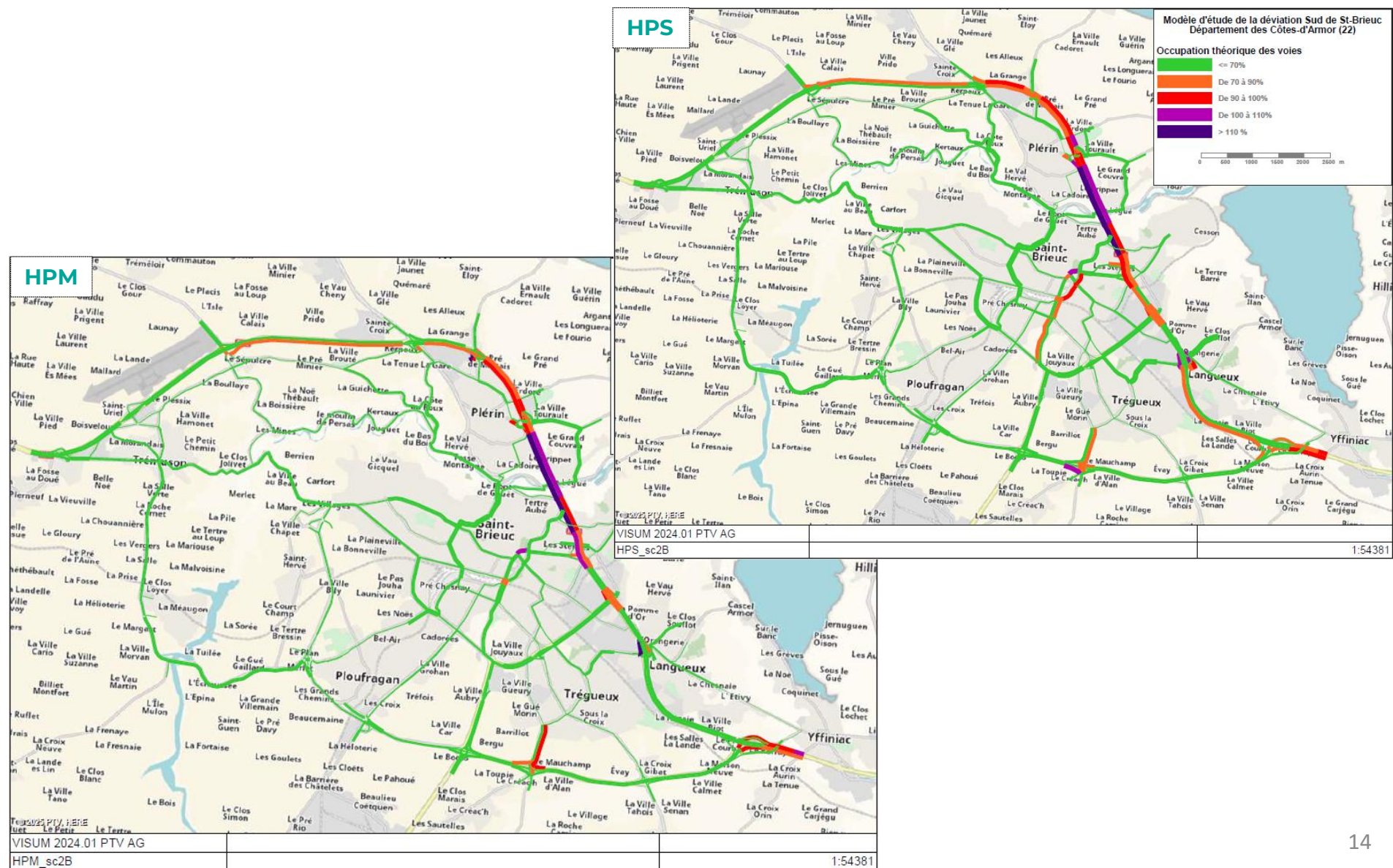
- **2 types de scénarios :**
 - **Scénarios « Fil de l'Eau »** (incluant l'ouverture section E 2x2 en 2030 et le calendrier des projets de développements socio-économiques SBAA)
 - **Scénarios « Projet » avec 5 variantes étudiées :**
 - 1 - déviation Ouest de Trémuson,
 - 2 - déviation Ouest & Est de Trémuson,
 - 3 - tracé initial section D 2x1 voies
 - 4 – tracé initial section D à 2x2 voies
 - 5 – tracé initial section D à 2x2 voies avec échangeur du Sépulcre optimisé
- **2 horizons :**
 - 2032 : mise en service envisagée pour les variantes 1 & 2 (déviation de Trémuson)
 - 2040 : mise en service envisagée pour les variantes 3, 4 et 5 (section D)

Volumes affectés sur le réseau (TMJO – TV – AMS adapté)



Modélisation de la situation FDL 2040

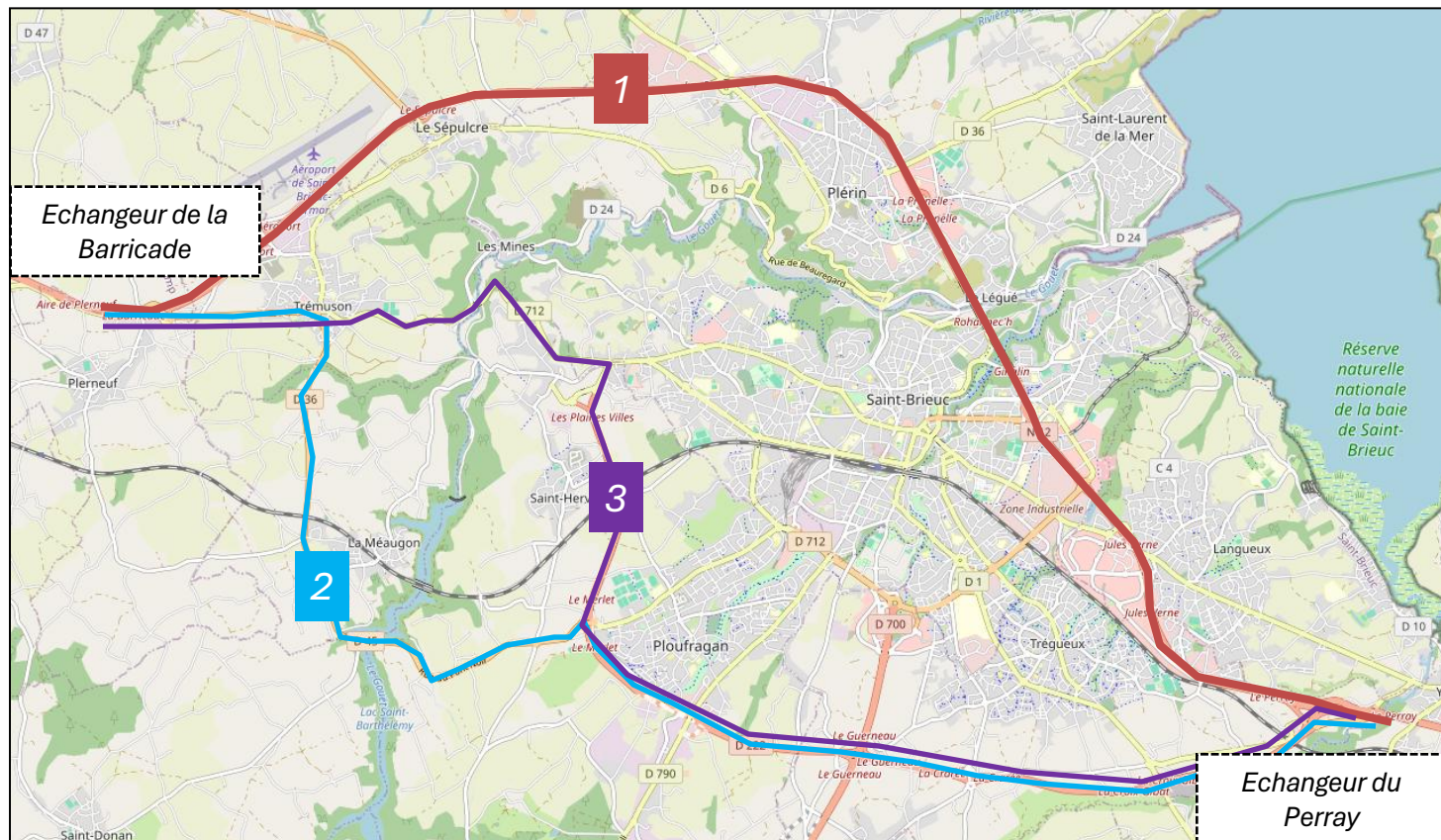
Occupation des voies (HPM / HPS)



Modélisation de la situation FDL 2040

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 - RN12	2 - RD45/RD222	3 - RD712/RD222
Brest – Rennes	HPM	15'15 (+ 11")	17'30 (+/- 10s)	17'22 (- 37")
	HPS	14'59 (+/- 10")	16'44 (- 16")	16'45 (- 39")
Rennes – Brest	HPM	13'28 (- 16")	16'46 (- 1'02")	16'53 (- 59")
	HPS	13'55 (+ 11")	17'12 (- 33")	17'20 (- 32")



NB : Les temps de parcours sont ici comparés par rapport à la situation actuelle

Conclusions du scénario Fil de l'Eau 2040

- **Renforcement de l'attractivité de la RD222 avec la finalisation de la section E sans pour autant capter de flux de transit Brest-Rennes ou Rennes-Brest**
 - ▶ **Augmentation de trafic sur la RN12, RD222, la RD36 et la RD45**

En 2040, scénario AMS : 13 620 véh/jour contre 9 500 véh/jour actuellement (RD222 section E)

En 2040, scénario AMS : 9 180 véh/jour contre 8380 véh/jour actuellement (RD45)
 - Amélioration des temps de parcours par la RD222 grâce à la résorption du ralentissement actuel aux 2 giratoires
 - Pas d'impact négatif sur la circulation des RD36, RD45 et RD712 (occupation inférieure à 70% en heure de pointe)
- **Des variations de trafic liées aux hypothèses de projection future et aux projets de développement du territoire**
 - Nouvelles offres d'emplois substantielles au Sud du périmètre d'étude (zone des Châtelets, Zoopole, Plaintel, Saint-Brandan, Lanfains)
 - ▶ **Baisse de trafic sur la RD700 et la RD712 (rocade urbaine) ainsi que sur les voiries internes à Saint-Brieuc** par diminution du nombre de trajets véhicules légers internes de courte distance (développement de la part du vélo et des transports en commun)

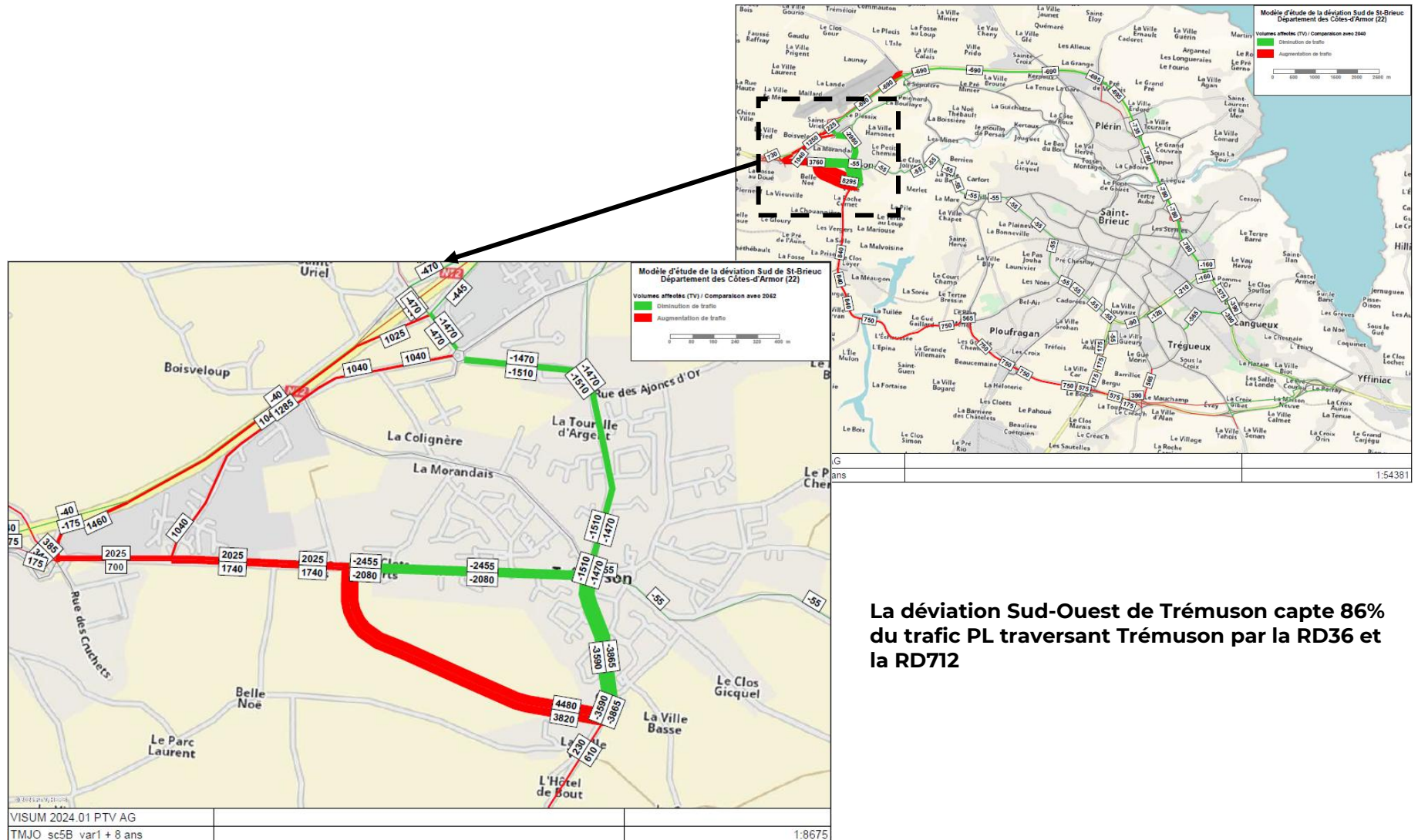
Modélisation de la variante 1 2040

Déviation Sud-Ouest de Trémuson

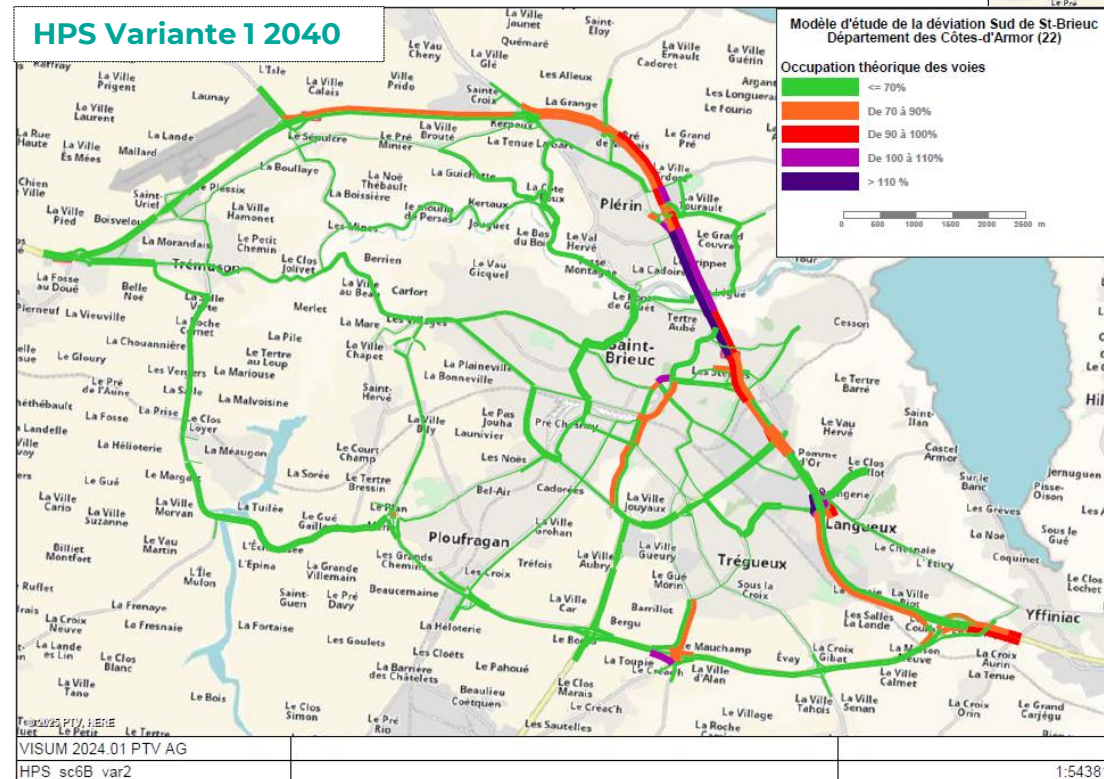
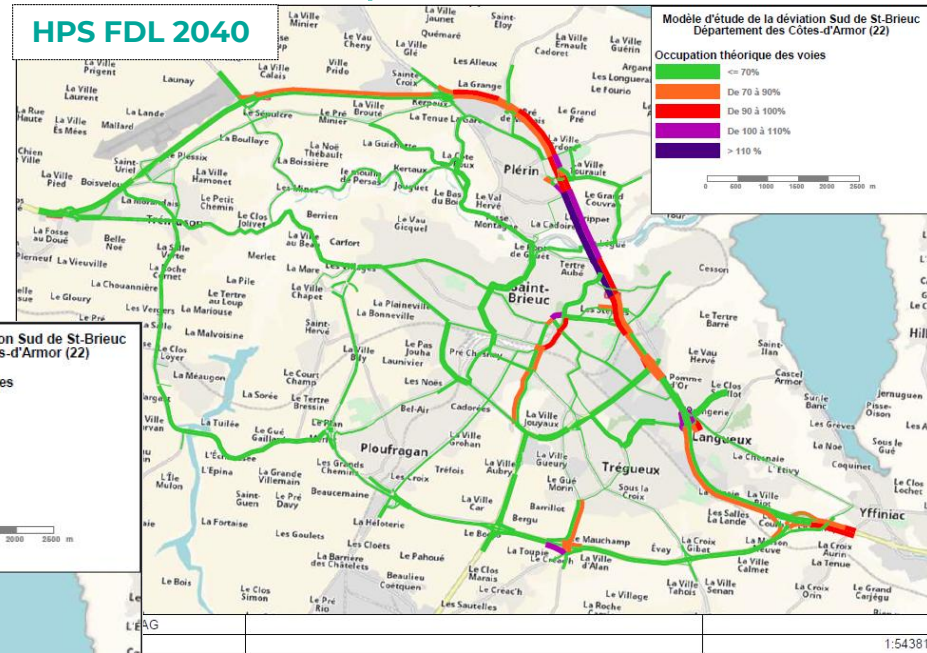


Modélisation de la variante 1 2040

Comparaison FDL à 2040 (TMJO – TV – AMS adapté)



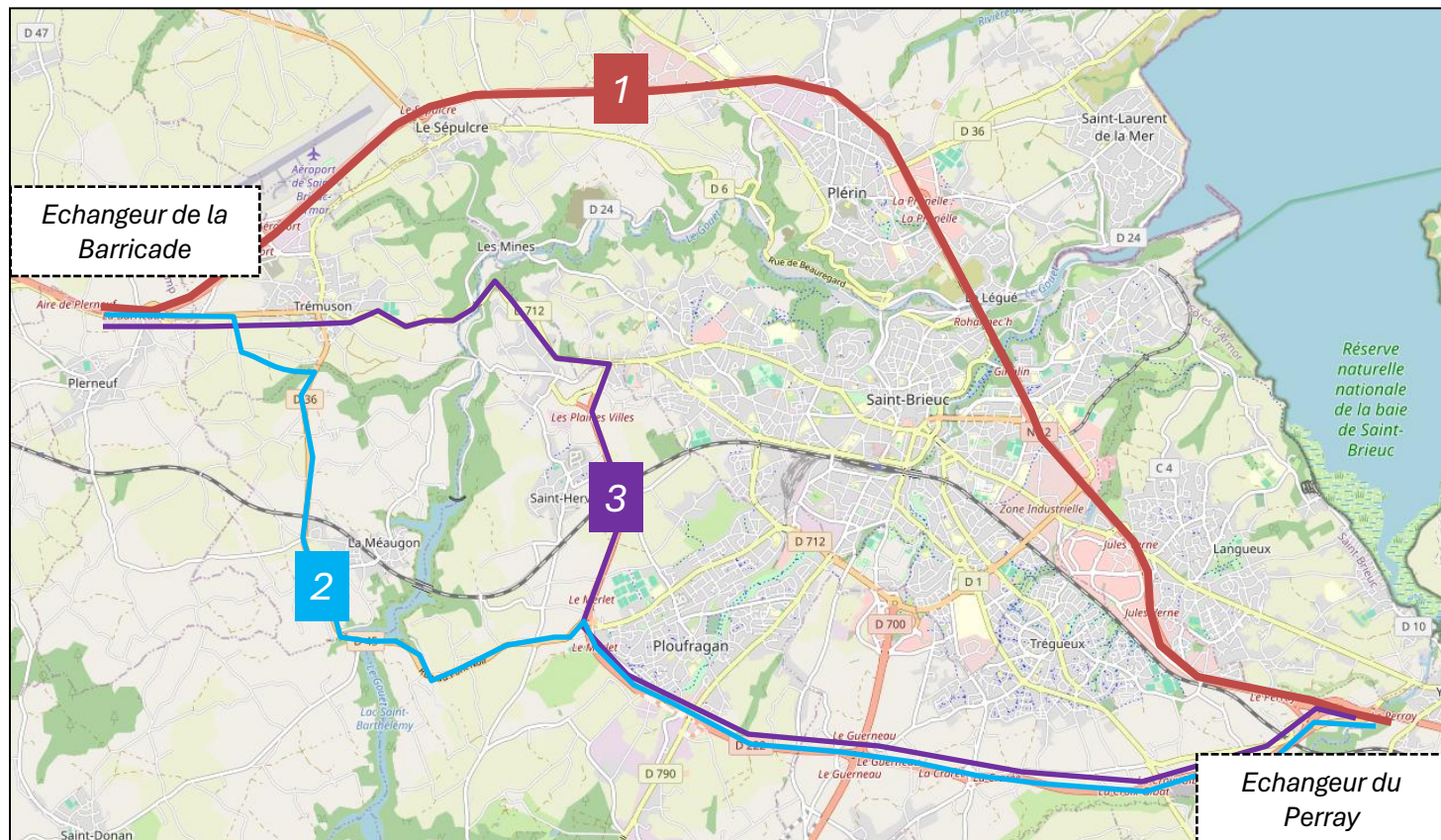
Occupation comparée des voies (HPS FDL / HPS variante)



Modélisation de la variante 1 2040

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 - RN12	2 - RD45/RD222	3 - RD712/RD222
Brest – Rennes	HPM	15'10 (+/- 10")	16'09 (- 1'21)	16'41 (- 41")
	HPS	15'14 (+ 15")	15'27 (- 1'17)	16'01 (- 44")
Rennes – Brest	HPM	13'40 (+ 12")	15'18 (- 1'28)	16'39 (- 14")
	HPS	13'46 (+/- 10")	16'31 (- 41")	16'55 (- 27")



NB : Les temps de parcours sont ici comparés par rapport au Scénario Fil de l'Eau 2040

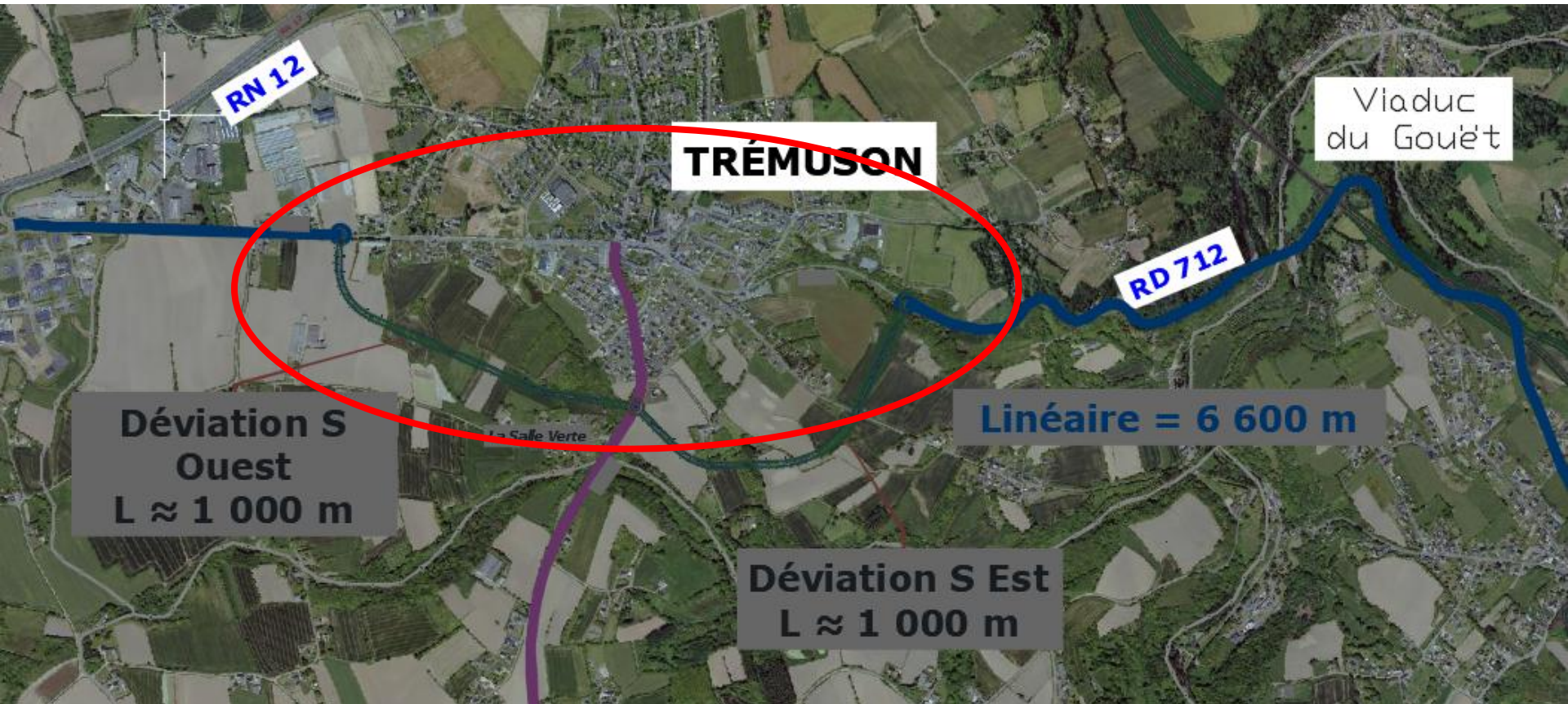
Conclusions pour la variante 1

- **Impact local de la déviation Sud-Ouest sur le centre de Trémuson**
 - **Report de trafic de la RD712, rue de Brest sur la déviation**
 - ▶ Baisse de trafic importante sur la RD712 dans Trémuson (à l'entrée du barreau jusqu'au giratoire) de l'ordre de 4 500 véh/jour
 - ▶ 85% du trafic poids-lourds dans Trémuson capté par la déviation
 - ▶ Augmentation sensible de trafic sur la RD712 Ouest en amont de la déviation : + 3 700 véh/j
 - ▶ Augmentation plus limitée sur les RD36 et 45 : + 800 véh/j
 - **Pas d'impact à grande échelle : la déviation Sud-Ouest à elle seule n'attire pas de nouveaux flux**
 - **Conditions de circulation inchangées sur les grands axes notamment RN12 et RD222**
 - **Amélioration du temps de parcours par la RD45, sans toutefois égaler le temps de parcours par la RN12 sur le transit Est <> Ouest**

En 2040, scénario AMS : gain d'environ 1'30 par sens

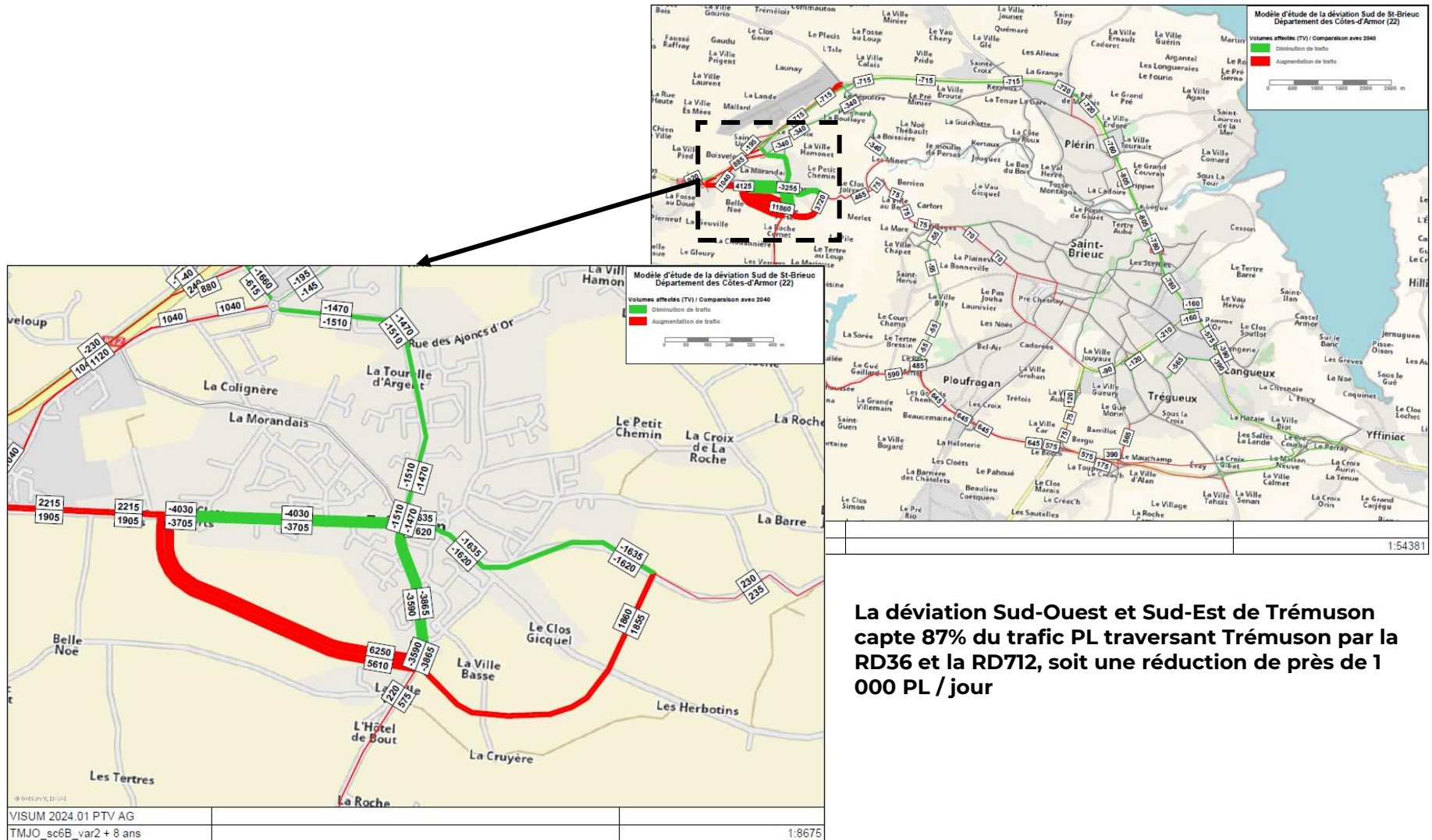
Modélisation de la variante 2 2040

Déviations Sud-Ouest & Sud-Est de Trémuson



Modélisation de la variante 2 2040

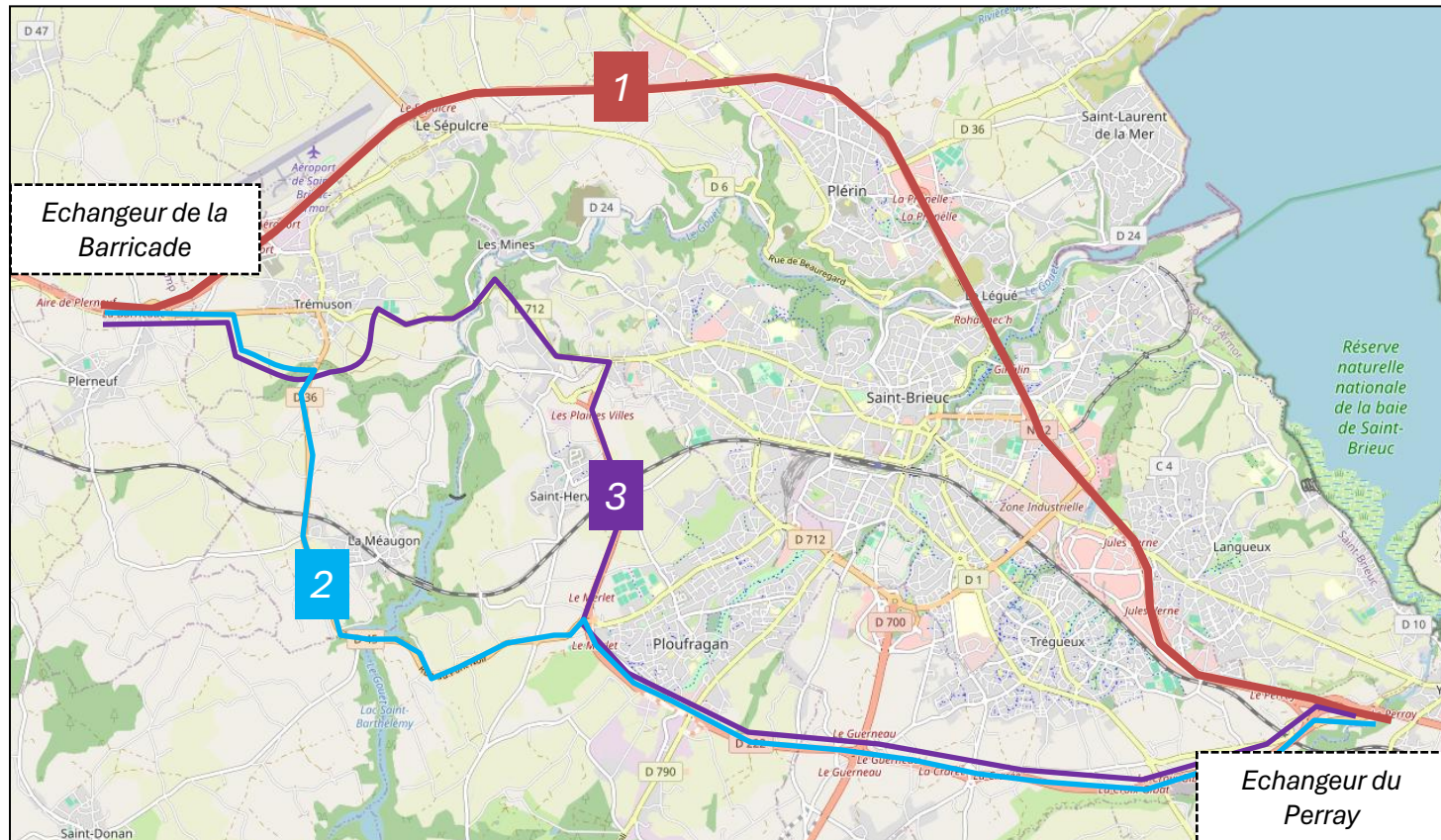
Comparaison FDL à 2040 (TMJO – TV – AMS adapté)



Modélisation de la variante 2 2040

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 - RN12	2 - RD45/RD222	3 - RD712/RD222
Brest – Rennes	HPM	15'12 (+/- 10'')	15'49 (- 01'41)	15'57 (- 01'25)
	HPS	15'12 (+ 13'')	15'14 (- 01'30)	15'27 (- 1'18)
Rennes – Brest	HPM	13'29 (+/- 10'')	15'16 (- 01'30)	15'38 (- 01'15)
	HPS	13'44 (- 11'')	15'57 (-01'15)	16'02 (- 01'18)

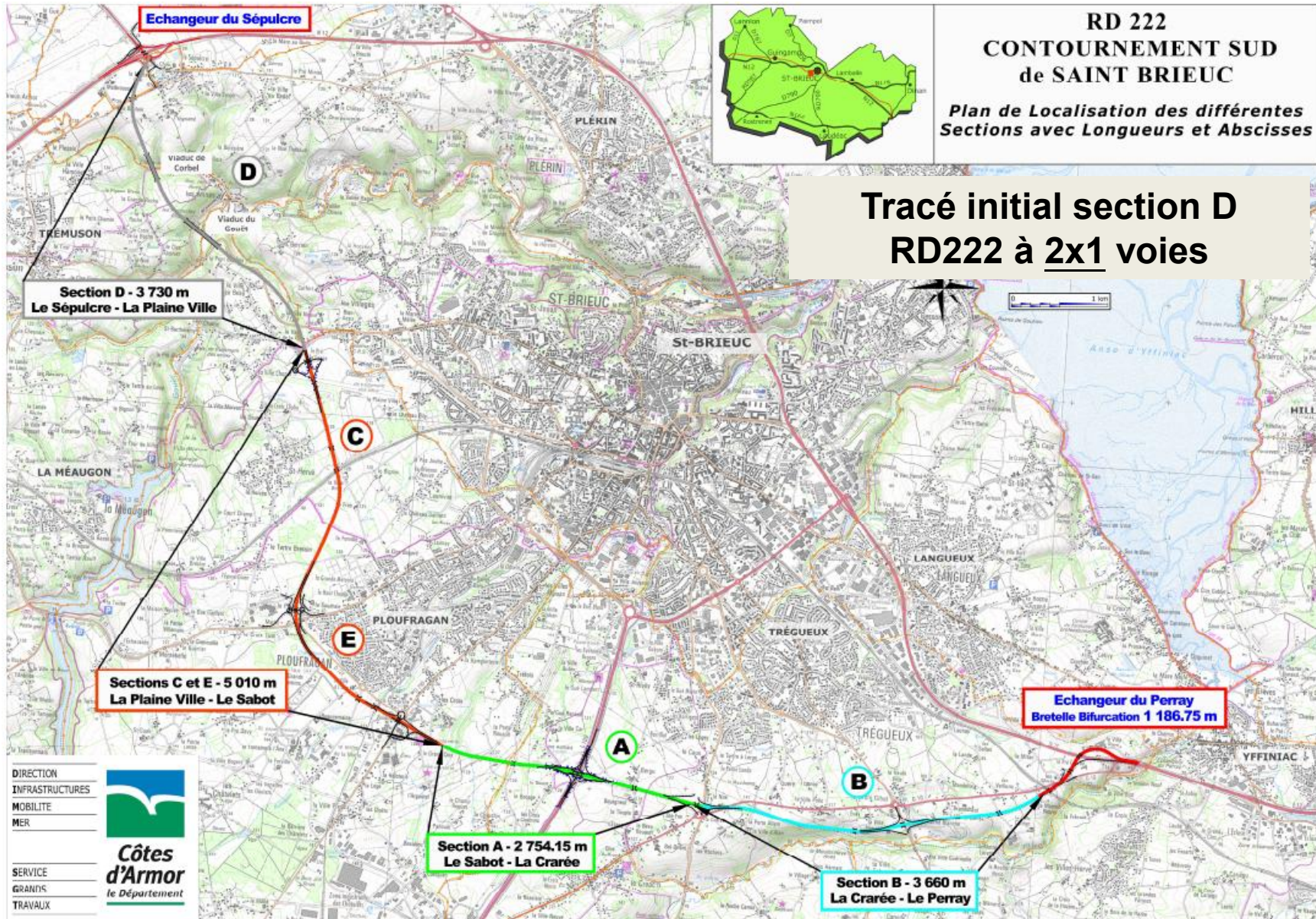


NB : Les temps de parcours sont ici comparés par rapport au Scénario Fil de l'Eau 2040

Conclusions de la variante 2

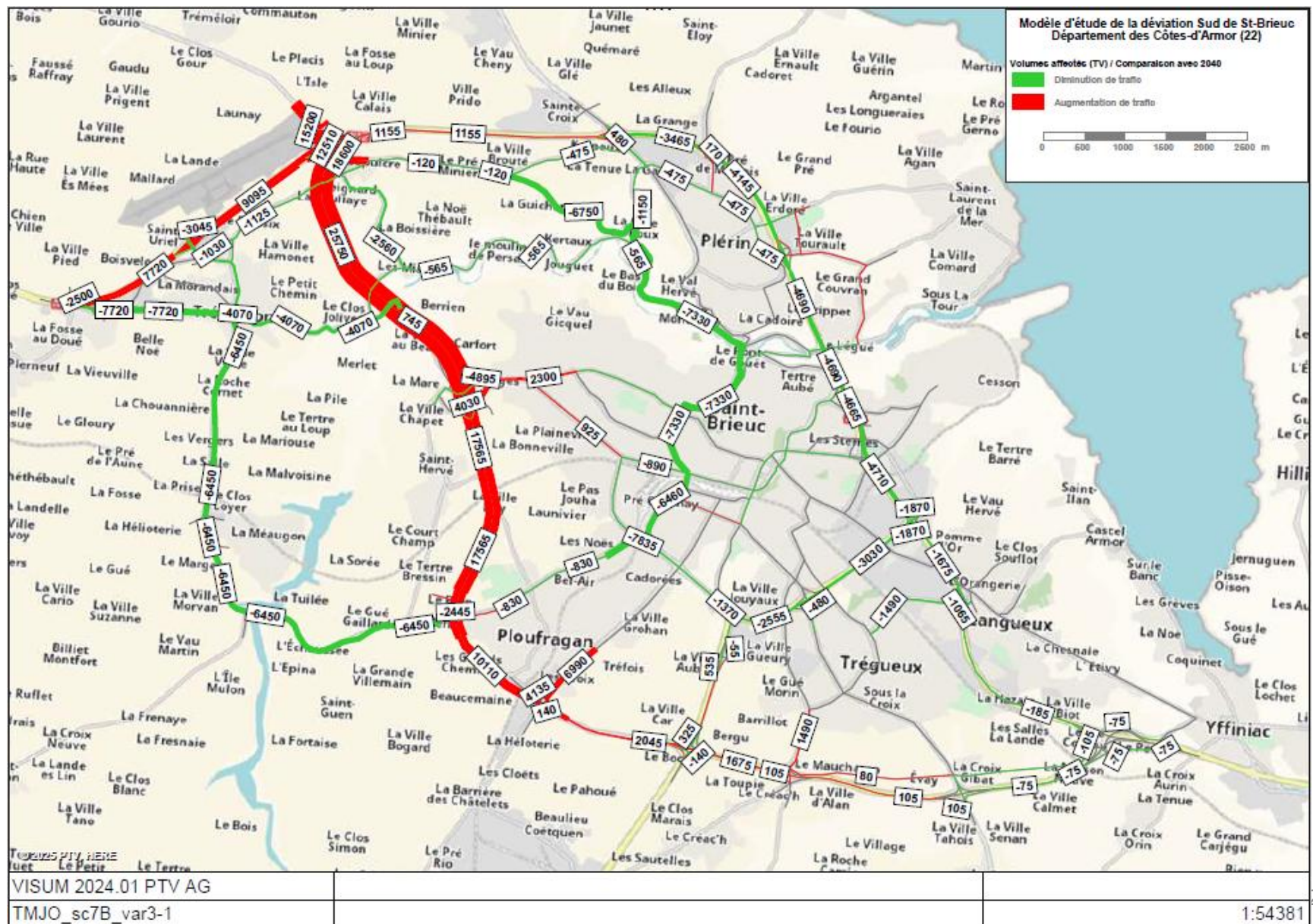
- **Impact local et élargi de la déviation qui attire de nouveaux flux dans cette configuration**
 - **Faible report de trafic de la RN12 vers la RD712 depuis Saint-Brieuc**
 - ▶ **Augmentation de trafic sur la RD712 hors passage dans Trémuson, sans impact négatif sur la circulation (occupation inférieure à 70% en heure de pointe)**
 - ▶ **Aucun impact significatif sur la RN12 entre Saint-Brieuc et l'échangeur de la Barricade et sur la RD222**
 - **Report de trafic de la RD712 sur la déviation**
 - ▶ **Baisse de trafic très importante sur la RD712 dans Trémuson**
En 2040, scénario AMS : moins de 1 000 véh/jour avec la déviation contre 8 190 véh/jour sans projet (côté Ouest)
 - ▶ **Près de 90% du trafic poids-lourds dans Trémuson capté par la déviation**
 - **Amélioration du temps de parcours par la RD45 et par la RD712, sans toutefois égaler le temps de parcours par la RN12 sur le transit Est <> Ouest**
En 2040, scénario AMS : gain d'environ 1'30 à 1'45 par sens (par la RD45)
En 2040, scénario AMS : gain d'environ 1'15 à 1'30 par sens (par la RD712)
 - **Augmentation du trafic sur les RD36/RD45 similaire à la variante 1**

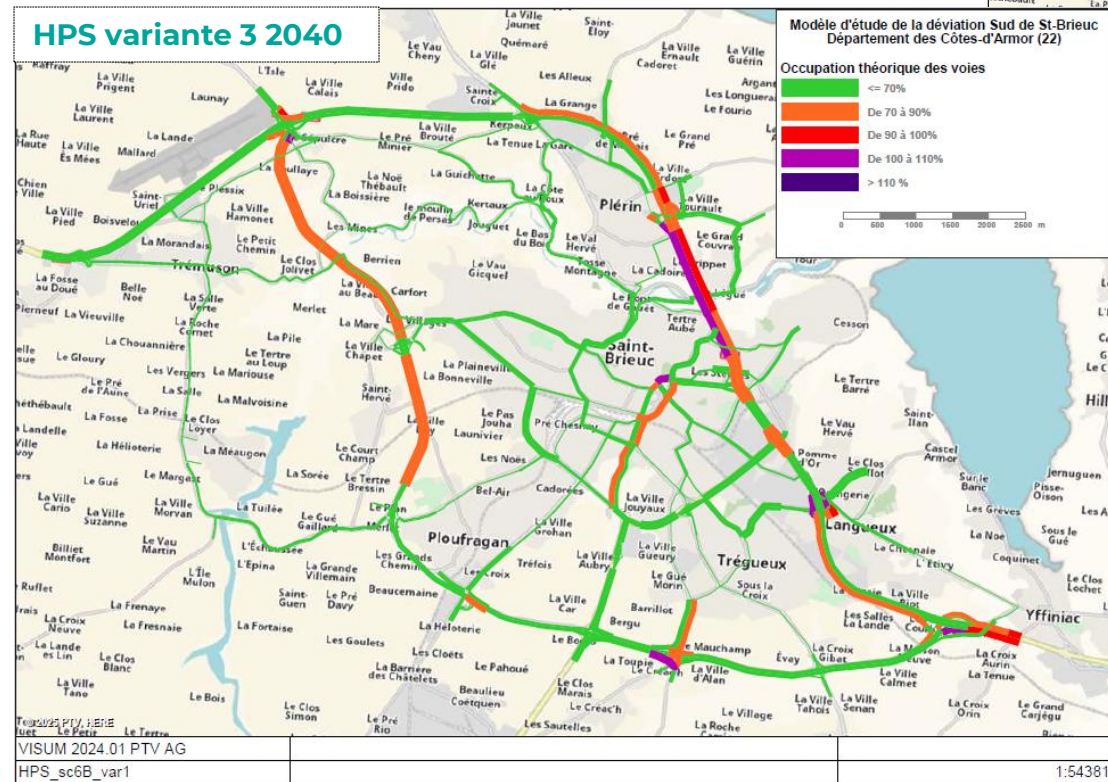
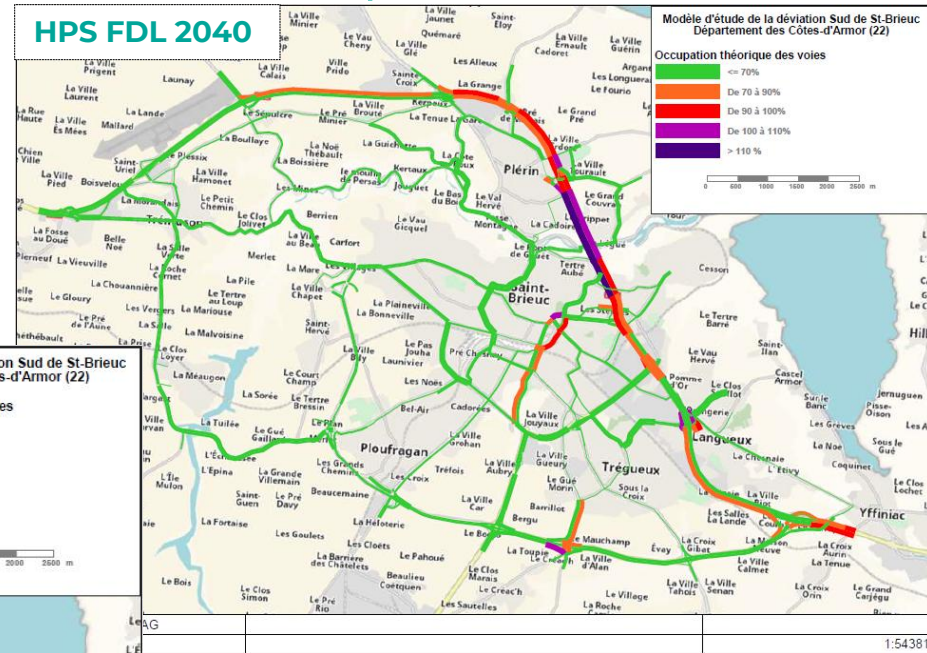
Modélisation de la variante 3 2040



Modélisation de la variante 3 2040

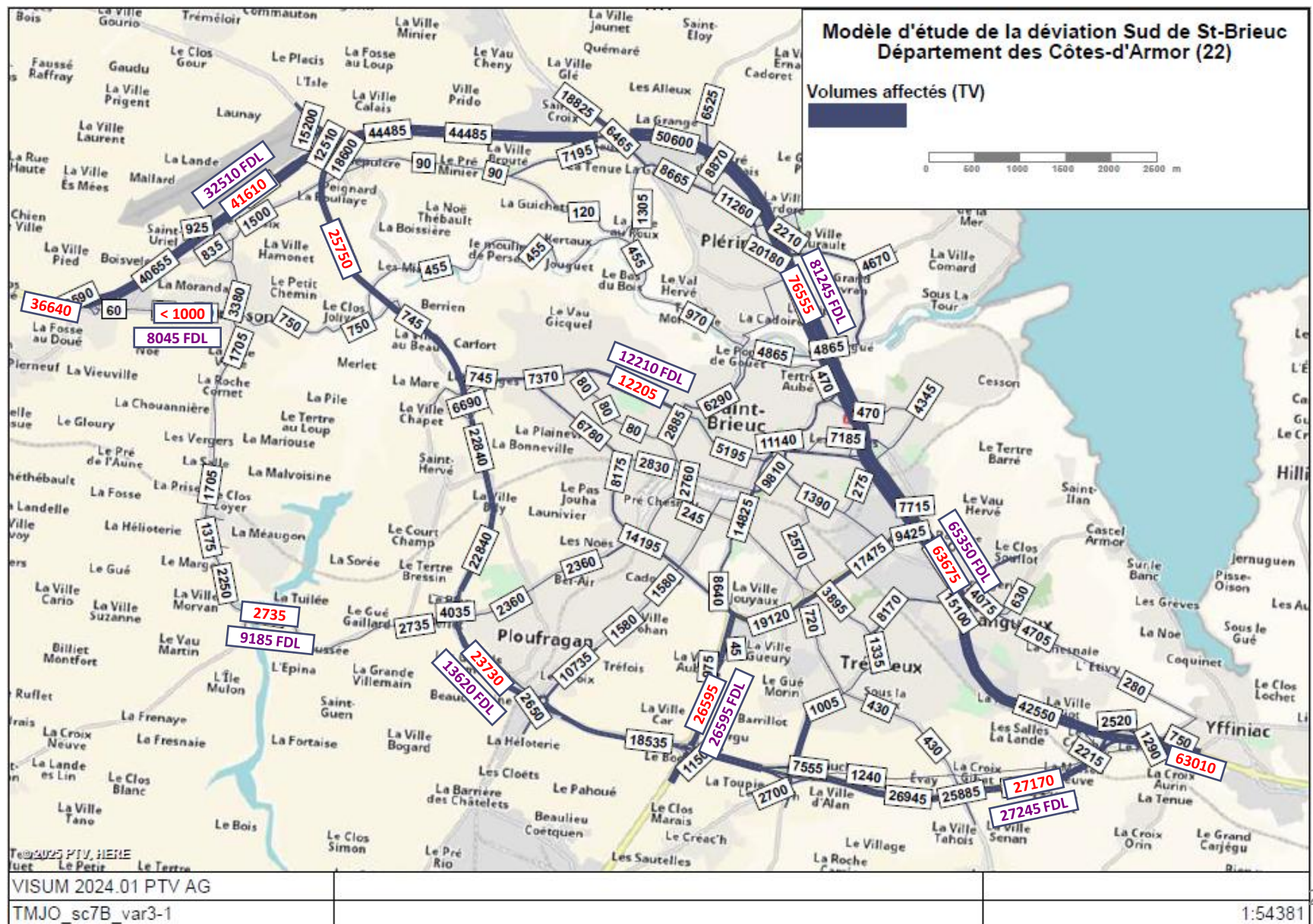
Comparaison FDL à 2040 (TMJO – TV – AMS adapté)





Modélisation de la variante 3 2040

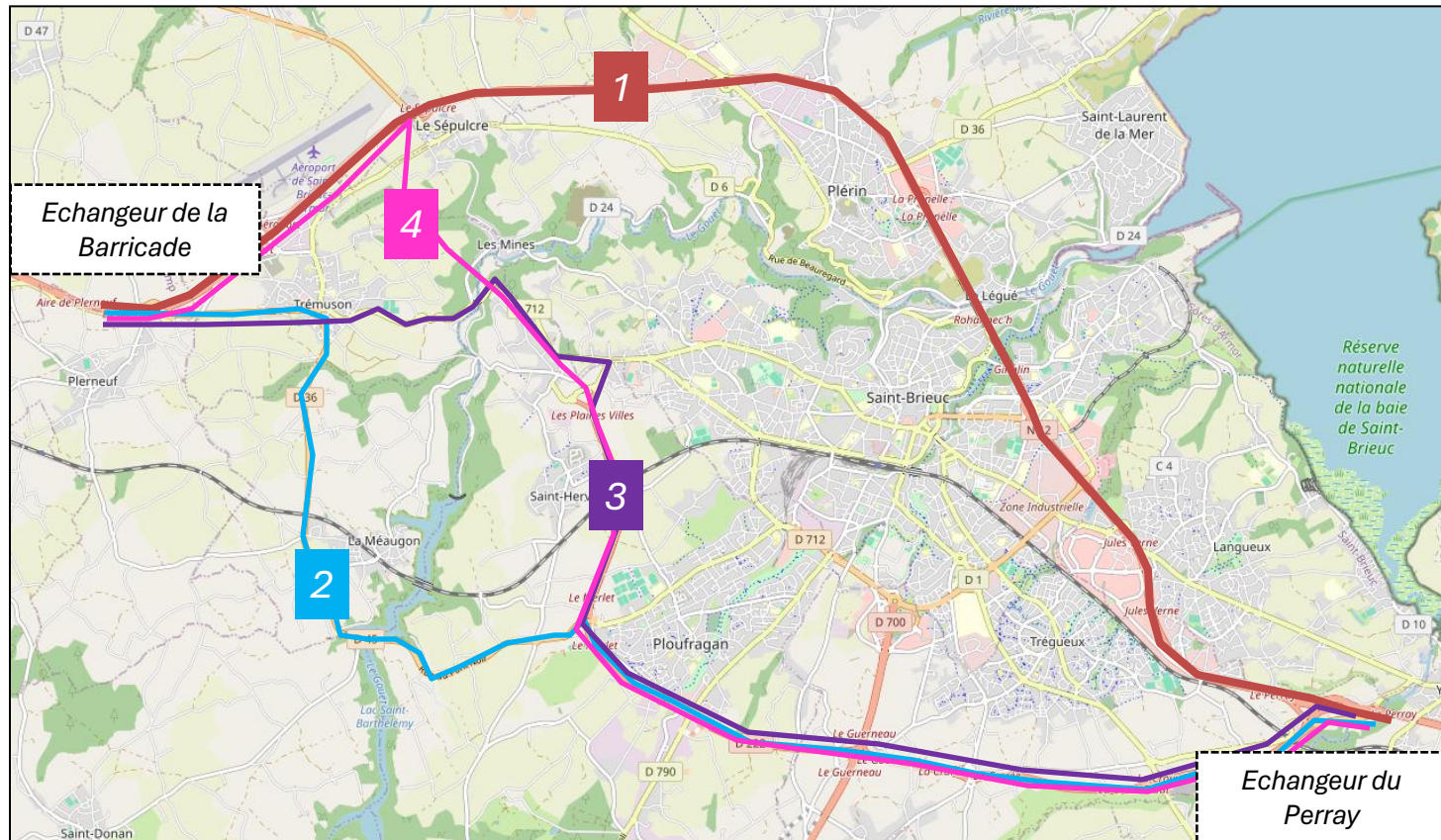
Volumes affectés sur le réseau (TMJO – TV – AMS adapté)



Modélisation de la variante 3 2040

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 - RN12	2 - RD45/RD222	3 - RD712/RD222	4 - RD222
Brest – Rennes	HPM	14'31 (- 44")	15'53 (- 1'37)	16'15 (- 1'07)	14'55
	HPS	14'09 (- 50")	15'36 (- 1'08)	16'28 (- 17")	15'24
Rennes – Brest	HPM	13'19 (+/- 10")	16'01 (- 45")	16'28 (- 25")	15'38
	HPS	13'41 (- 14")	16'11 (- 1'01)	16'30 (- 50")	15'53



NB : Les temps de parcours sont ici comparés par rapport au Scénario Fil de l'Eau 2040 (excepté itinéraire 4)

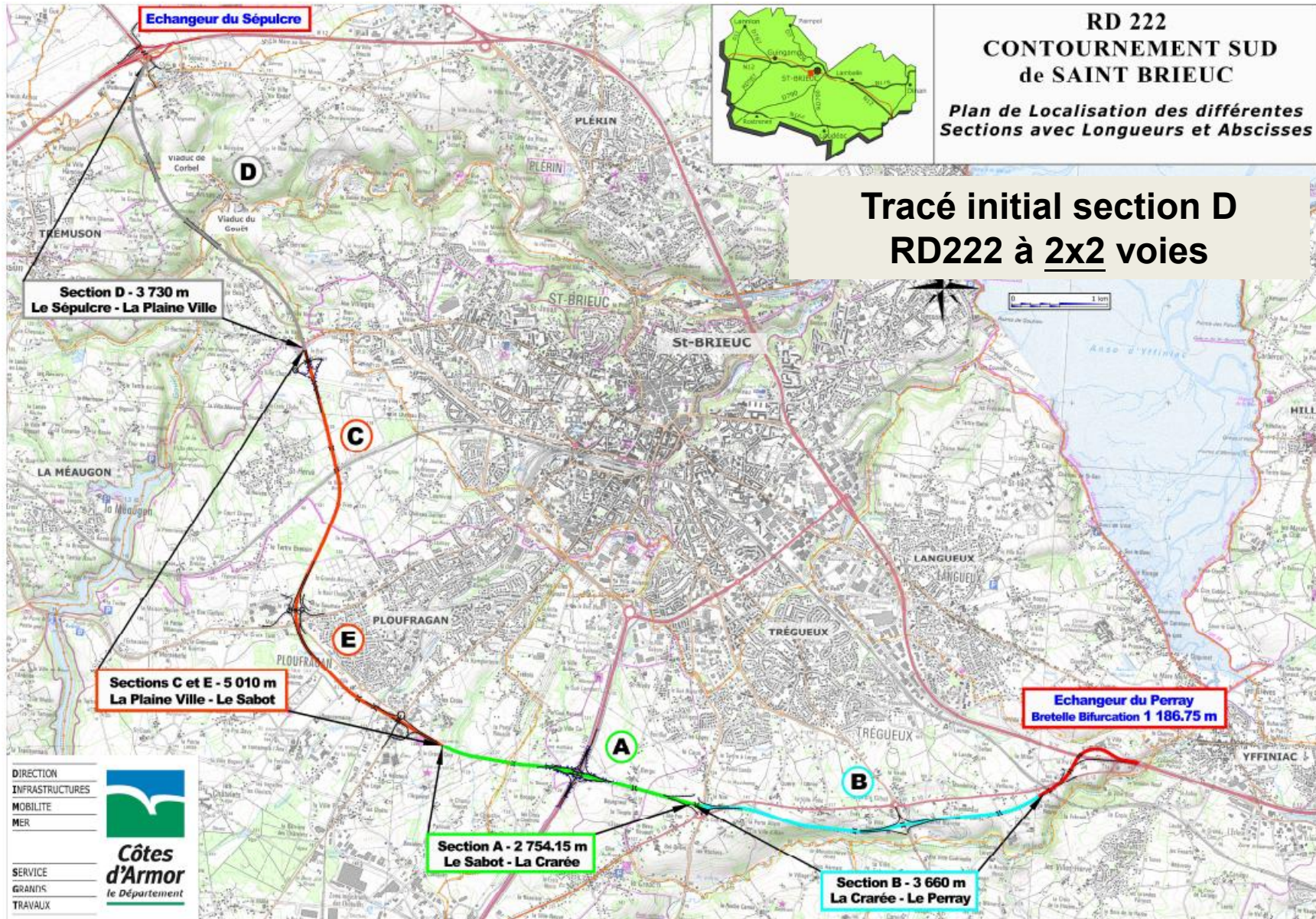
Conclusions de la variante 3

- **Une charge de trafic élevée pour la section D à 2x1 voie dès son ouverture en 2040 sans capter le transit RN12**
 - 25 740 véh/jour en scénario AMS, pouvant justifier un aménagement à 2x2 voies
- **Augmentation de trafic très importante sur la RD222 section C**

En 2040, scénario AMS : 22 840 véh/jour contre 3 990 véh/jour actuellement

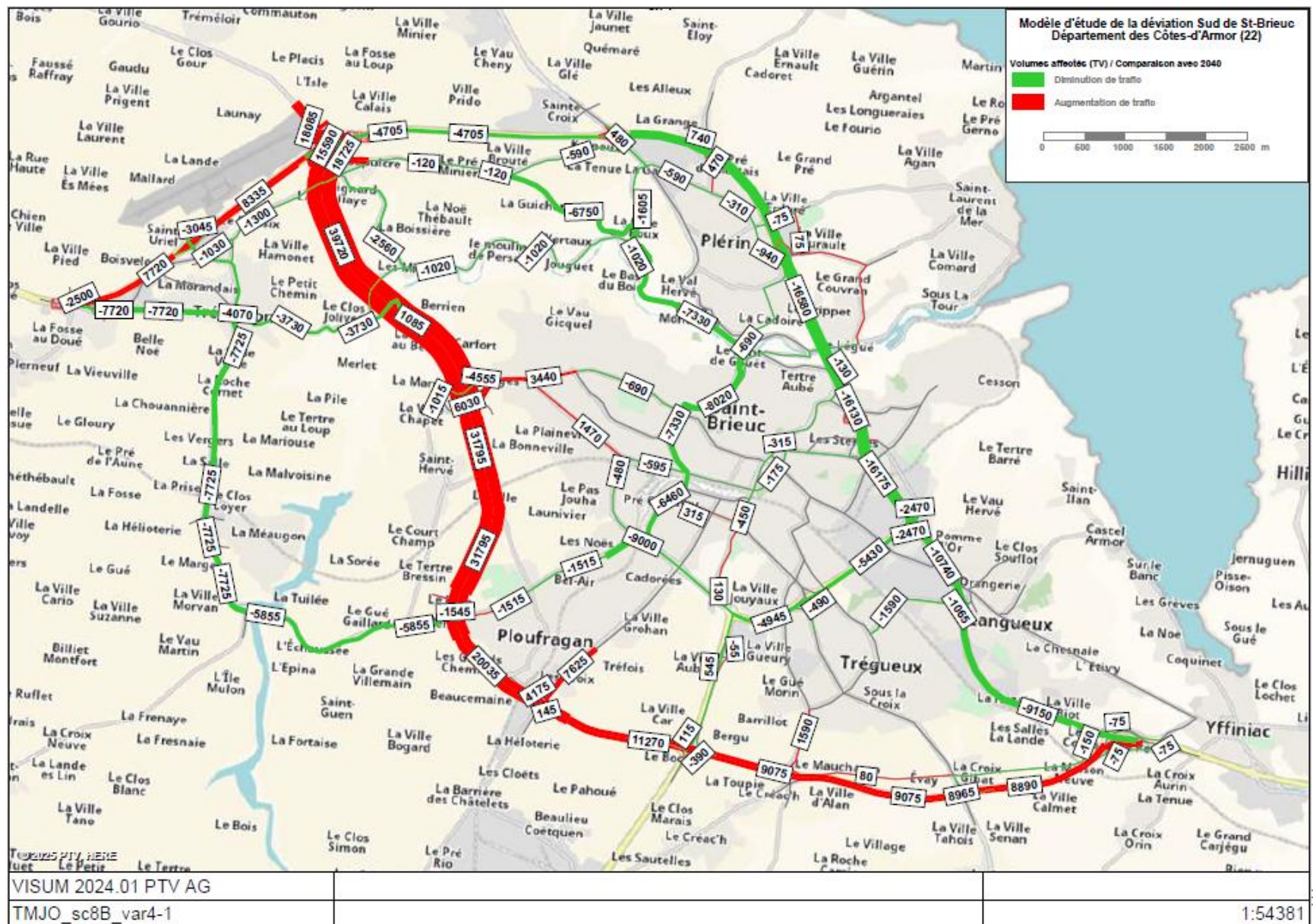
 - **Des difficultés localisées au niveau des échangeurs du Sépulcre et du Perray**
 - **Une augmentation notable du trafic de transit au droit de l'échangeur du Sabot à Ploufragan**
- **Des modifications significatives d'itinéraires, induisant de fortes diminutions de trafic pour des voies départementales et communales**
 - **Fortes baisses de trafic au cœur de Trémuson (moins de 1 000 véh/j) et sur les D712, 36 et 45 (divisé par 2 à 3)**
 - **Baisse importante de trafic sur la pénétrante Nord de Saint-Brieuc rue de la Vieille Côte (-7 330 veh/j)**
- **Aucun report de grand transit montrant que la RD222 conserve un caractère local (flux d'échanges ou petit transit)**
 - Temps de parcours sur le transit Est <> Ouest plus rapide par la RD222 que par la RD45, mais pas plus rapide que par la RN12
 - Pas d'impact négatif sur les voies secondaires (occupation inférieure à 70% en heure de pointe)
 - **Diminution de l'ordre de 5 000 véh/j au droit du viaduc du Légué mais les phénomènes de congestion ne sont pas résorbés sur la RN12 au droit de Saint-Brieuc/Plérin (occupation de l'ordre de 90 à 110% en heure de pointe).**

Modélisation de la variante 4 2040

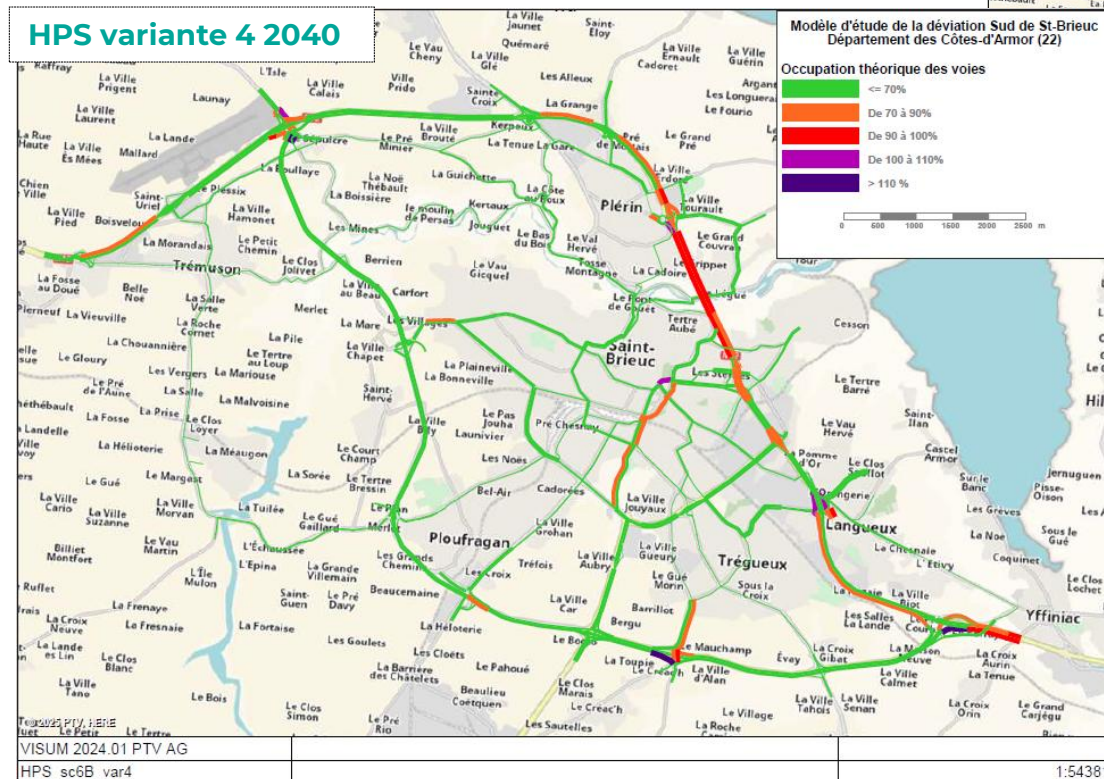
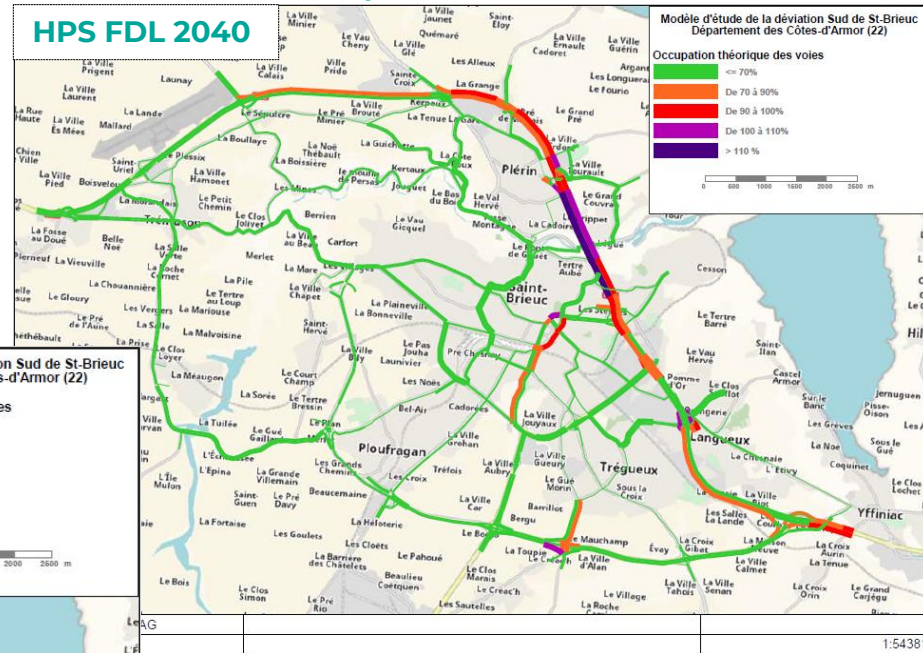


Modélisation de la variante 4 2040

Comparaison FDL/2040 (TMJO – TV – AMS adapté)



Occupation comparée des voies (HPS FDL / HPS variante)

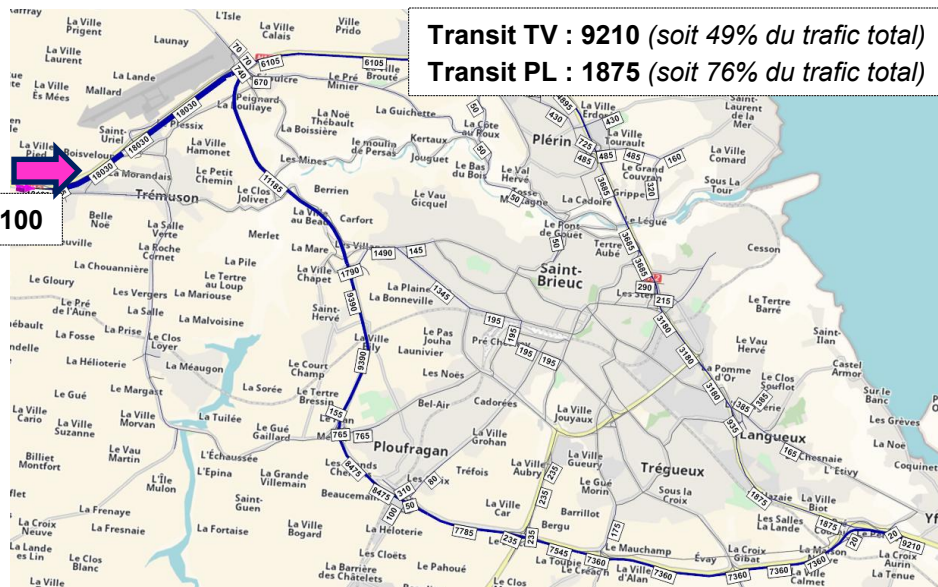


Volumes affectés sur le réseau (TMJO – TV – AMS adapté)



Modélisation de la variante 4 2040

Diffusion du trafic sur la RN12



Brest – Rennes :

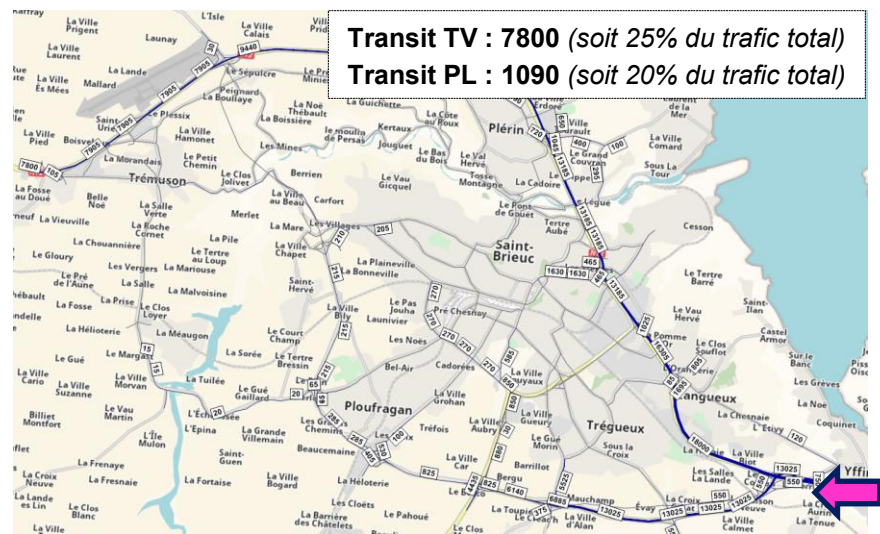
Report de transit important depuis la RN12 vers la RD222 : 7340 véh/j empruntent la RD222 dans le sens Ouest – Est, soit 80% du trafic de transit total

La bretelle RN12 -> RD222 facilite les échanges entre les deux axes facilitant ainsi le transit Ouest -> Est

Rennes – Brest :

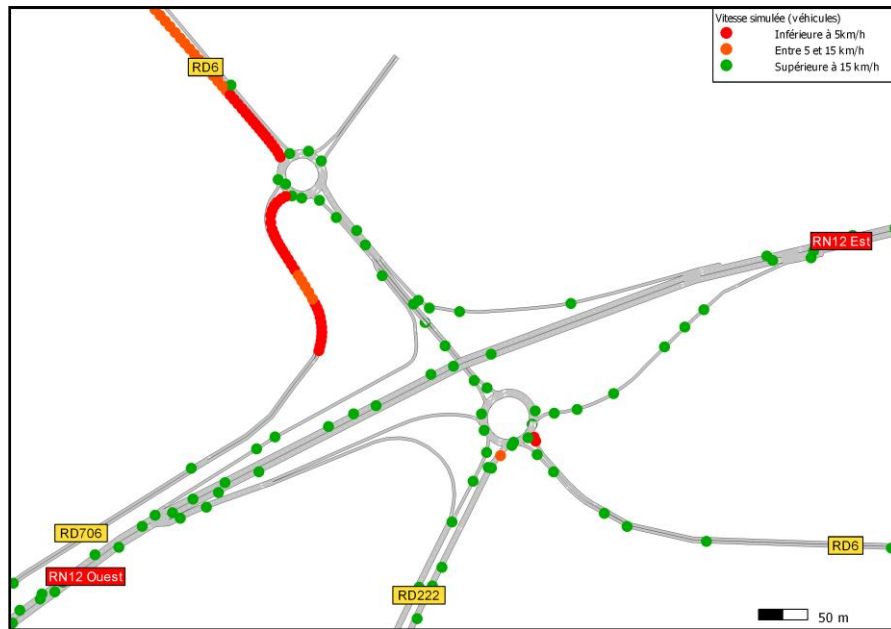
Aucun report de trafic de transit sur la RD222

Cette absence de transit dans le sens Est -> Ouest est induit par les difficultés rencontrées en traversée de l'échangeur du Sépulcre entrainant une forte congestion et un allongement des temps de parcours



Fonctionnement dynamique - Echangeur du Sépulcre (HPM / HPS)

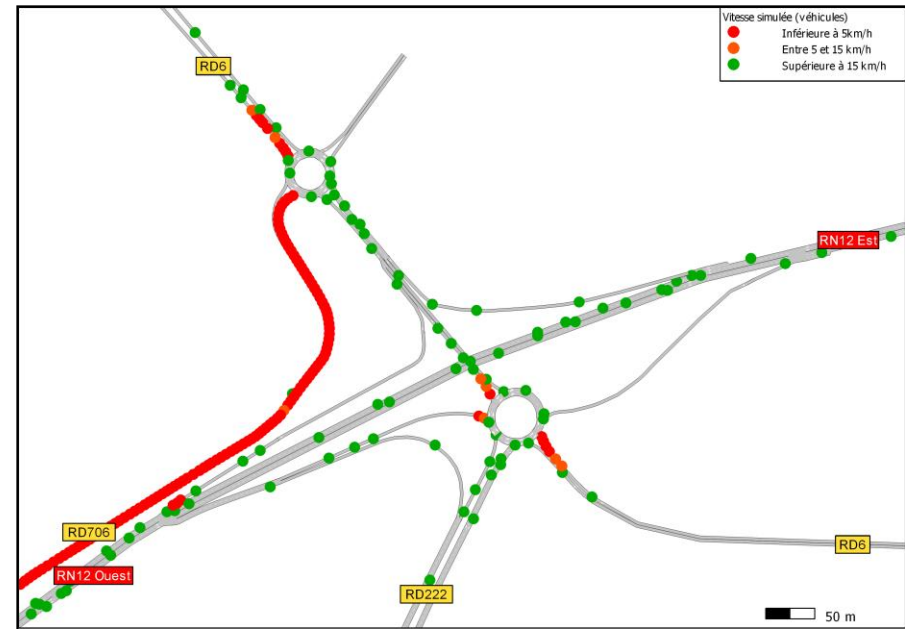
HPM



Forte saturation avec des remontées de files supérieures à 1400 mètres sur la RD6 Nord (soit plus de 5min d'attente en moyenne) et de 135 mètres sur la RD706 (21 sec d'attente en moyenne)

Aucune difficulté par ailleurs malgré quelques ralentissements en hyperpointe sur la RD222

HPS



Difficultés et remontées de files importantes sur la RD706 avec des remontées de files de 730 mètres (17 sec d'attente en attente)

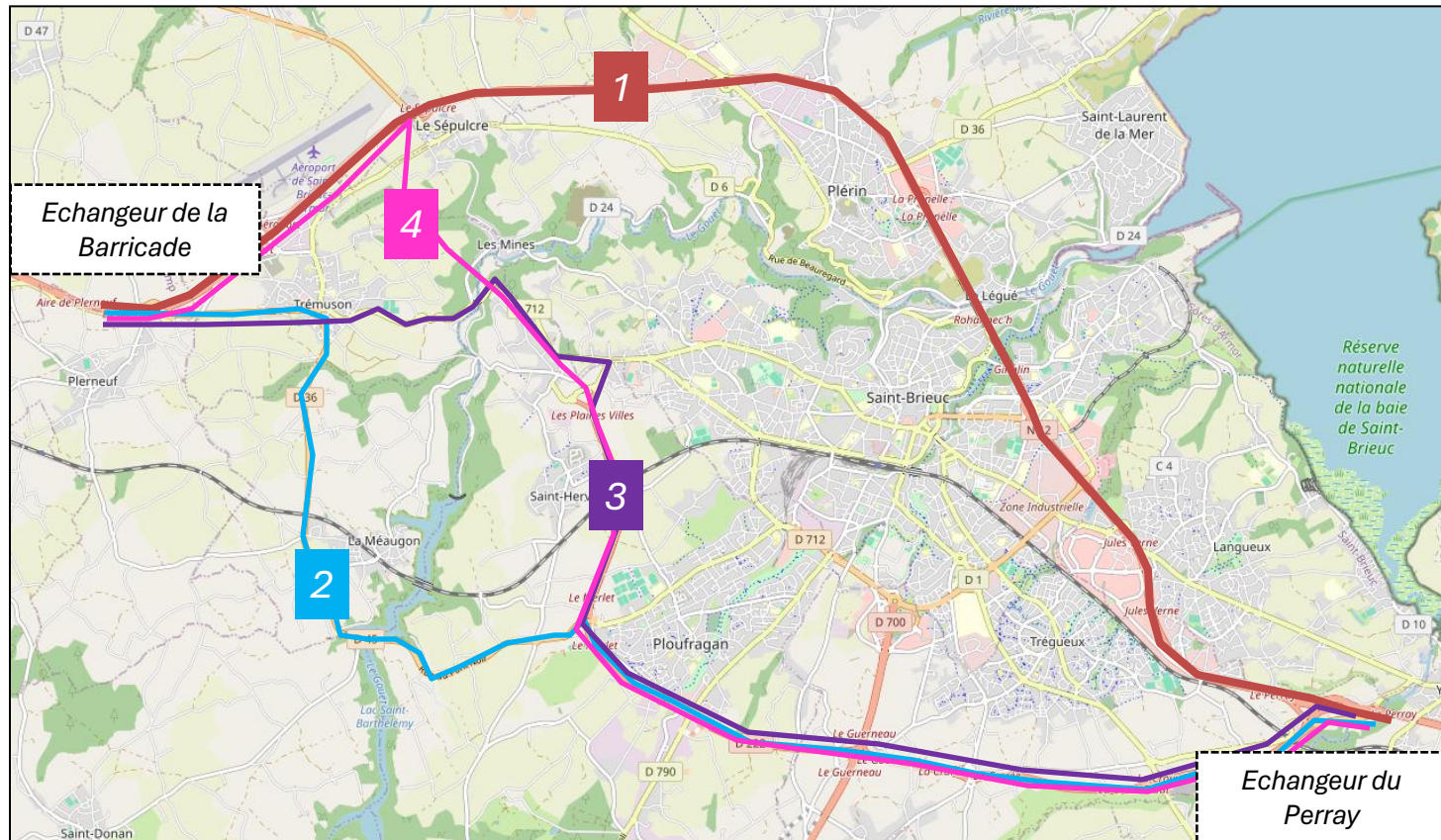
Aucune difficulté par ailleurs malgré quelques ralentissements en hyperpointe sur la RD222 et la RD6 Sud

Fonctionnement largement dégradé induit par le flux RD222 -> RN12 Ouest via les deux giratoires et la RD6, entraînant des difficultés d'insertion importantes au droit du giratoire Nord

Modélisation de la variante 4 2040

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 - RN12	2 - RD45/RD222	3 - RD712/RD222	4 - RD222 (par rapport à 2x1)
Brest – Rennes	HPM	13'25 (- 1'50)	16'31 (- 59'')	16'27 (- 55'')	13'25 (- 1'30)
	HPS	13'10 (- 1'49)	16'17 (- 27'')	16'22 (- 23'')	13'12 (- 2'12)
Rennes – Brest	HPM	13'13 (- 15'')	16'00 (- 46'')	15'52 (- 1'01)	14'03 (- 1'35)
	HPS	13'26 (- 29'')	15'52 (- 1'20)	15'38 (- 1'42)	14'31 (- 1'22)

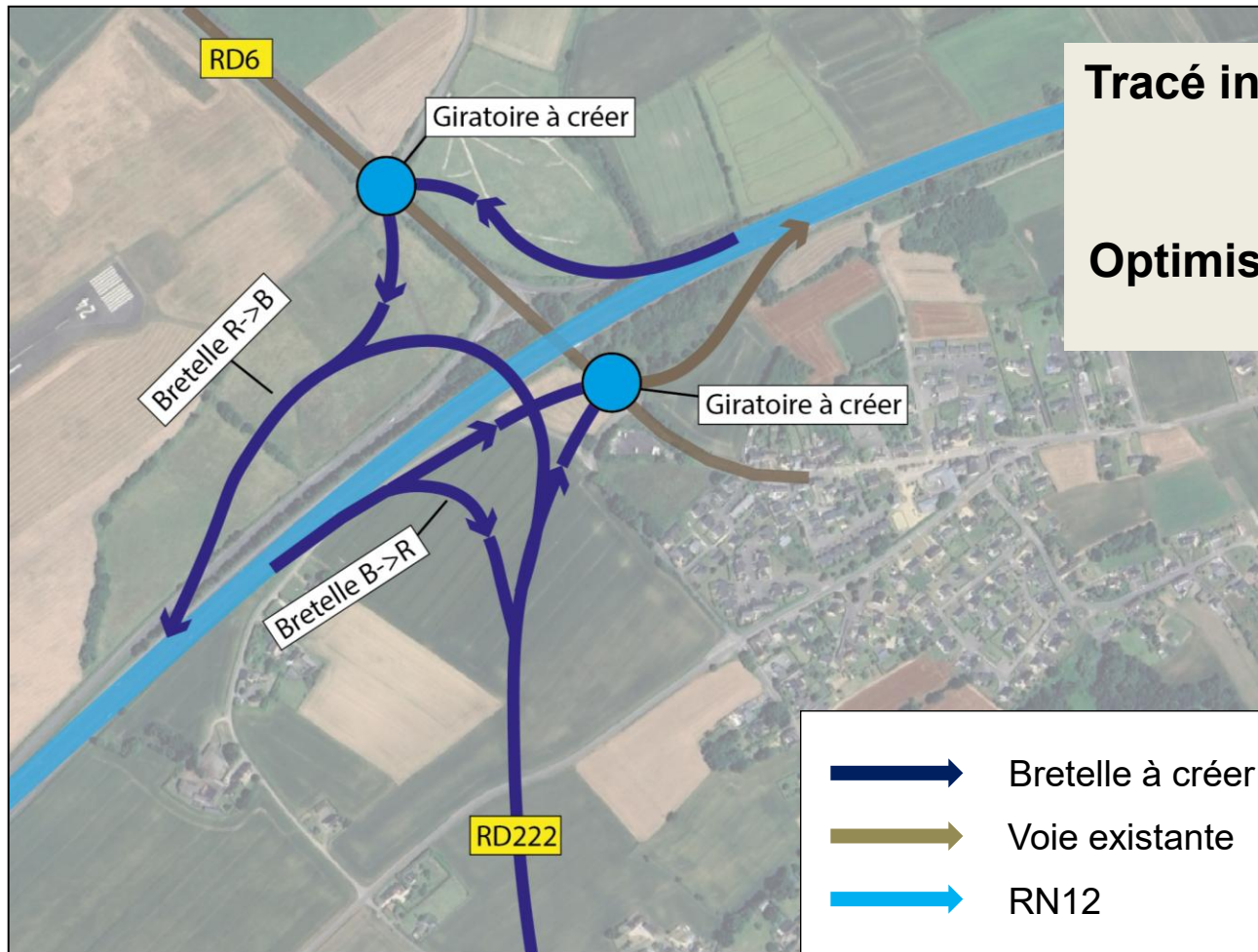


NB : Les temps de parcours sont ici comparés par rapport au Scénario Fil de l'Eau 2040 (excepté itinéraire 4.)

Conclusions de la variante 4

- Une attractivité renforcée de la RD222 entre l'échangeur du Merlet et l'échangeur du Sépulcre avec un itinéraire complet à 2x2 voies
 - 39 720 véh/jour en scénario AMS (+ 14 000 véh/jour par rapport au scénario 2x1), cohérent avec un profil 2x2 voies
 - Des difficultés avérées d'écoulement au niveau de l'échangeur du Sépulcre (configuration à optimiser)
 - Des dégradations localisées au droit de certaines bretelles (La Crarée) et sur l'échangeur du Perray vers Rennes (capacité)
 - Transit Est => Ouest non reporté de la RN12 vers la RD222 induit par des temps de parcours supérieures à ceux pratiqués sur la RN12
 - Transit Ouest => Est reporté à 80% de la RN 12 vers la RD222, malgré les difficultés observées au droit des bretelles et échangeur de la RD222 (Sépulcre, Sabot et Crarée)
 - Des diminutions de trafic similaires à la variante 3 sur les routes départementales 712, 36 et 45 dans les secteurs de Trémuson, Méaugon, Ploufragan
 - Accroissement de la baisse des trafics sur le secteur Vieille côte (- 8000 véh/j), sur la RD700 et la rocade urbaine de Saint-Brieuc notamment sur les rues Monge et Ampère (-5000 véh/j)
- Des diminutions de trafic accentuées pour la RN12
 - Phénomènes de congestion diminués sur la RN12 au droit de Saint-Brieuc/Plérin (occupation inférieure à 90% en heure de pointe) avec -17 000 véh/j au droit du viaduc du Ligué

Modélisation de la variante 5 2040

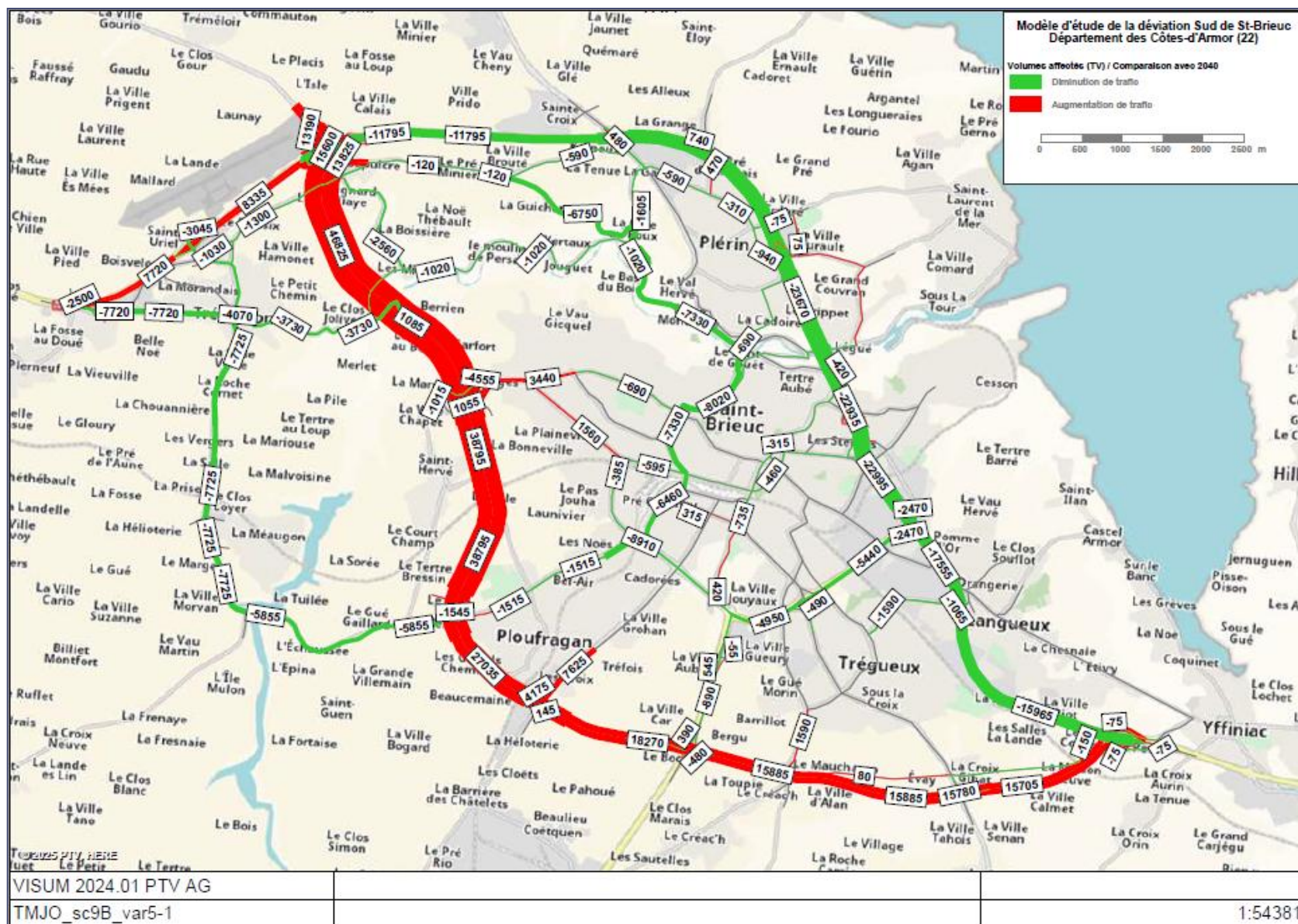


**Tracé initial section D RD222
à 2x2 voies
+
Optimisation de l'échangeur
du Sépulcre**

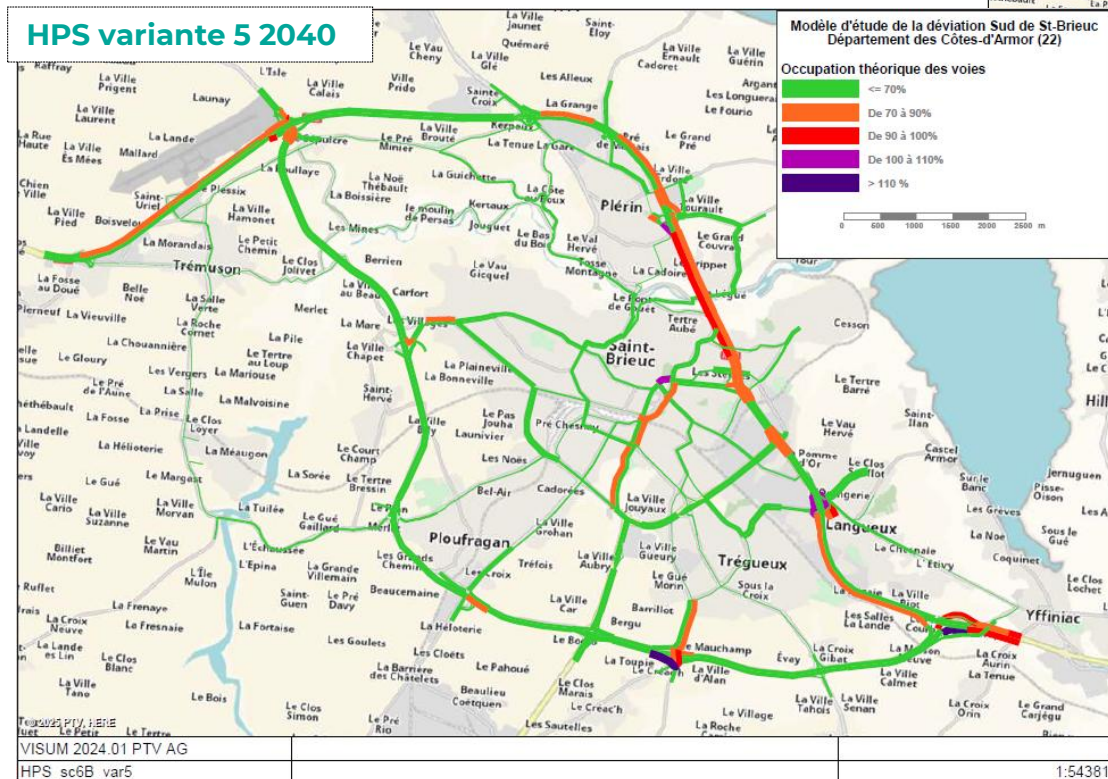
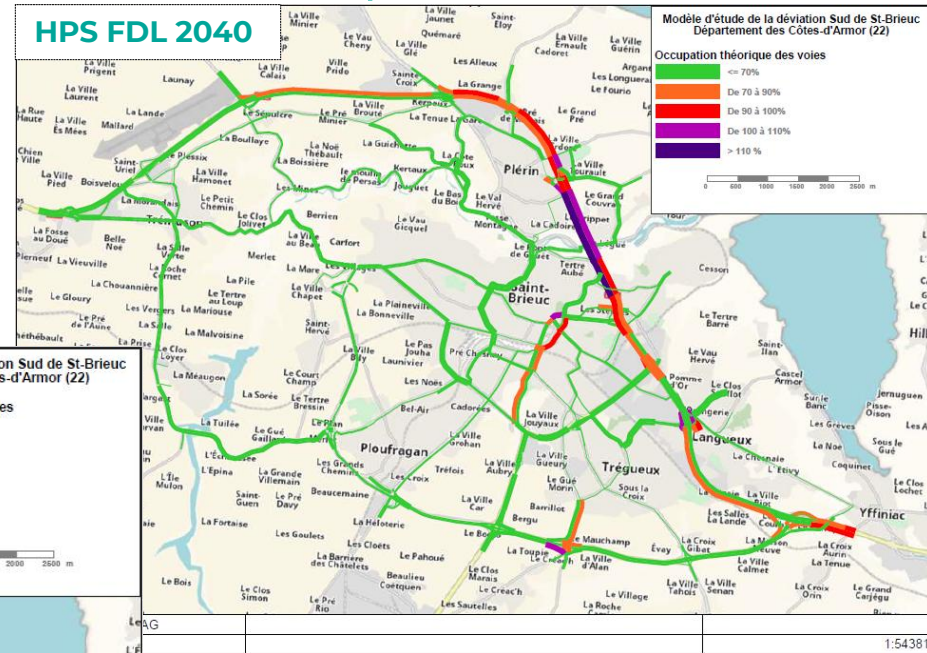
Schéma de principe de l'échangeur du Sépulcre optimisé dans le cadre de la Variante 5

Modélisation de la variante 5 2040

Comparaison FDL/2040 (TMJO – TV – AMS adapté)

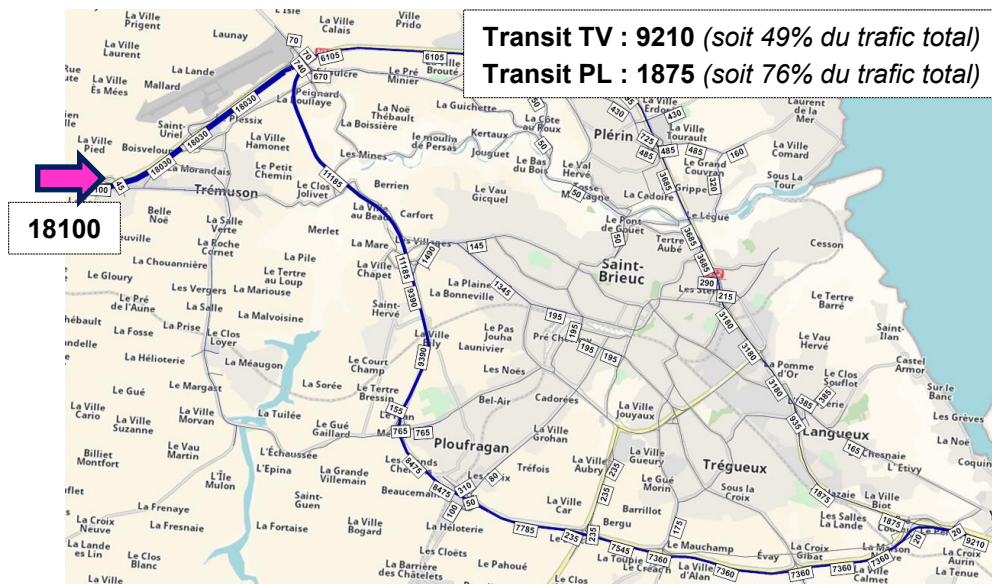


Occupation comparée des voies (HPS FDL / HPS variante)



Modélisation de la variante 5 2040

Diffusion du trafic sur la RN12



Brest – Rennes :

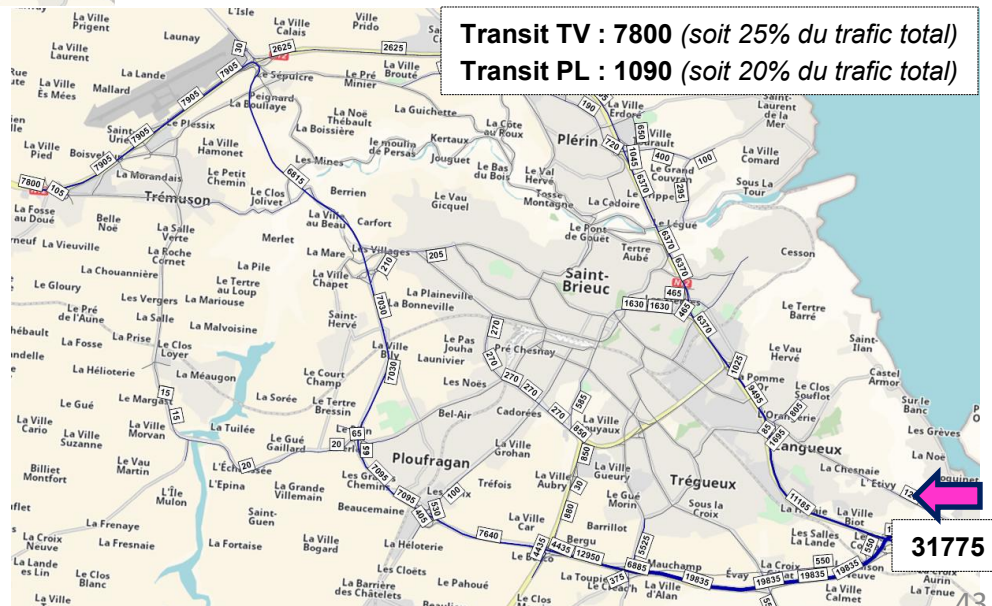
Report de transit de la RN12 capté à 95% par la RD222 (soit 8950 véh/j dans le sens Ouest – Est)

Comme pour la variante 4, la bretelle RN12 -> RD222 facilite les échanges entre les deux axes facilitant ainsi le transit Ouest -> Est

Rennes – Brest :

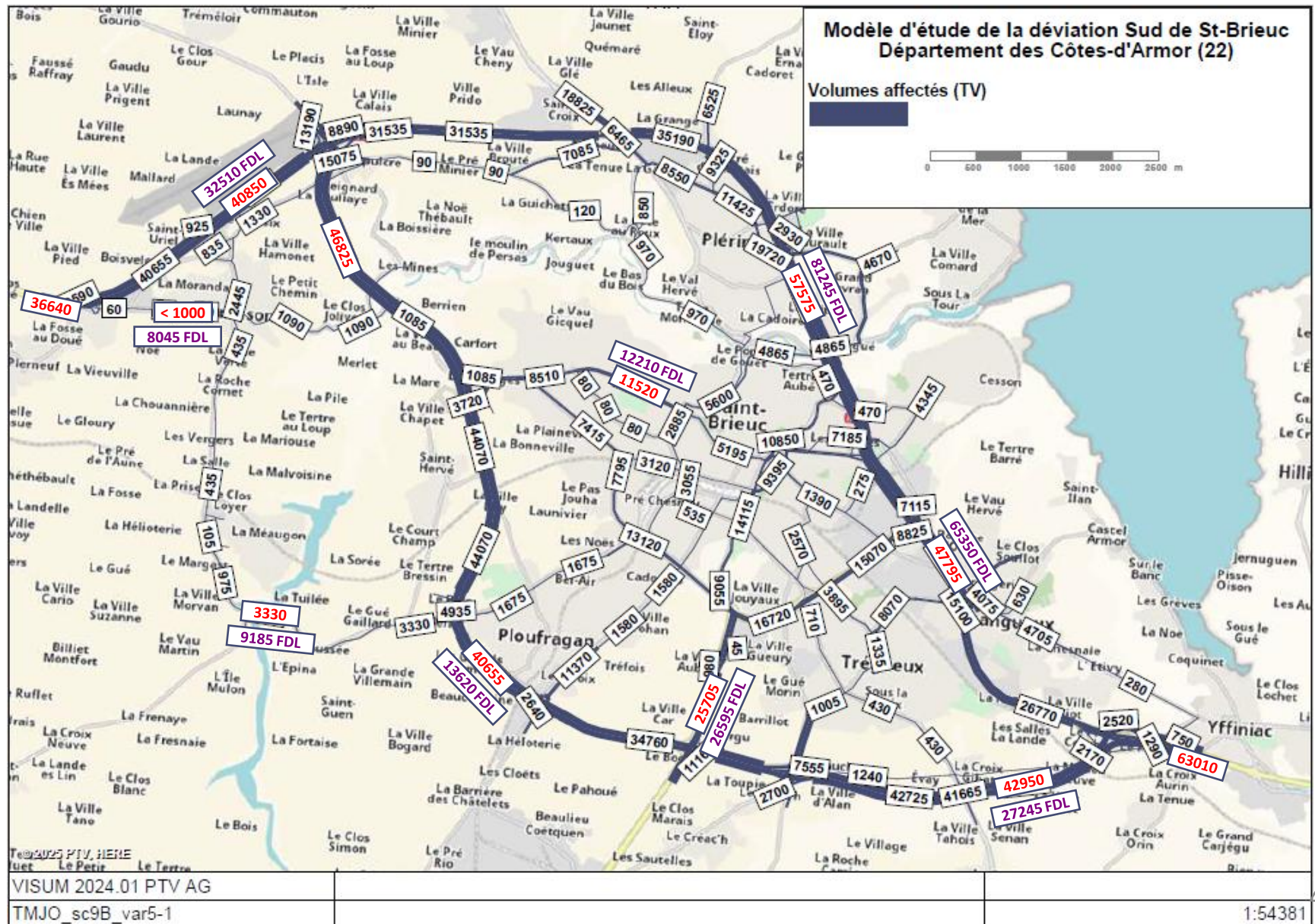
Report de transit de la RN12 capté à 85% par la RD222 (soit 6710 véh/j dans le sens Est – Ouest)

Au contraire de la variante 4, la bretelle RN12 -> RD222 facilite ici fortement les échanges entre les deux axes facilitant ainsi le transit Ouest -> Est



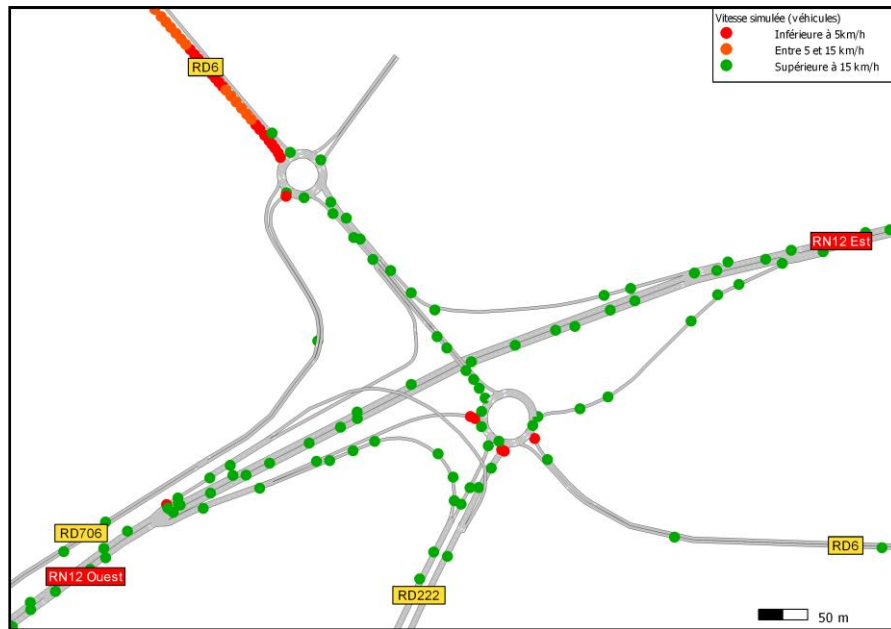
Modélisation de la variante 5 2040

Volumes affectés sur le réseau (TMJO – TV – AMS adapté)



Fonctionnement dynamique - Echangeur du Sépulcre (HPM / HPS)

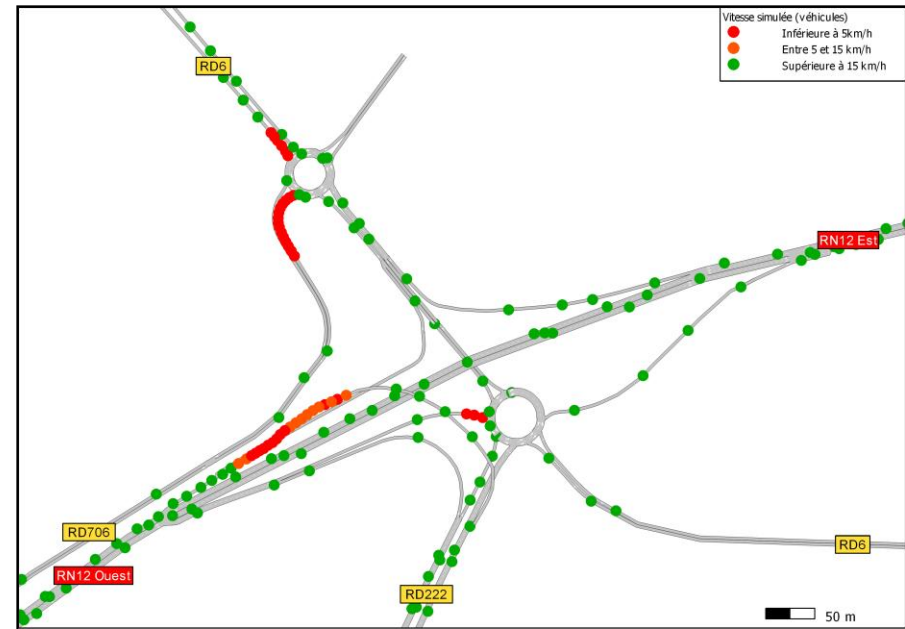
HPM



Difficultés persistantes sur la RD6 Nord avec des remontées de files de 125 mètres (25 secondes d'attente en moyenne)

Fonctionnement globalement fluide par ailleurs

HPS



Quelques difficultés persistantes sur la RD706 avec des remontées de files inférieures à 100 mètres (6 sec d'attente en moyenne)

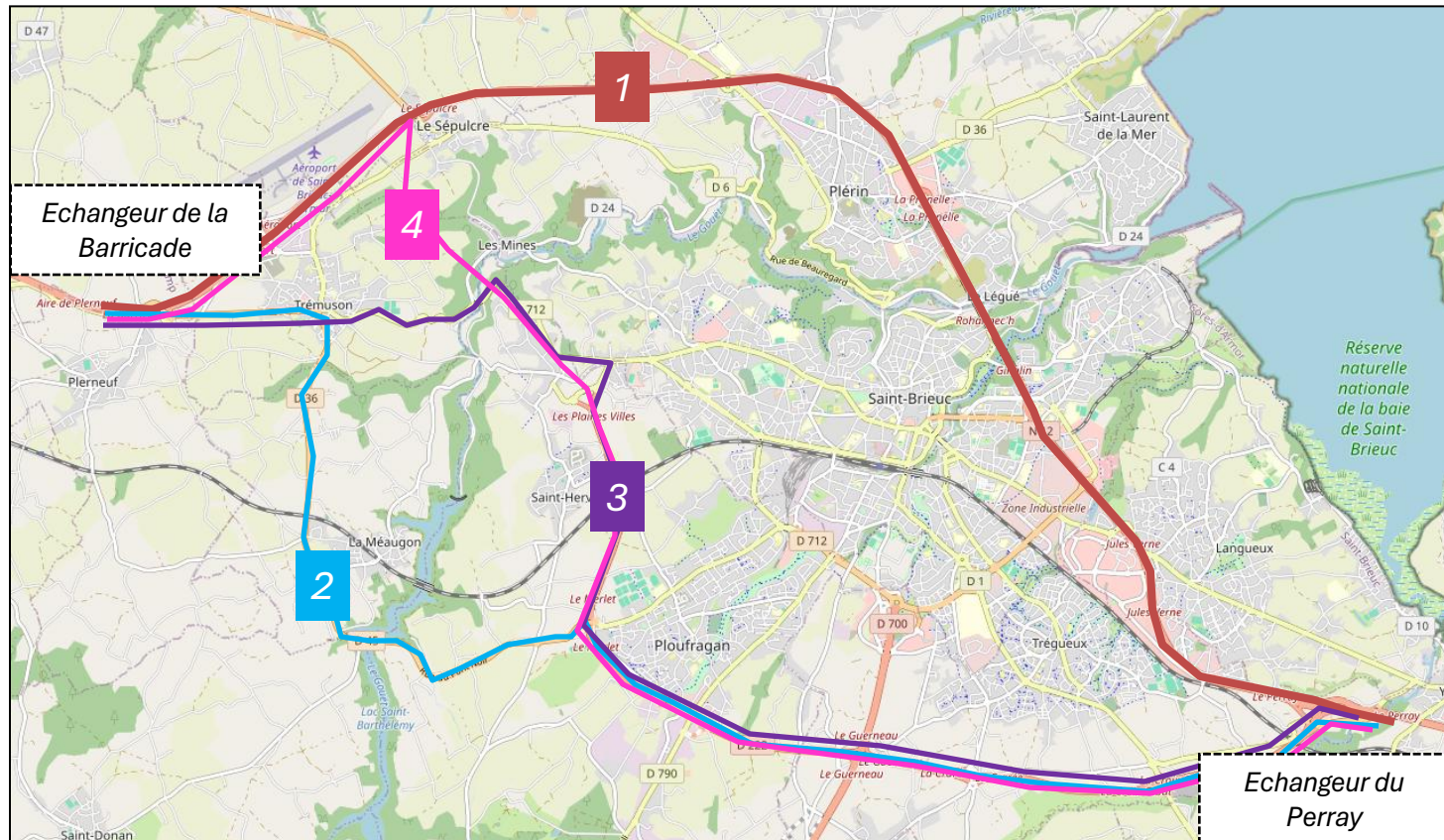
Fonctionnement globalement fluide par ailleurs malgré des difficultés d'insertion sur la RN12 Ouest depuis la bretelle de la RD222

Fonctionnement globalement amélioré avec l'optimisation de l'échangeur et de la bretelle RD222 -> RN12 avec cependant des difficultés persistantes sur le giratoire Nord induit par le flux RN12 Est -> RD222 et des potentiels difficultés d'insertion sur la RN12 Ouest depuis la RD222

Modélisation de la variante 5 2040

Temps de parcours (tous véhicules)

		1 - RN12	2 - RD45/RD222	3 - RD712/RD222	4 - RD222 (par rapport à 2x1)
Brest – Rennes	HPM	13'22 (-1'53)	16'32 (- 58'')	16'28 (- 54'')	13'22 (- 1'33)
	HPS	13'09 (-1'50)	16'18 (- 26'')	16'24 (- 21'')	13'09 (- 2'15)
Rennes – Brest	HPM	13'02 (- 26'')	16'12 (- 34'')	16'05 (- 48'')	13'02 (- 2'36)
	HPS	13'07 (- 48'')	16'07 (- 1'05)	15'52 (- 1'28)	13'07 (- 2'46)



NB : Les temps de parcours sont ici comparés par rapport au Scénario Fil de l'Eau 2040 (excepté itinéraire 4)

Conclusions de la variante 5

- Une attractivité renforcée de la RD222 entre l'échangeur du Merlet et l'échangeur du Sépulcre avec un itinéraire complet à 2x2 voies par un transit quasi complet par la RD222
 - 46 825 véh/jour en scénario AMS (+ 21 000 véh/jour par rapport au scénario 2x1), trafic très important
- Un report des flux de transit de la RN12 vers la RD222 capté quasi complet (> 85%) mais sous réserve d'adapter l'échangeur du Sépulcre
 - Pas d'impact négatif sur les voies secondaires (occupation inférieure à 70% en heure de pointe)
 - Phénomène de congestion nettement diminué sur la RN12 au droit de Saint-Brieuc/Plérin (occupation inférieure à 80% en heure de pointe)
 - Impact potentiel sur les échangeurs et les bretelles associées sur la RD222 spécifiquement au Perray et dans le secteur de Trégueux (occupation supérieure à 100% des bretelles)
 - L'optimisation de l'échangeur du Sépulcre est nécessaire pour capter le transit dans les deux sens de circulation

▪ **Fil de l'Eau :**

- L'attractivité de la RD222 est renforcée avec la finalisation de la section E
- La fluidité de circulation et les temps de parcours sont améliorés pour la RD222, sans que cela vienne pour autant concurrencer la RN12 sur le transit Est <> Ouest
- Augmentation de l'ordre de 800 à 1 200 véh/j sur les RD36/45 du fait du développement économique au Sud du périmètre d'étude (zone des Châtelets, Zoopôle, Plaintel, Saint-Brandan, Lanfains) sans impacts négatif sur la circulation des RD36, 45 et 712 (occupation inférieure à 70% en heure de pointe)
- Dans la traversée de Trémuson, le trafic reste relativement stable
- Baisse de trafic sur les voiries internes à Saint-Brieuc du fait du développement des modes alternatifs à la voiture pour les courtes distances (vélo, marche, TC)

▪ **Déviations de Trémuson :**

- La déviation Sud-Ouest a un impact local permettant de réduire significativement le trafic en traversée de Trémuson (RD712 Ouest) mais induit, rue de Brest, en amont de la déviation une augmentation de 3 700 véh/j par rapport au scénario Fil de l'Eau et de l'ordre de 800 véh/j sur les RD 36 et 45 au Sud de Trémuson mais sans impacts négatif sur la circulation (occupation inférieure à 70% en heure de pointe)
- Le trafic PL est capté à plus de 80% du cœur du bourg
- La déviation Sud-Est couplée à la déviation Sud-Ouest permet de réduire encore davantage le trafic en traversée de Trémuson et sur un plus long linéaire
- Les déviations n'ont pas d'impact sur la circulation et la congestion de la RN12 aux heures de pointe.

▪ Section D (2x1 voie) :

- Le contournement par la RD222 a un trafic supérieur à 26 000 véh/j mais les sections C et D sont alors en limite de capacité en section et à fortiori sur certains échanges (Sépulcre) ou bretelles (Ploufragan, Crarée)
- Le trafic baisse de 5 000 véh/j sur la RN12 mais cela entraîne peu de résorption des congestions aux heures de pointe (90 à 110% d'occupation)
- Le transit VL n'est pas capté par la RD222 car les temps de parcours ne sont pas concurrentiels par rapport à la RN12
- Des baisses importantes de trafic sont toutefois à noter : en traversée de Trémuson et sur RD36 et 45 (-6 400 veh/j), sur la RD712 Ouest (-7 700 véh/j) et la RD712 Est (-4 000 véh/j) ainsi que sur la pénétrante Nord de Saint-Brieuc (Vieille côte de Gouët avec -7 300 véh/j)

▪ Section D (2x2 voies) :

- Le niveau de trafic passe à 39 700 véh/j (variante 4) et 46 800 véh/j (variante 5) avec un profil 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire qui réduit le risque de congestion
- Réduction de 16 000 véh/j (variante 4) à 24 000 véh/j (variante 5) du trafic sur la RN12 au niveau des viaducs ramenant le taux d'occupation à 90%, voir 80 % en variante 5 dans le sens Est-Ouest
- En variante 4, aucun report de transit VL dans le sens Rennes => Brest en raison de contraintes géométriques et de capacité de l'échangeur du Sépulcre (2 giratoires à franchir dans le sens Rennes-Brest)
- Les effets sur les trafics des RD36, 45 et 712 sont amplifiés par rapport à la 2x1 voie avec -1000 véh/j supplémentaires
- **Cette variante s'envisage dans le cas d'un échangeur du Sépulcre nécessairement optimisé (variante 5) avec un aménagement de type diffuseur dans les deux sens afin de pouvoir capter le transit dans les deux sens de manière efficace.**
- **Dans ce cas, un équilibre des trafics s'opère entre le RD222 et la RN12 aux alentours des 50 000 véh/j**