

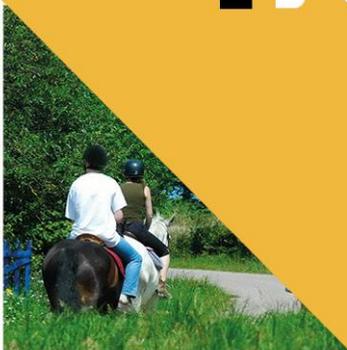
**DINAN**  
AGGLOMÉRATION

**PLAN  
LOCAL  
URBANISME  
INTERCOMMUNAL**

**CAHIER TRANSPORTS  
ET DEPLACEMENTS**

Janvier 2020

ÉCONOMIE  
HABITAT  
DÉPLACEMENTS  
AGRICULTURE  
PATRIMOINE  
ENVIRONNEMENT



SOMMAIRE

Chapitre 1 : Organisation du territoire et mobilité des habitants .....	3
I. Les caractéristiques du territoire .....	3
II. La mobilité des habitants .....	10
III. Synthèse .....	21
Chapitre 2 : Les conditions de déplacement tous modes sur le territoire .....	22
I. De bonnes conditions de déplacements routiers .....	22
II. Les conditions de stationnement dans les communes .....	29
III. Une offre de déplacements en transport collectif à améliorer .....	31
IV. Une offre de déplacements pour les modes actifs essentiellement touristiques .....	50
V. Des alternatives à la voiture individuelle à encourager .....	54
VI. Synthèse .....	58
Annexe : synthèse par secteurs .....	60



Les diagnostics à l'échelle de Dinan Agglomération ont été réalisés au début de la procédure d'élaboration du PLUi soit en 2016-2017.

# Chapitre 1 : Organisation du territoire et mobilité des habitants



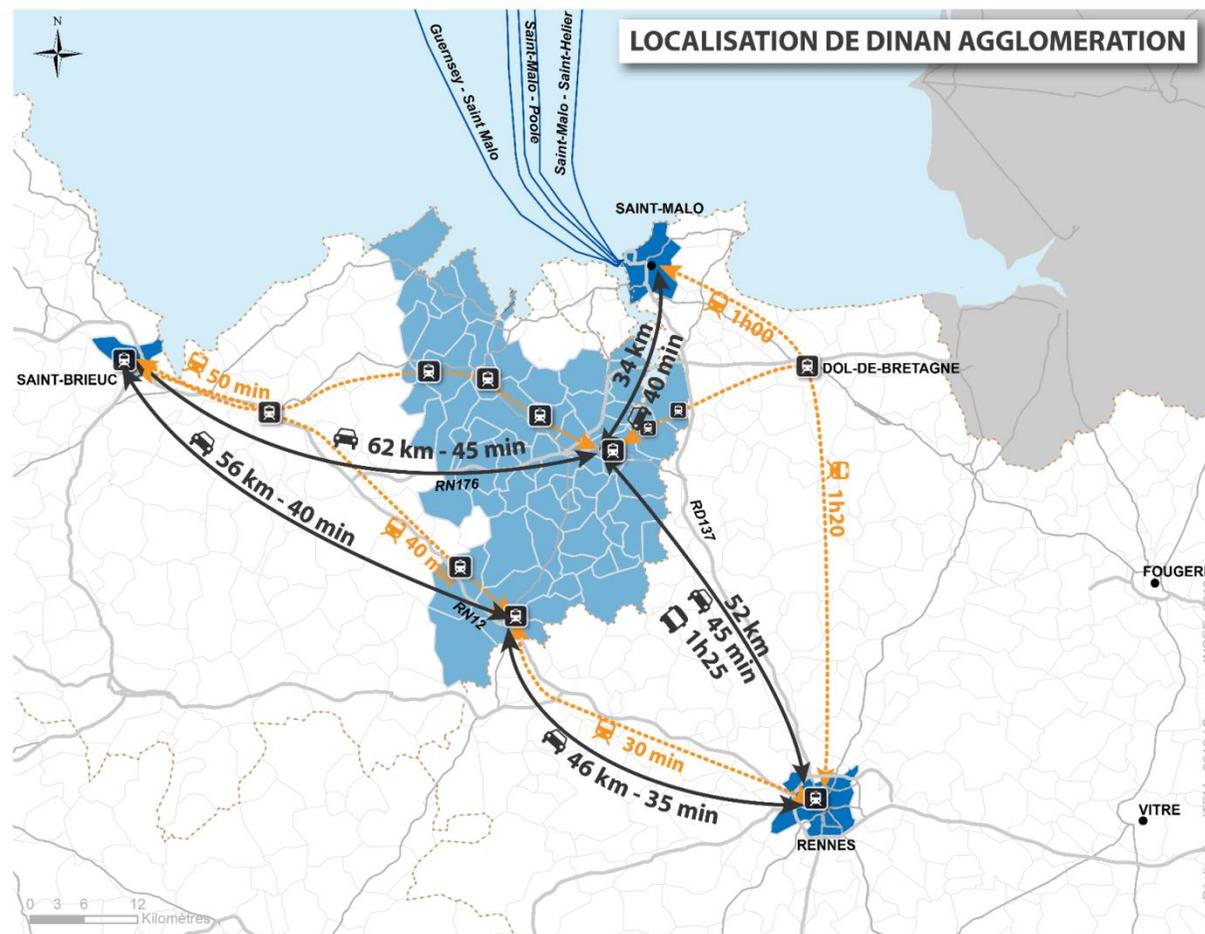
## I. Les caractéristiques du territoire

### 1. Positionnement géographique

Le territoire se situe à l'extrémité Est des Côtes d'Armor, aux portes de l'Ille-et-Vilaine, à proximité des grandes agglomérations et des bassins d'emploi tels que Dinan, Rennes (45 min), Saint-Brieuc (45 min) ou Saint-Malo (25 min).

Localisée au carrefour de plusieurs axes structurants (RD 137, RN 176 et RN12) générant **des flux de déplacements importants**, ces axes supportent une importante part de trafic traversant l'espace urbain, notamment la Ville de Dinan.

A ces flux quotidiens s'ajoutent **des flux touristiques** en saison estivale, engendrant des problèmes de congestion sur certains axes.



## 2. Armature territoriale identifiée dans le SCoT



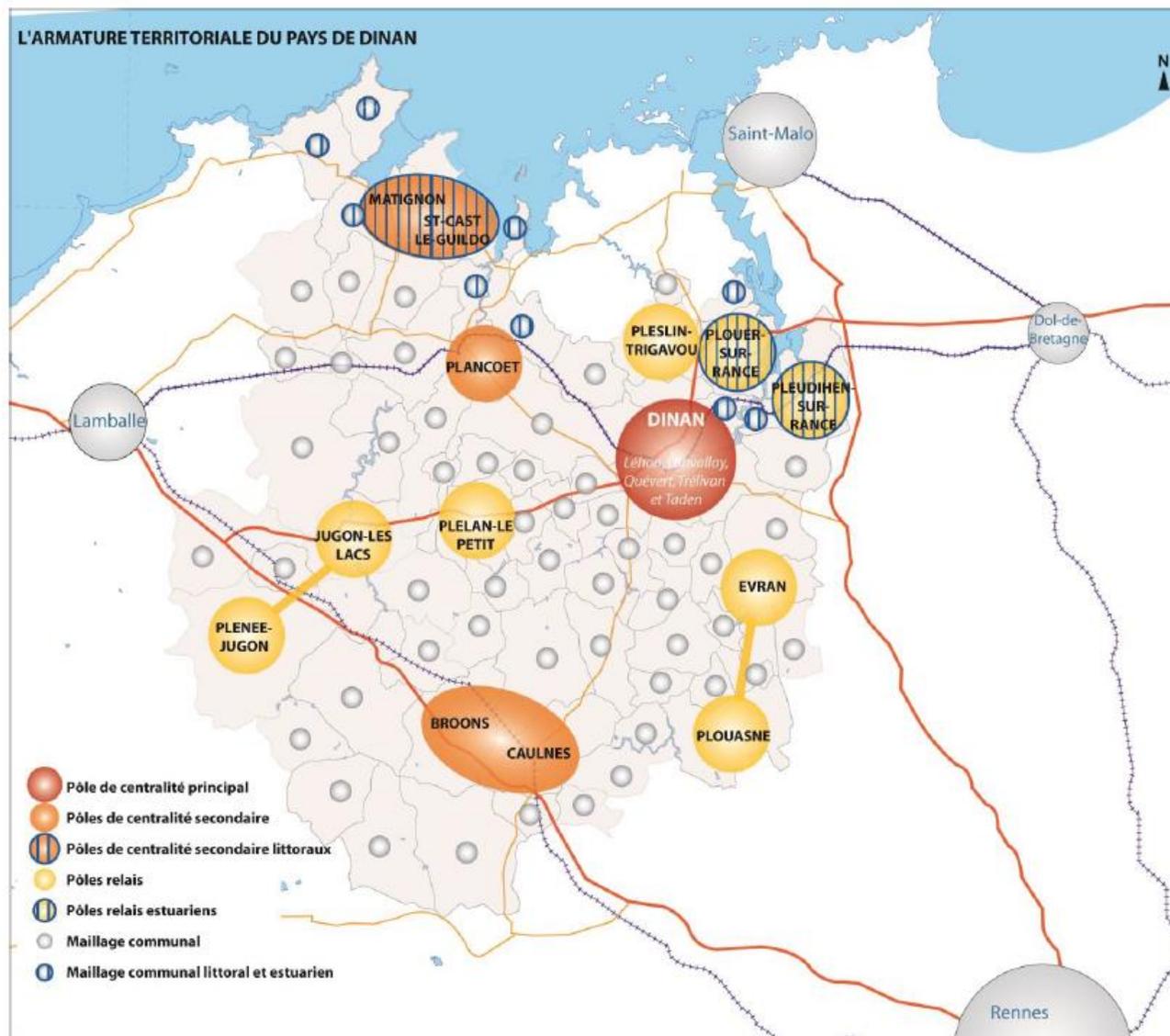
Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays de Dinan (approuvé en 2014), identifie l'armature territoriale comme suit :



- **Le pôle de centralité principal** de Dinan, composé de la commune-centre Dinan, de Léhon, Lanvallay, Trélivan, Taden et Quévert,
- **Les pôles de centralité secondaires** de Plancoët, de Broons et Caulnes, ainsi que de Matignon et Saint-Cast-le Guildo,
- **Les pôles relais :**
  - **Estuariens** : Plouër-sur-Rance et Pleudihen-sur-Rance,
  - **Intérieurs** : Plélan-le-Petit, Pleslin-Trigavou, Evran - Plouasne.



Les orientations qui seront prises dans la stratégie mobilité tiendront compte de l'organisation territoriale définie dans le SCoT et déclinée dans le futur PLUi. Le Plan de Déplacement Communautaire (PDC) veillera à ce que les offres de mobilité futures puissent répondre à des enjeux d'accessibilité et de desserte de ces pôles.



### 3. Les orientations du PADD du SCoT en matière de transport et déplacements



Le PADD du SCoT du Pays de Dinan propose des orientations en lien avec la thématique des déplacements afin que le Pays devienne un territoire d'accueil à l'horizon 2032. Dès lors, une amélioration de la desserte des territoires est indispensable, que ce soit au niveau des liaisons internes ou avec les pôles extérieurs. Ainsi, « Le projet de SCoT dessine un système de déplacements qui pallie aux carences et difficultés recensées et met en perspective l'armature territoriale du Pays.

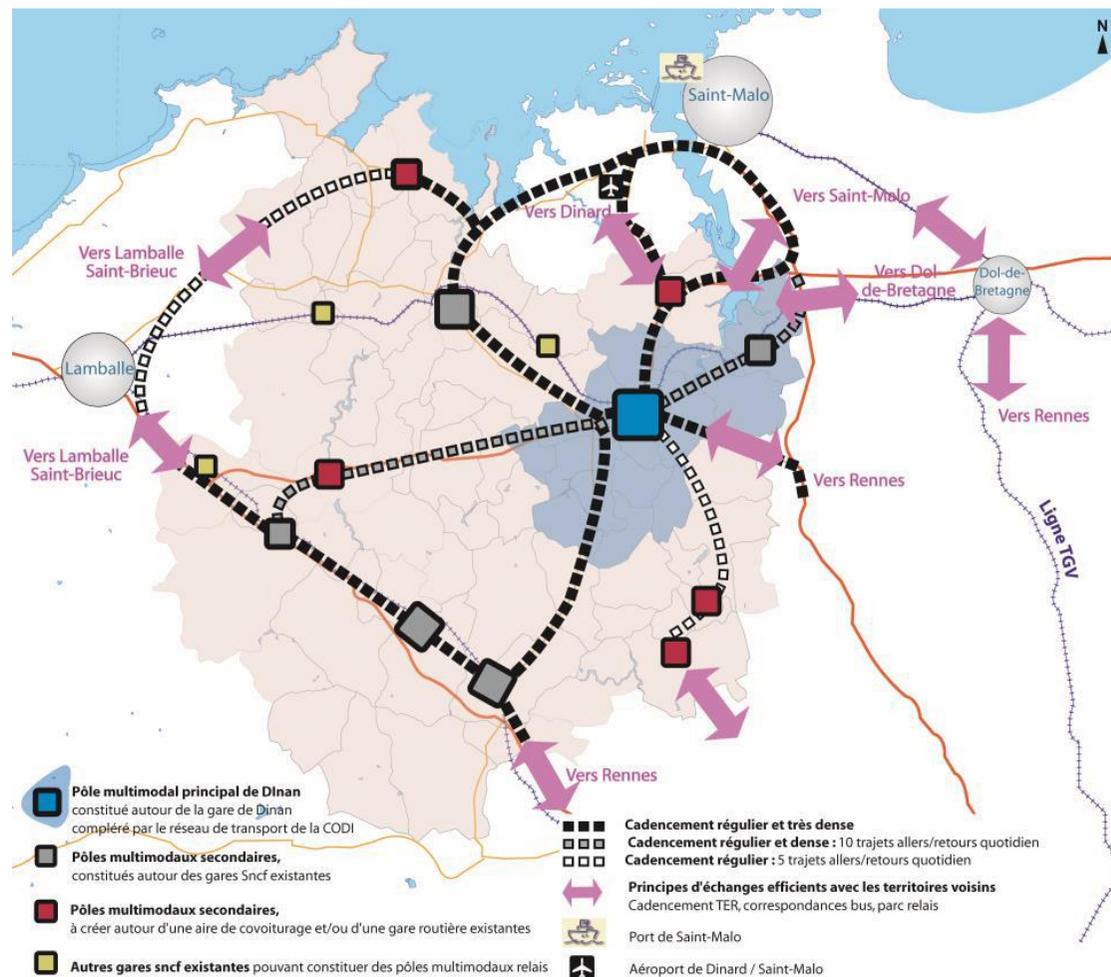
Les pôles de centralité principaux, secondaires ou relais doivent permettre une desserte multimodale et constituer des points de rabattement privilégiés depuis le maillage communal notamment, mais aussi depuis et vers l'extérieur du territoire.

Cette réflexion intègre l'ensemble des modes de déplacements, communs ou innovants : voiture particulière, train, bus, covoiturage, modes doux, transport à la demande etc., afin de mettre en œuvre la multimodalité sur le territoire. »

Les grandes orientations portent donc sur :

- La garantie d'une bonne accessibilité du territoire interne et externe en transport en commun,
- La confortation des pôles gare et le développement de la multimodalité du territoire,
- La favorisation de la ville des courtes distances,
- L'amélioration du réseau routier structurant du Pays.

La stratégie mobilité envisagée dans le futur PLUi et déclinée dans le Plan de Déplacements Communautaire devra prendre en compte les orientations retenues dans le SCoT, dans le cadre de la mise en œuvre des scénarios et du plan d'actions afin d'assurer la compatibilité entre les deux documents.



## 4. Incidence de la démographie sur les conditions de déplacements

### 4.1. Répartition et évolution de la population

Le territoire connaît de manière générale une croissance démographique positive. Entre 1999 et 2013 la **population a augmenté de 15%**, passant de **82 300 à 95 000 habitants (Cf. carte ci-contre)**.

La **majorité des communes sont attractives** (en moyenne +19% d'augmentation de la population), à l'exception de trois communes qui connaissent une baisse démographique : Fréhel (-23%), Saint-Jacut-de-la-Mer (-1%) et Dinan (-0.2%).

La population se concentre sur les polarités identifiées dans le SCoT :

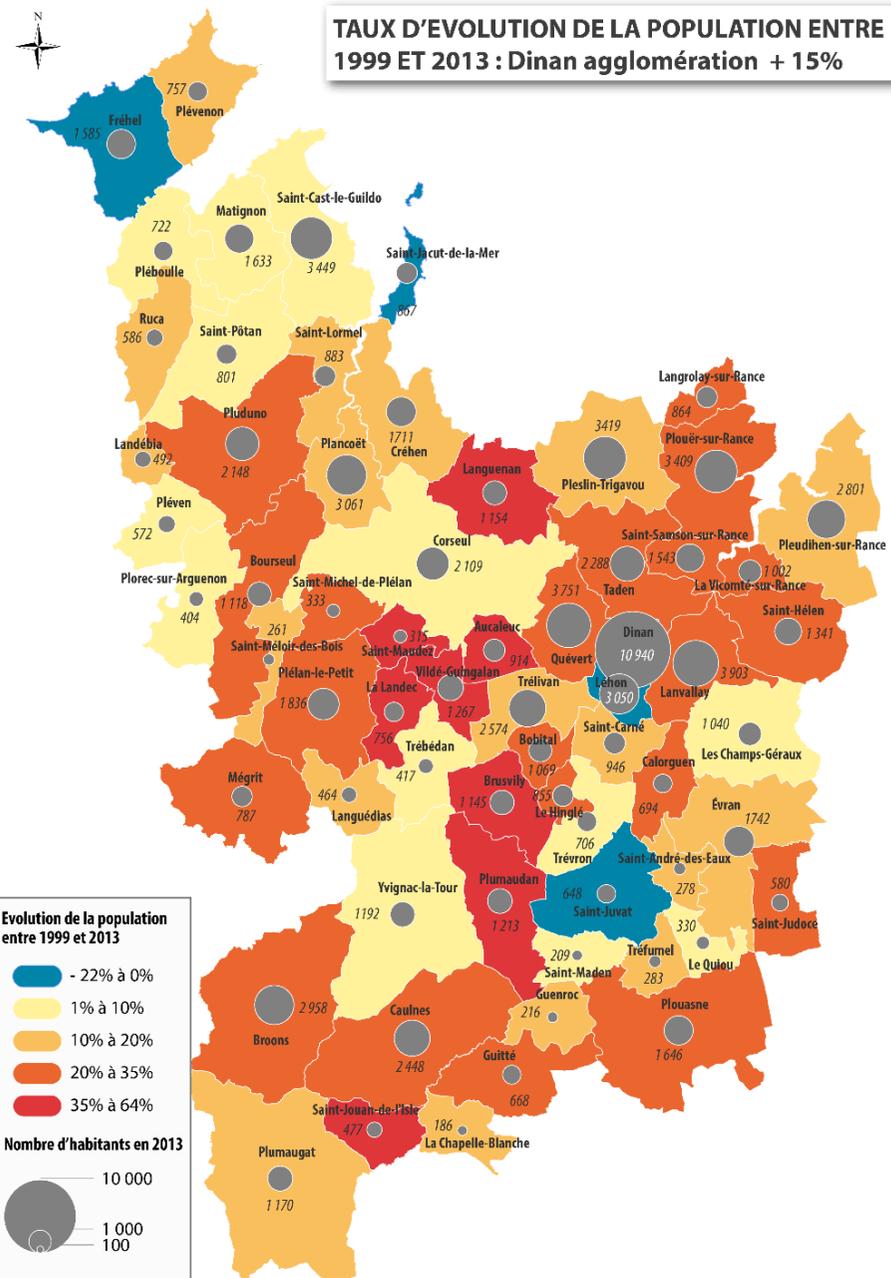
- **le pôle de centralité principal**, compte 25% de la population du territoire avec près de 24 000 habitants (dont 10 000 habitants sur Dinan),

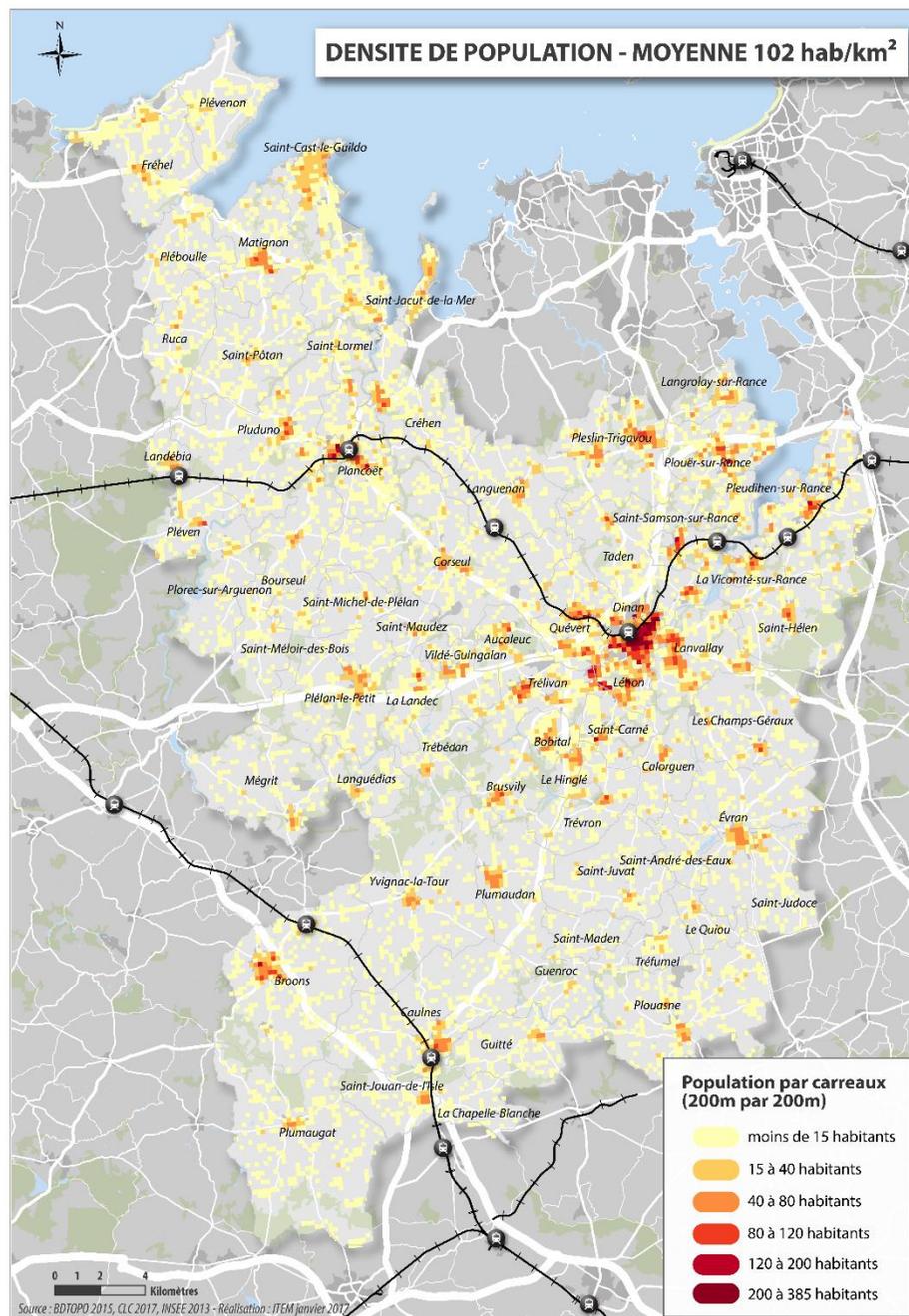
- **les pôles secondaires**, comptent 14% de la population soit 13 500 habitants dont 6% pour Broons et Caulnes, 5% pour Matignon et St-Cast-le-Guildo et 3% à Plancoët.

La **densité sur le territoire (cf. carte Densité de Population) reste faible** en moyenne avec 102 hab./km<sup>2</sup> pour l'ensemble des 65 communes avec de fortes disparités (exemple : La Chapelle Blanche ne compte que 23 hab./km<sup>2</sup> contre 2 662 hab./km<sup>2</sup> pour Dinan).

Par ailleurs, le territoire connaît de manière générale une variation importante de sa population au cours de l'année. En effet, Dinan, le secteur de la Rance et les communes littorales présentent une démographie démultipliée en saison estivale entraînant nécessairement des besoins en matière de transport supplémentaires.

**Enjeu :** Adapter les offres de mobilité en tenant compte des écarts de densité, des dynamiques communales et estivales.





4.2. Une part importante de population potentiellement captive des transports alternatifs

La répartition par âge de la population met en exergue les potentiels captifs des transports collectifs. Sont considérées comme captives les personnes ne disposant pas de mode de transport motorisé personnel. Soit ici, **les personnes de 11 à 17 ans** ne possédant pas le permis de conduire et **les personnes de 65 ans et plus**, pouvant rencontrer des difficultés à se déplacer seules (ex : problèmes physiques, perte du permis...). Les personnes **dépendantes des transports collectifs pour des raisons financières**, ainsi que les **ménages non motorisés** sont également considérés comme des captifs.



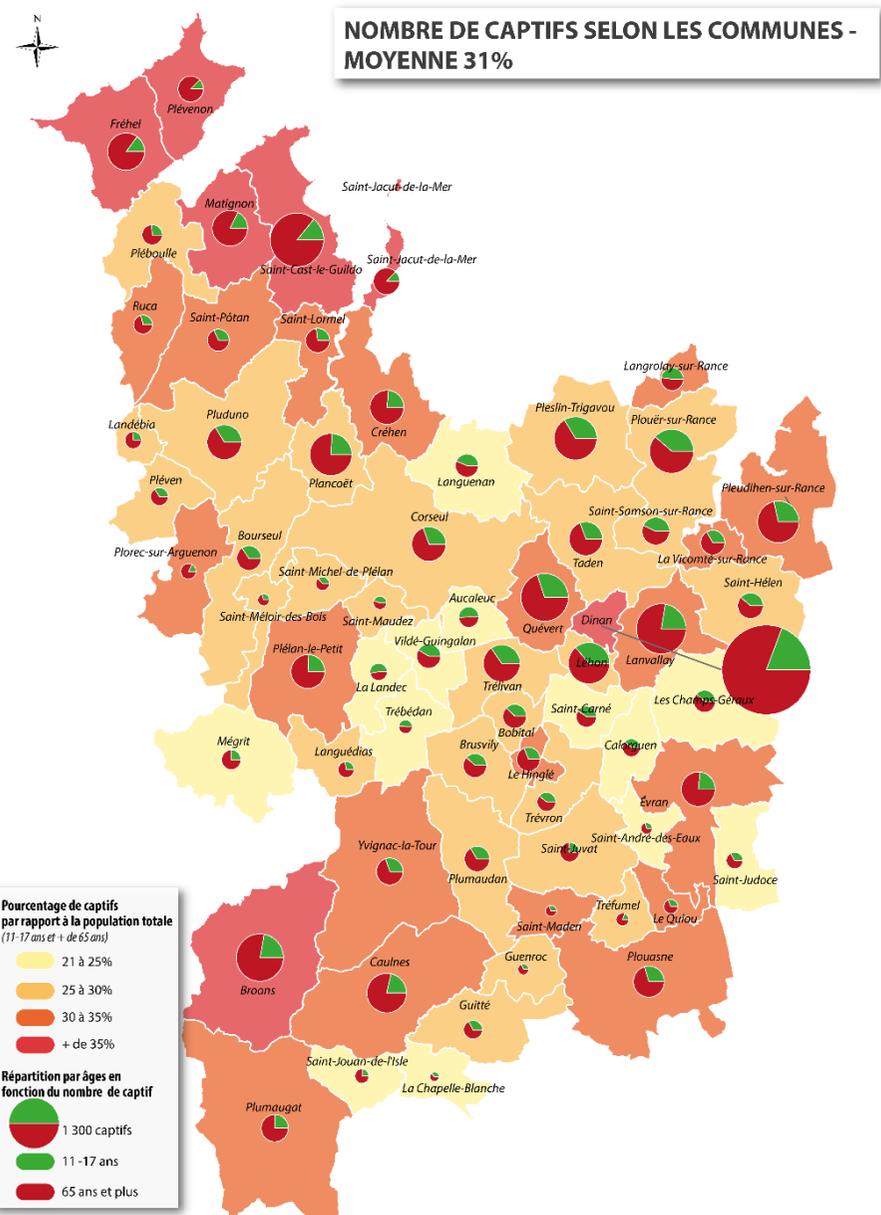
Source : INSEE 2013

Population (en 2013)							
Moins de 3 ans	3 - 10 ans	11 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 64 ans	65 ans et plus	Total	Captif
3 170	9 298	8 196	5 029	47 582	21 709	94 984	29 905
3%	10%	9%	5%	50%	23%	100%	31%

La part de captifs potentiels représente 31% de la population soit près de 30 000 habitants, avec une part très importante de personnes âgées de 65 ans et plus. Cette part est largement supérieure à celle de la Région Bretagne (28%) et égale à celle des Côtes d'Armor (31%).

Les captifs sont principalement situés sur les communes du littoral, où la part des personnes âgées est plus importante. Le secteur de Dinan, compte également le nombre le plus important de captifs, avec 4 113 habitants potentiellement captifs des transports collectifs.

**Enjeu :** Offrir des conditions de déplacements adaptées à la demande, plus particulièrement aux captifs représentant 1/3 de la population communautaire





### 4.3. Une forte motorisation des ménages



Par ailleurs, le taux de motorisation définit le nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par ménage, il est de **1,39 à l'échelle du territoire**, contre 1,35 à l'échelle du Département. Ce taux a légèrement évolué depuis 2010, puisqu'il était de 1,38. Le taux de ménages multimotorisés est également supérieur sur le territoire avec **près de 50% des ménages disposant d'une voiture et plus**.



Territoire	Ménages	Taux de motorisation	Taux de ménages multimotorisés	Taux de ménages sans voiture
Dinan agglomération	41 922	1,39	49%	10%
Saint-Malo Agglomération	37 917	1,22	41%	16%
Loudéac	19 433	1,36	48%	12%
Côtes-d'Armor	269 377	1,35	46%	12%
Rennes Métropole	199 377	1,13	37%	20%
Bretagne	1 463 333	1,31	45%	13%

A l'échelle du territoire, 10,2% des ménages **ne disposent pas de véhicules motorisés pour se déplacer, soit environ 4 284 ménages**. Ces ménages sont donc également **captifs des alternatives à la voiture individuelle pour se déplacer**.

#### Enjeux :

- Sensibiliser les habitants sur l'intérêt de limiter l'usage de l'automobile,
- Concurrencer l'automobile par un aménagement urbain limitant son utilisation et réduisant sa vitesse,
- Communiquer sur l'offre existante ou en projet.

## II. La mobilité des habitants

### 1. Une prédominance d'usage de la voiture

#### 1.1. Parts modales lors des déplacements domicile-travail

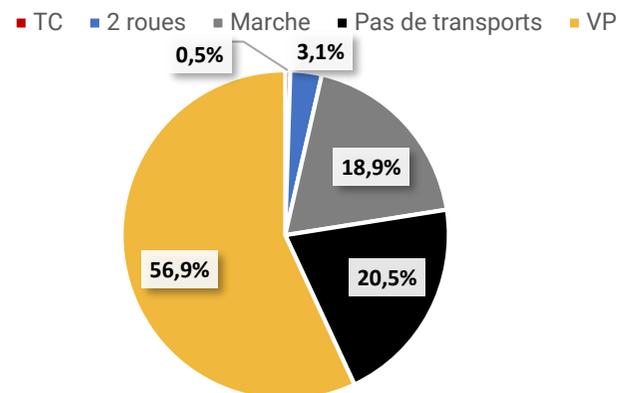
Les données INSEE de 2013 permettent d'identifier les modes de déplacements utilisés par les actifs pour se rendre sur leur lieu de travail. **Il existe une prédominance de la voiture puisque plus de 8 actifs sur 10 se déplacent en voiture sur Dinan Agglomération.** L'utilisation des transports collectifs reste très faible avec seulement 2% des trajets effectués par ce biais (offre peu adaptée sur un territoire à faible densité). Enfin les modes doux (piétons, vélos) représentent 8% des déplacements du quotidien.

Ces parts modales sont toutefois plus nuancées lors des déplacements domicile-travail intra-communaux. Si la voiture reste le mode de déplacement privilégié (57%), **la pratique de la marche (19%) et des deux roues sur Dinan Agglomération se distingue** des autres collectivités. (3%).

Part modale domicile-travail - INSEE 2013					Pas de transport
<b>Dinan Agglomération</b> <i>65 communes, 94 986 hab.</i>	6%	2%	2%	84%	6%
<b>Saint Malo Agglomération</b> <i>18 communes, 80 229 hab.</i>	7%	5%	5%	79%	4%
<b>Lannion-Trégor</b> <i>60 communes, 75 494 hab.</i>	5%	3%	2%	85%	6%
<b>Côtes-d'Armor</b> <i>356 communes, 597 397 hab.</i>	6%	3%	6%	80%	5%

Source : INSEE 2013

### Parts modales dans les déplacements domicile-travail intra-communaux



**Enjeu :** Développement des modes doux dans les déplacements de proximité.

## Les flux d'actifs du territoire

### 1.2. Dinan et les communes limitrophes, premier pôle d'emploi local

#### 1.2.1. Les flux internes (cf. carte ci-contre)

La part d'actifs qui habitent et travaillent sur le territoire de Dinan Agglomération représente **67% des actifs, soit plus de 24 750 actifs.**

Les principales communes de destination des actifs correspondent aux polarités identifiées dans le SCoT :

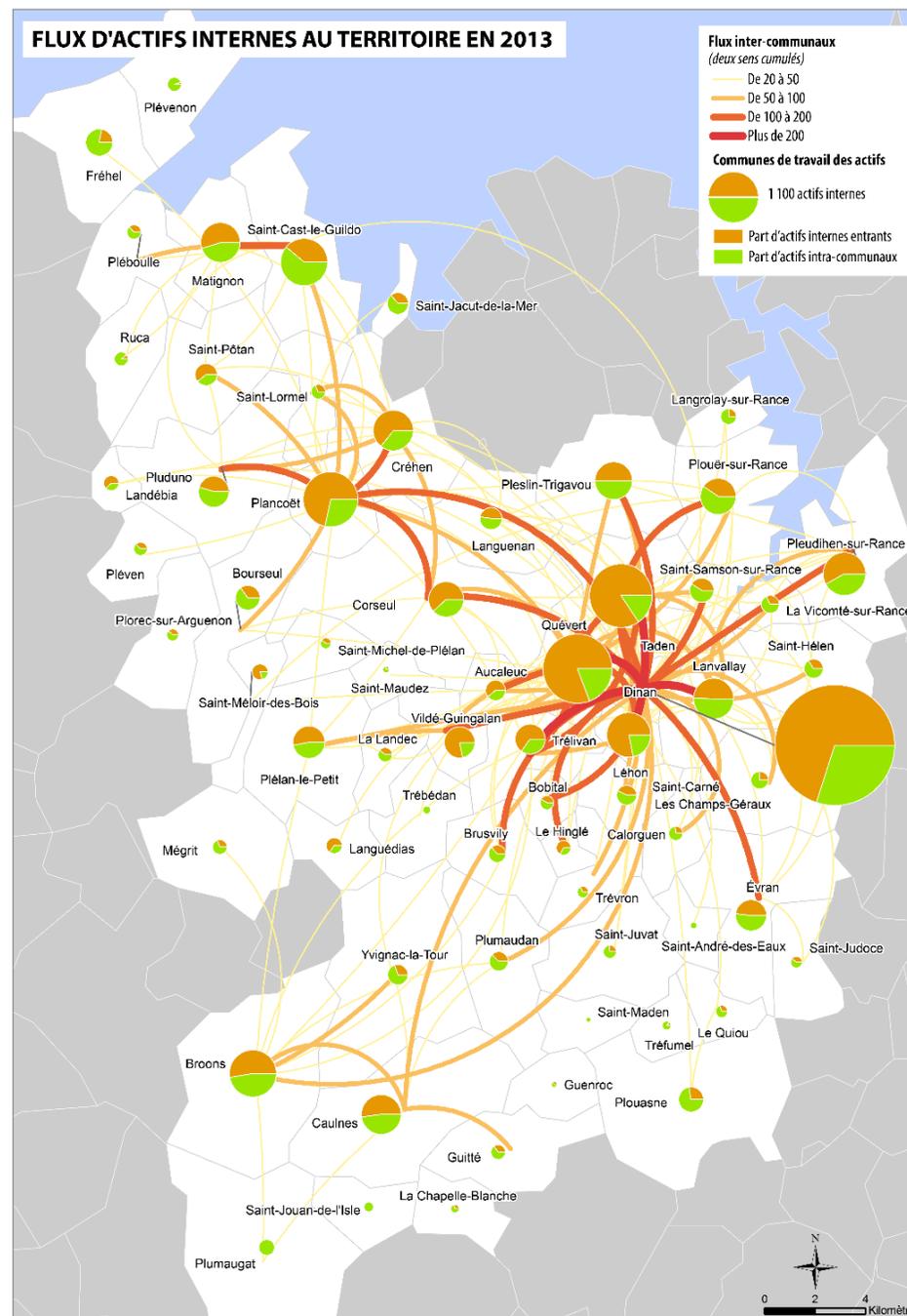
- **46% des actifs travaillent sur le pôle principal** : 5 850 actifs vont travailler à Dinan et 5 570 actifs sur les communes limitrophes (Taden, Léhon, Lanvallay et Quévert),
- **17% dans les polarités secondaires** : 1 500 actifs vont travailler sur les communes de Broons et Caulnes, 1 500 actifs sur les communes de Matignon et St-Cast-le-Guildo, et 1 200 actifs à Plancoët,

D'autre part, **40% des actifs, soit plus de 9 900 actifs, résident et travaillent dans la même commune**, facilitant potentiellement les déplacements alternatifs à la voiture individuelle.

#### 1.2.2. L'accessibilité aux polarités internes

Les flux de déplacements des actifs montrent une cohérence avec le temps d'accessibilité en voiture : **les principaux flux d'actifs réalisés en interne correspondent à un temps de déplacements de moins de 20 minutes depuis les pôles d'emplois locaux.**

**Un potentiel de déplacements à vélo est également à noter pour la pratique utilitaire.** Certains déplacements intercommunaux sont réalisables en moins de 20 minutes à vélo. Le déploiement des Vélos à Assistance Electrique (VAE) est, pour ce type de déplacements, particulièrement intéressant car il permet d'effectuer une distance plus importante (environ 8 km au lieu de 5 km quotidiennement pour un cycliste moyennement entraîné) notamment sur des territoires à dénivélés (notamment le secteur de Dinan, la Rance et le littoral).



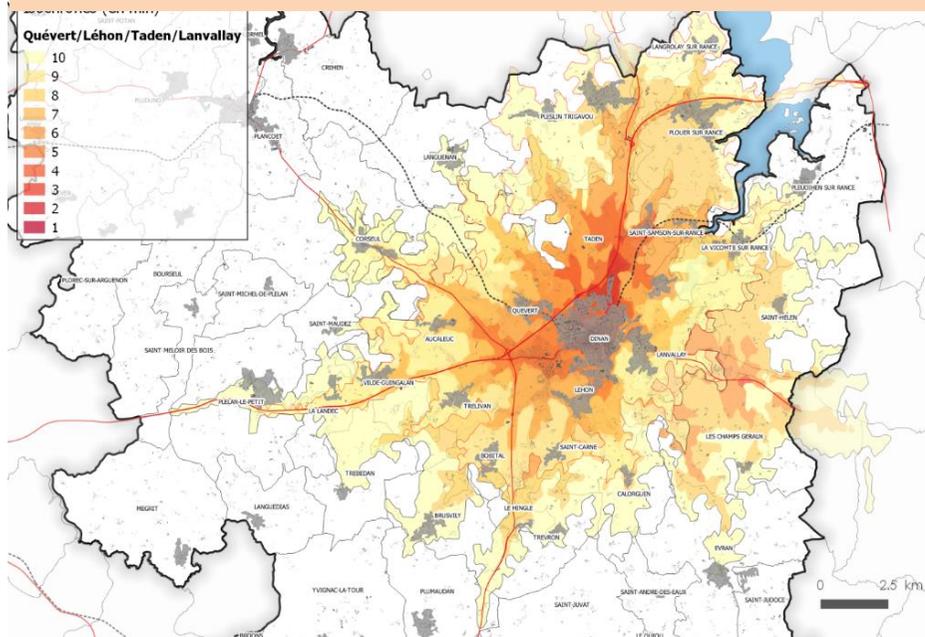
Sources : INSEE 2013 - GEOFLA - 2013 / Réalisation : ITEM - 2017

VOITURE	5 min	10 min	15 min	20 min
<b>Broons</b>	2 469	3 283	7 964	12 231
<b>Caulnes</b>	2 651	4 656	10 006	14 906
<b>Dinan</b>	20 967	33 070	49 173	59 533
<b>Matignon</b>	2 549	7 548	12 641	18 853
<b>Plancoet</b>	5 928	9 872	17 198	26 832
<b>Saint-Cast</b>	1 592	4 345	6 995	12 871
<b>Global</b>	35 880	57 207	81 834	92 633

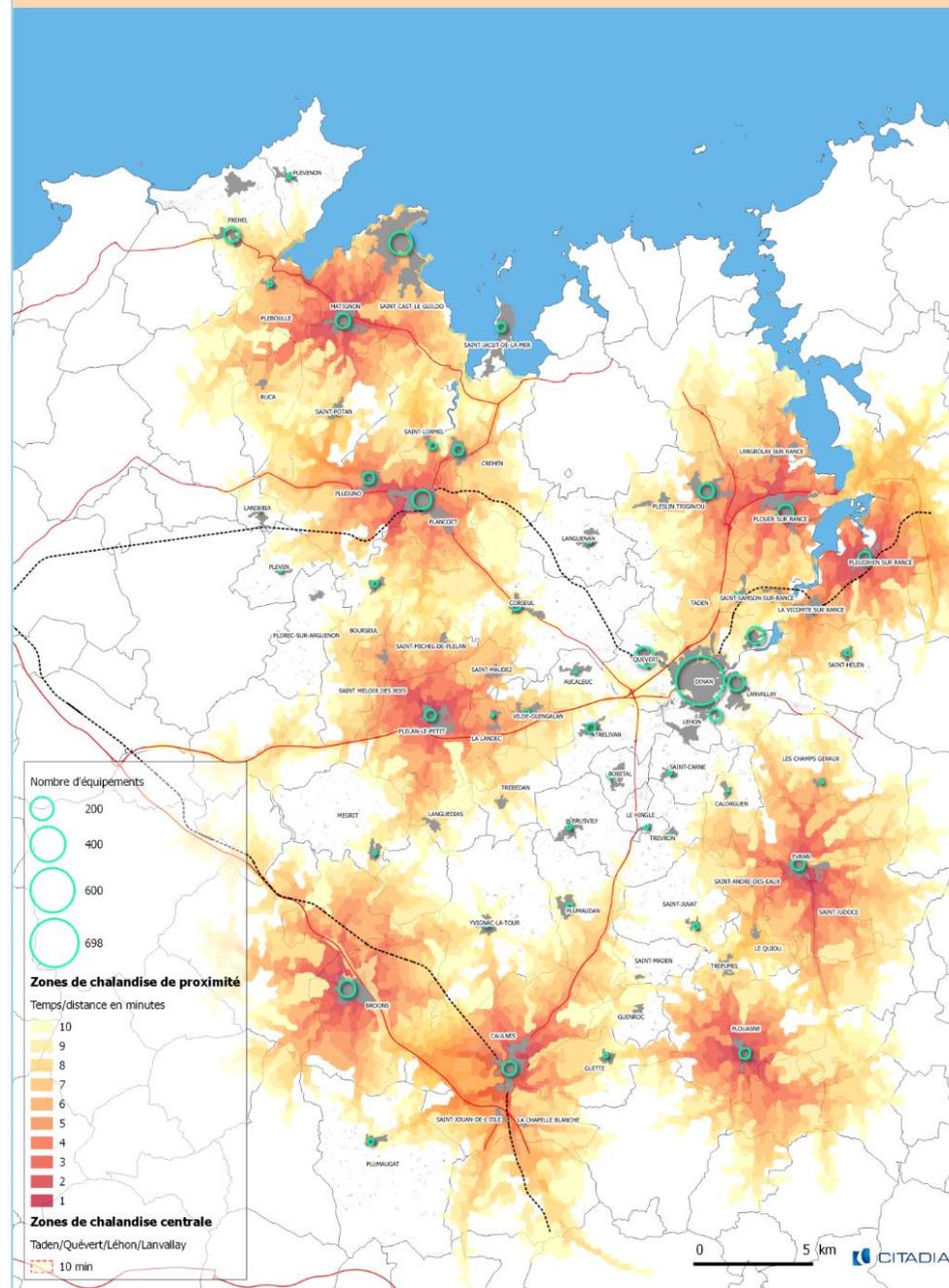
Distance en temps des habitants par rapport aux communes

**98% des habitants habitent à moins de 20 minutes des 6 principaux pôles de l'agglomération (cf. tableau ci-dessus) et 35 880 personnes habitent à moins de 5 minute en voiture d'un de ces pôles.**

## Accessibilité en voiture à Dinan



## Accessibilité en voiture des principales polarités du territoire



### 1.3. Flux sortants : trois polarités extérieures principales

**Plus de 12 300 actifs, soit 33% des actifs du territoire, se rendent dans une commune extérieure à Dinan Agglomération pour travailler en 2013** (augmentation continue des flux sortants depuis 2007. Cf. graphique ci-contre).

**Les trois principales polarités de destination sont :**

- **Saint-Malo et Dinard** qui attirent principalement le secteur Nord-Est du territoire (exemple : Langrolay/rance, Pleudihen/rance, etc.). La commune de Saint-Malo attirait 1813 travailleurs du territoire en 2013.

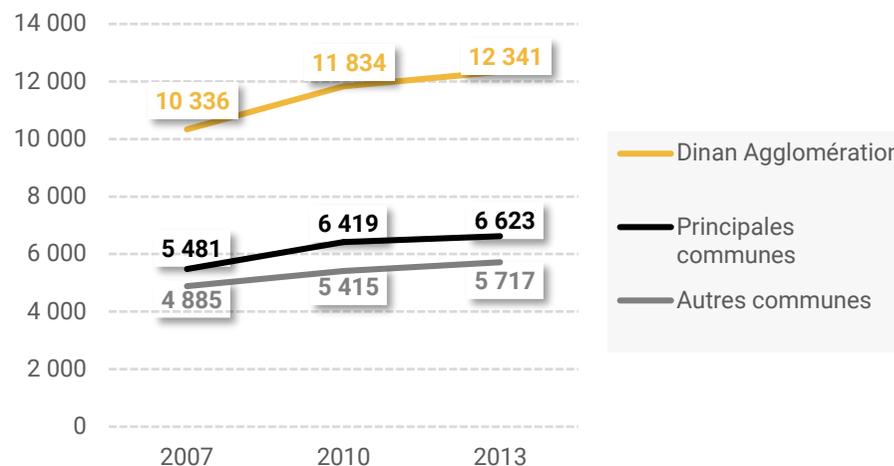
- **Rennes et ses communes limitrophes** attirent principalement les communes situées à l'est de Dinan Agglomération (Plouasne, Caulnes, Guitté, etc.). 1 119 actifs en 2013 partaient travailler quotidiennement à Rennes.

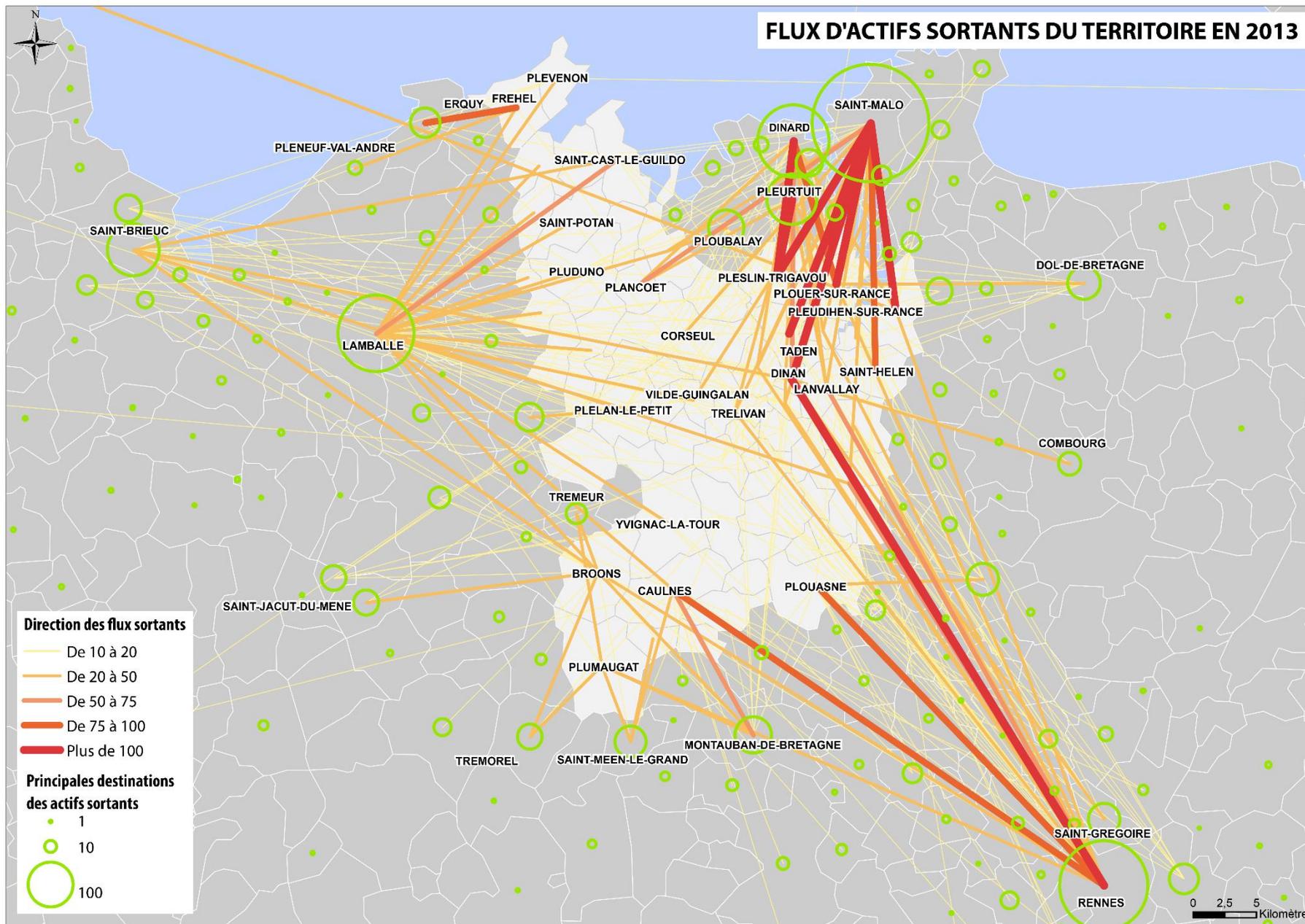
- **Lamballe et St Briec** attirent les actifs des communes situées à l'Ouest du territoire (Ruca, Mégrit, Broons, etc.). 856 personnes se rendaient à Lamballe pour travailler en 2013.

Des **polarités plus locales** se dessinent également, telles que Montauban-de-Bretagne, Tinténiac, Dol-de-Bretagne, Pleurtuit, Saint-Méen-le-Grand qui attirent les actifs des communes situées à proximité. **Cette diffusion des actifs a tendance à se renforcer**, avec une augmentation de 19% depuis 2007.



**Flux domicile - travail sortants du territoire**





Sources : INSEE 2013 - GEOFLA - 2013 / Réalisation : ITEM - 2017

### 1.4. Des flux entrants locaux

Une partie des emplois de Dinan Agglomération sont occupés par des actifs ne résidant pas sur le territoire : **22% des emplois locaux actifs sont occupés par 7 150 actifs extérieurs.**

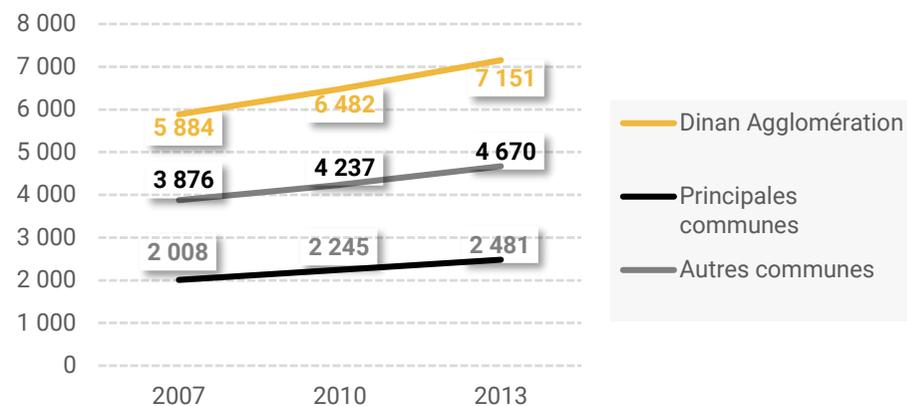
**Les actifs entrants habitent principalement sur des communes limitrophes au territoire**, en particulier sur les communes situées au nord telles que Saint Malo, Ploubalay ou Dinard. Une faible part des actifs (4%) préfèrent effectuer le trajet depuis Rennes.

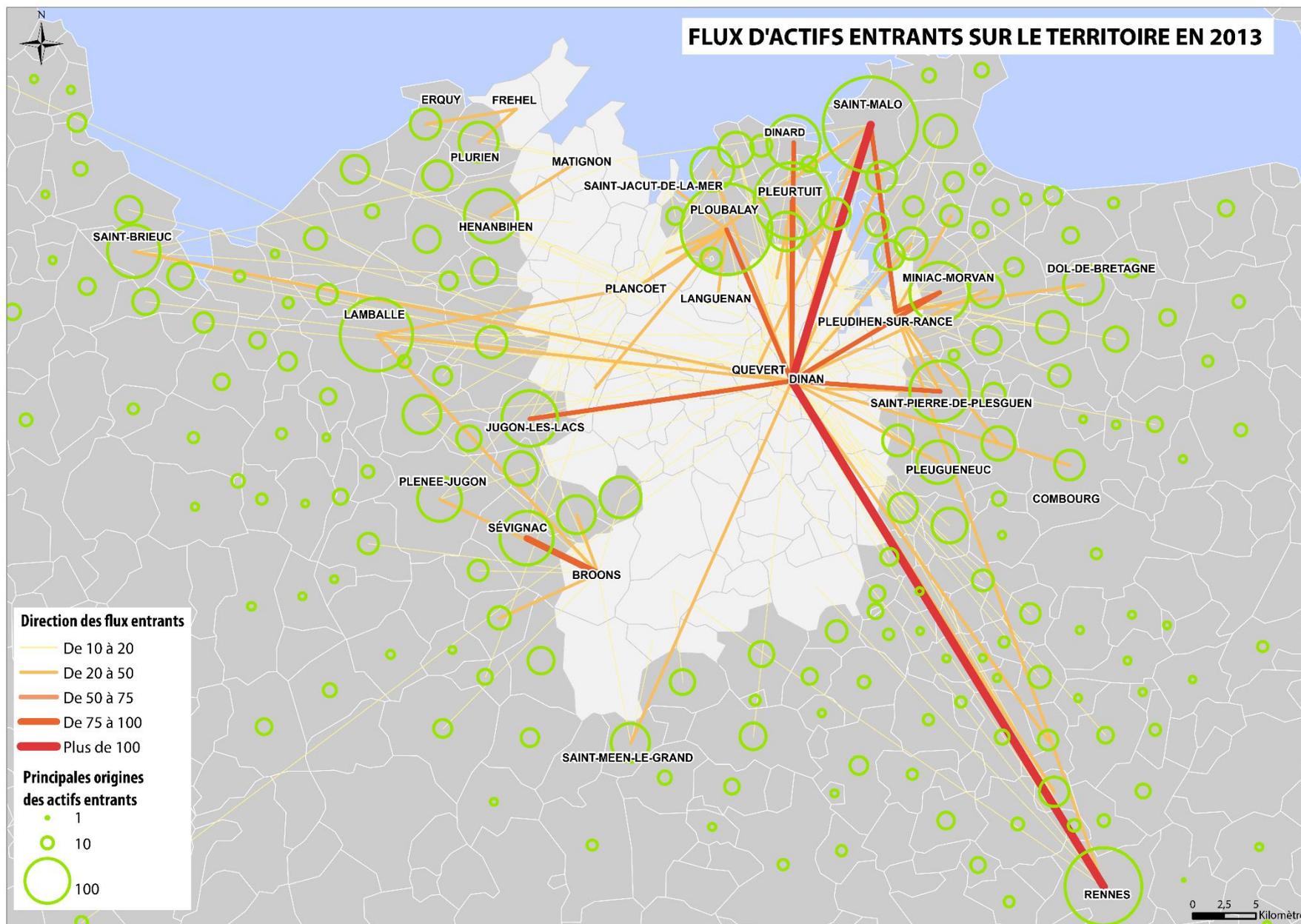
Depuis 2007, **le nombre d'actifs habitant à l'extérieur a augmenté de 22%**, les principales communes d'origine des actifs restant quasiment identiques.

Depuis 2007, **le nombre d'actifs venant travailler sur le territoire est en constante progression**, reflet d'une dynamique économique, avec de plus d'actifs provenant du secteur de St-Malo.

**Enjeu :** Une véritable complémentarité entre Dinan, Dinard et St Malo à trouver pour améliorer les déplacements entre ces trois pôles.

### Flux domicile - travail entrant sur le territoire





Sources : INSEE 2013 - GEOFLA - 2013 / Réalisation : ITEM - 2017

## 2. Les flux scolaires

### 2.1. Des flux essentiellement internes



**En 2013, 84% des scolaires résident et étudient sur le territoire, soit plus de 16 670 jeunes sur les 19 900 que comptent le territoire.**



10 communes ne sont toutefois pas équipées d'établissements primaires publics ou privés (maternelles ou élémentaires), ce qui implique des déplacements vers les communes limitrophes.



**8 communes disposent d'un collège** : Dinan, Plouër-sur-Rance, Evran, Broons, Caulnes, Plancoët, Matignon et Créhen. **Dinan, Broons et Caulnes sont équipées de lycées (général ou agricole)**. Les scolaires ne sont donc pas dépendant de polarités extérieures pour leur scolarité dans le secondaire, en dehors des études dites supérieures.



C'est pourquoi, seulement **3 223 scolaires quittent le territoire pour étudier dans une commune extérieure au territoire**. Les principales destinations des sortants sont Rennes, Lamballe et St Malo.



Près de **2 400 scolaires viennent toutefois étudier sur une commune de Dinan Agglomération**. Ils habitent principalement sur les communes proches telles que Ploubalay, Saint-Malo ou Sévignac.

#### Enjeux :

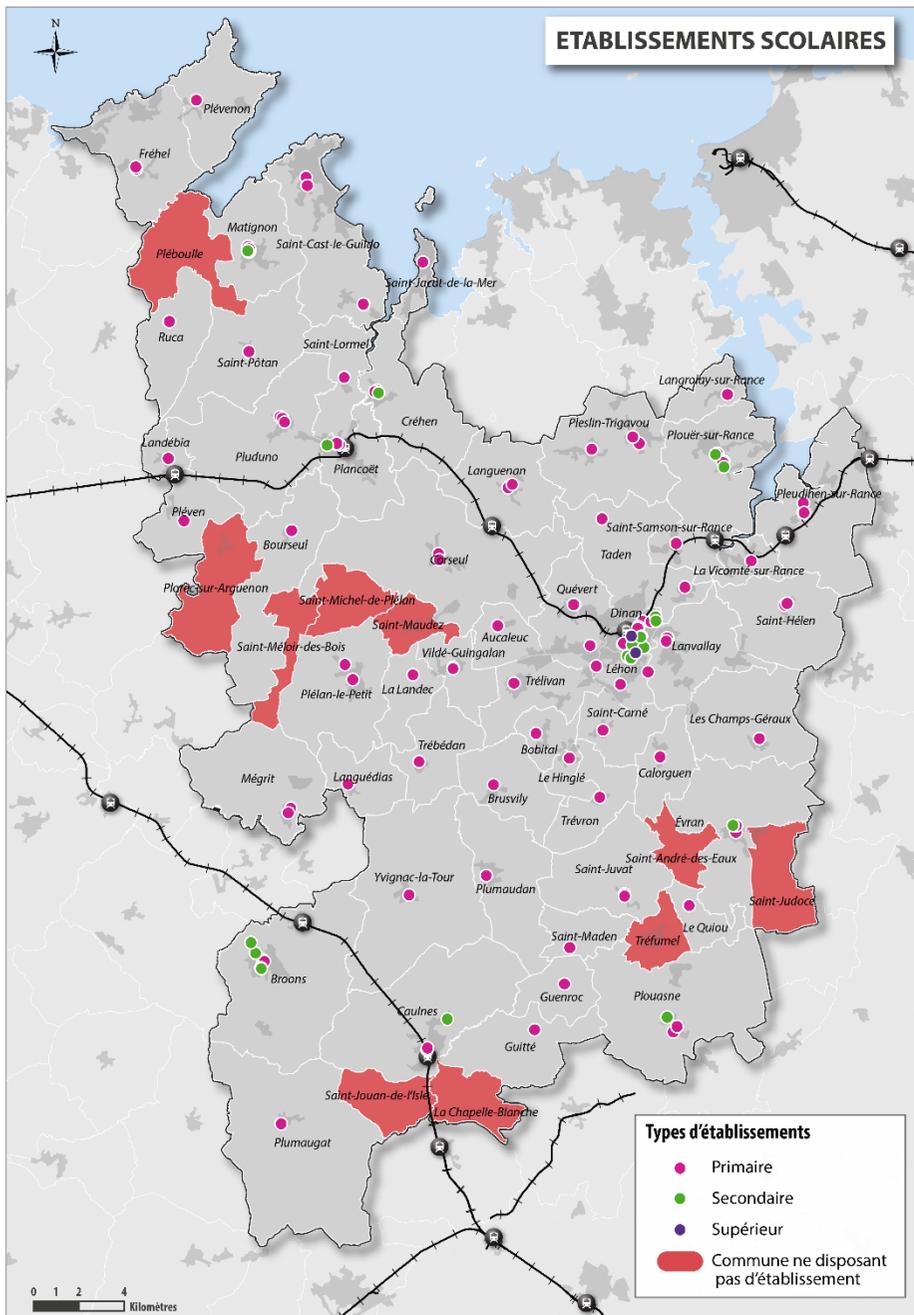
- Assurer et maintenir une desserte des établissements scolaires, majoritairement intra-communautaires,
- Améliorer les liaisons pour les jeunes étudiants sur St Malo ou Rennes principalement,
- Ouvrir les transports scolaires aux usagers commerciaux.

Principales communes de destination des scolaires	Nombre de scolaires
Rennes	
Lamballe	
Saint-Malo	
Saint-Brieuc	
Saint-Méen-le-Grand	
Sous-total	
Autres communes	
Total	

Source : INSEE 2013

Principales communes d'origine des scolaires	Nombre de scolaires entrants
Ploubalay	
Saint-Malo	
Sévignac	
Trédias	
Pleurduit	
Sous-total	
Autres communes	
Total	

Source : INSEE 2013



### 3. Incidences du tourisme sur les déplacements

#### 3.1. L'attractivité touristique



Dinan Agglomération est une destination touristique attractive ; elle attire de nombreux flux touristiques, en raison d'une part de sa façade littorale mais également de son arrière-pays qui dispose de sites et d'équipements touristiques d'envergure. Les communes de Fréhel, Saint-Cast-le-Guildo et Dinan sont classées « communes touristiques ». De plus, le territoire se trouve sur les itinéraires à destination des sites touristiques d'envergure comme le Mont-Saint-Michel, Saint-Malo ou Dinard.



Site touristique	2006	2007	2008	Evolution 2007/2008
Abbaye de Léhon	4 087	3 457	3 123	-10%
Château-Musée	22 623	23 000	20 975	-9%
Tour de l'Horloge	20 222	22 894	18 090	-21%
Maison d'artiste la Grande Vigne	2 168	2 257	1 883	-17%
Musée du Rail	4 400	4 300	4 210	-2%
Maison de la Rance	9 179	10 167	9 420	-7%
Moulin du Prat	NC	6 000	5 150	-14%
Musée de la Pomme et du Cidre	NC*	NC*	NC*	NC*
Musée Remember	1 750	2 000	2 500	25%
Bateau Jaman IV	20 000	20 000		
Exposition Collection de Passions	18 500		9 367	
		25 000		

Source : Etude statistique de fréquentation Dinan Pays de Rance 2008

En 2008, plus de 500 000 visiteurs ont été estimés sur le territoire avec en moyenne une **augmentation d'environ 30 % de la population en saison estivale**.

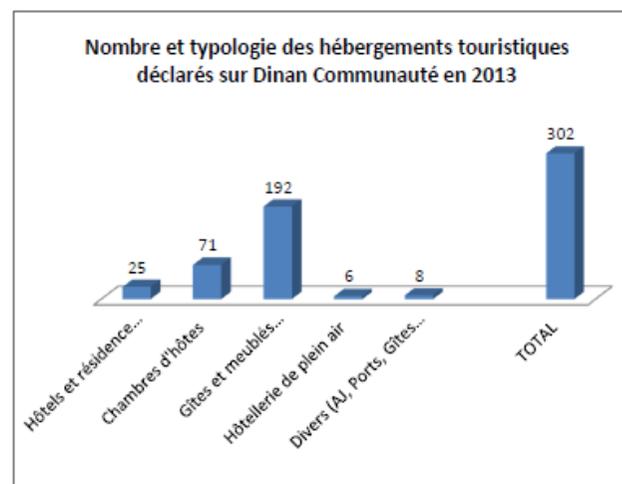
Même s'il a été constaté une baisse de la fréquentation de quelques équipements culturels et de loisirs sur le Pays de Dinan, sauf pour le musée Remember ou le musée 39-45 dont la fréquentation ne cesse d'augmenter, le territoire accueille de plus en plus de visiteurs : Dinan Agglomération avec sa compétence en matière de tourisme cherche aujourd'hui à diversifier et qualifier son offre tout en s'affirmant sur l'échiquier touristique régional. L'un des enjeux du développement touristique du territoire est de relier le littoral et sa destination « Cap Fréhel » et la vallée de la Rance portée par la destination de Dinan.

#### 3.2. Le développement des résidences secondaires

En 2013, **20% des résidences (maisons ou appartements) sont des résidences secondaires**, ce qui représente 10 200 résidences environ.

Les principales communes concernées par ce phénomène sont logiquement les communes littorales, Saint-Jacut-de-la-Mer est constituée de 65% de logements secondaires en 2013, Saint-Cast-le-Guildo de 66%.

S'ajoutent plus de 300 hébergements touristiques recensés sur le territoire en 2013.



Source : Etat des lieux diagnostic - Service tourisme, Dinan Communauté et Dinan Val de Rance - 2014

### 3.3. Incidences sur les déplacements

Le territoire dispose d'atouts en matière d'accessibilité pour la population touristique, grâce à :



- **Un réseau routier dense** organisé autour d'axes structurants, (RN 176, RD 137, RN 12),



- **La proximité des aéroports** de Dinan-Pleurtuit et Rennes offrant des vols low-costs attractifs,



- **La desserte maritime** avec des liaisons régulières au départ de Saint-Malo vers l'Angleterre et les Iles Anglo-Normandes,



- **La desserte ferroviaire avec les lignes TGV** (Paris Rennes Brest / Paris Saint-Malo) ainsi que le réseau TER Bretagne.



Cette augmentation de la population et des visiteurs sur le territoire a plusieurs impacts sur les déplacements, nécessitant une prise en compte de la part des acteurs compétents.

- une **augmentation des flux routiers** sur les principaux axes, ce qui peut engendrer des phénomènes de congestion que le territoire ne connaît pas hors période estivale,

- une **augmentation des besoins de stationnement** dans les communes touristiques, en particulier sur Dinan, pouvant entraîner du stationnement sauvage,

- une **augmentation des flux de déplacement à pied voire à vélo, mode de déplacement privilégié des vacanciers** .

#### Enjeux :

- Offrir des conditions d'accès attractives pour les touristes depuis les différentes portes d'entrée du territoire (ferrée, maritime, aéroportuaire et routière),
- Réfléchir à la création de parking relais et la mise en place de navettes estivales sur les pôles touristiques,
- Adapter l'offre en transport en commun aux itinéraires touristiques,
- Structurer une politique vélo en lien avec le développement touristique du territoire.

### III. Synthèse



## ATOUPS

- De nombreux flux pendulaires réalisés à l'intérieur du territoire, engendrant des flux quotidiens locaux importants,
- Un territoire multipolaire permettant la diffusion des flux sur des polarités secondaires en dehors du pôle principal de Dinan,
- La présence de pôles de proximité qui répondent à des besoins quotidiens de la population,
- Un potentiel de déplacements en modes de déplacements doux, marche et vélo, dans les déplacements pendulaires et quotidien.

## OPPORTUNITES

- Profiter de la croissance des pôles secondaires et relais pour développer des emplois et services à destination de la population locale,
- S'appuyer sur le potentiel de développement des modes doux pour développer la pratique dans les déplacements de courtes distances,
- Accompagner la croissance du triangle Dinard-St-Malo-Dinan par une offre en transport efficiente,
- Lier politique d'urbanisme et politique de transport dans les projets d'aménagement.

## FAIBLESSES

- Un recours important à l'automobile pour les déplacements domicile-travail,
- Une légère augmentation du taux de motorisation depuis 2010,
- Une part importante de la population potentiellement captive des transports collectifs, principalement une population âgée.

## MENACES

- De nombreux flux de déplacements vers les pôles extérieurs depuis les franges du territoire engendrant des flux automobiles importants,
- De nombreux flux touristiques impactant le fonctionnement du territoire en période estivale,
- Isolement croissant de la population rurale et littorale vis-à-vis des pôles de proximité,
- Omniprésence du rayonnement de l'agglomération rennaise et malouine sur le territoire.

# Chapitre 2 : Les conditions de déplacement tous modes sur le territoire



## I. De bonnes conditions de déplacements routiers



### 1. Un réseau routier facilitant les déplacements



#### 1.1. Un territoire desservi par de grands axes de communication



Le réseau routier à l'échelle de Dinan Agglomération est composé de quatre niveaux :



- 1) **Le réseau structurant composé de voies rapides (2x2 voies)** permettant de relier les polarités régionales.
  - La **RN12** traverse le territoire au sud-ouest, axe majeur régional qui permet de relier Rennes à Brest en desservant des polarités régionales (Saint-Brieuc, Morlaix...). Trois échangeurs sur Dinan Agglomération permettent d'accéder à cet axe.
  - La **RN 176** traverse le territoire d'Est en Ouest en passant par Dinan. Elle offre une alternative pour rejoindre Brest et Saint Brieuc via la RN12 depuis l'Est sans avoir à passer par Rennes. Sur Dinan Agglomération, huit échangeurs permettent aux communes de relier cet axe.
  - La **RD 137**, est une route nationale déclassée, voie rapide située à l'est du territoire qui permet aux habitants de relier Saint-Malo et Rennes via la RD794 (depuis Dinan)
- 2) **Le réseau primaire** maille le territoire et permet de rejoindre le réseau structurant. Plusieurs départementales forment ce réseau : les RD 786, RD 768, RD 766, RD 794 et RD168.

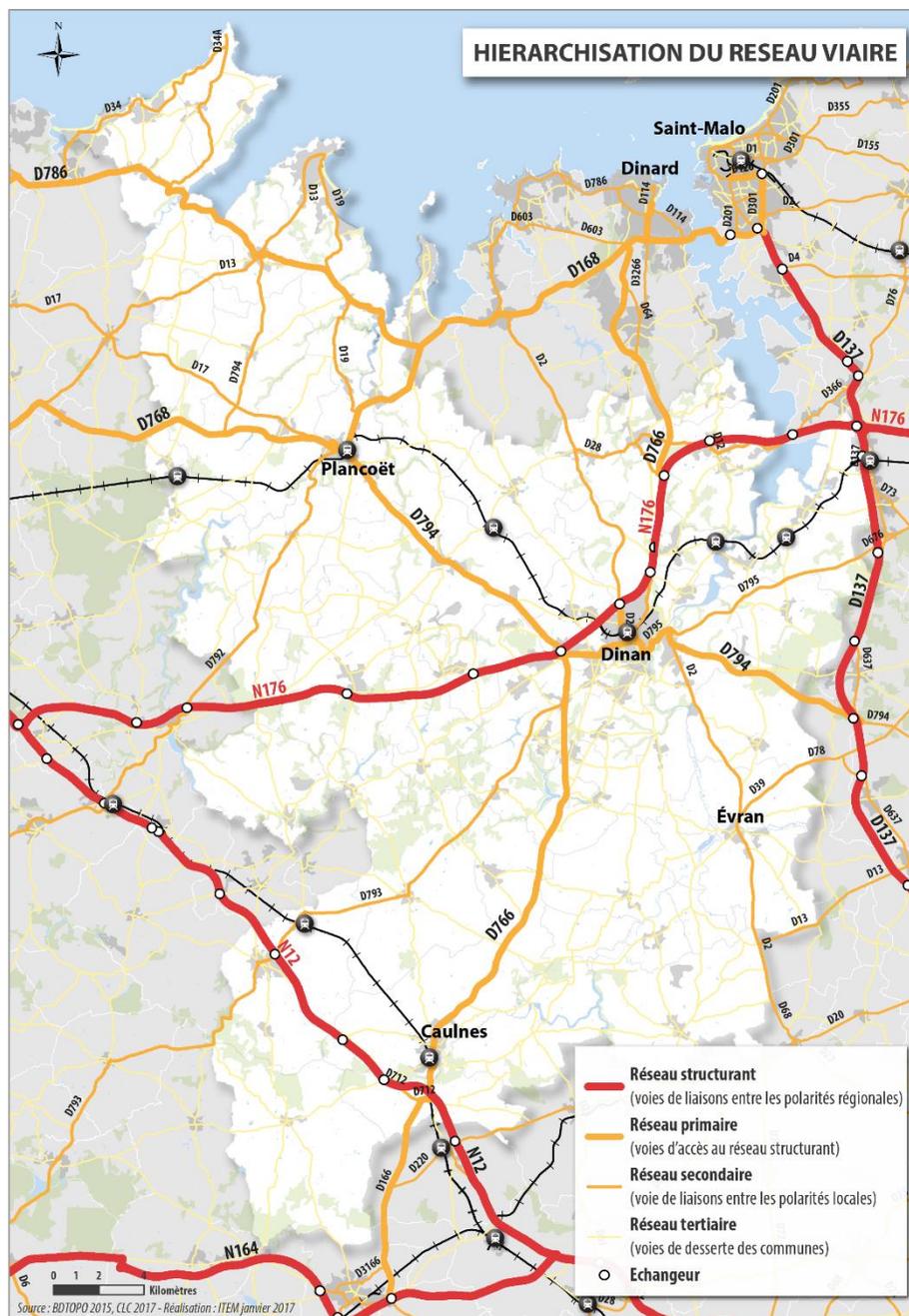
- 3) **Le réseau secondaire** maille le territoire plus finement en permettant des liaisons entre les polarités locales. Il est composé d'un ensemble de départementales important.
- 4) **Le réseau tertiaire** permet de desservir finement les communes entre elles à l'échelle locale.

#### 1.2. Les trafics observés

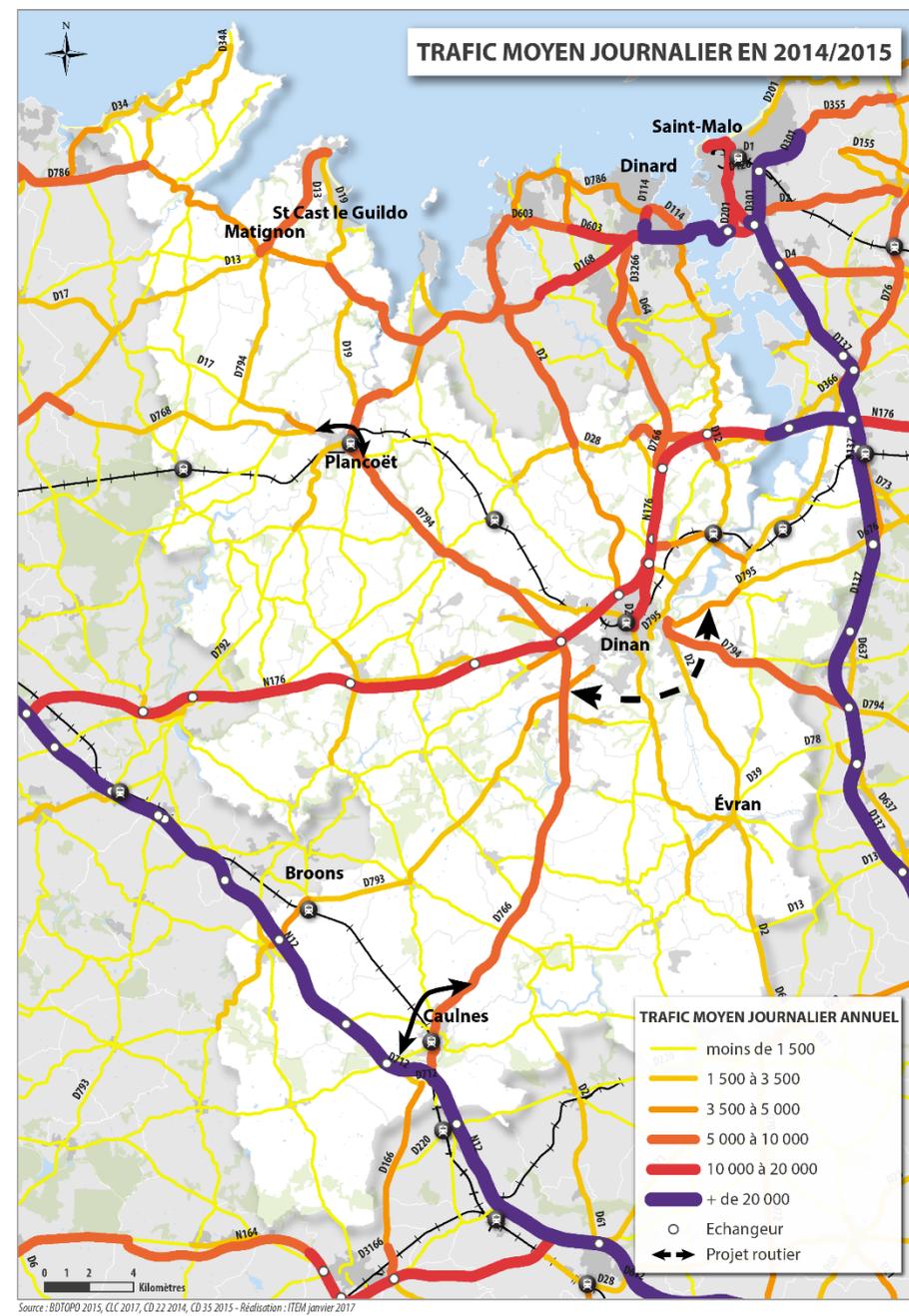
En 2014, le réseau de Dinan Agglomération connaît un important trafic, principalement influencé par la présence des 2x2 voies du réseau structurant : la **RN176** qui traverse le territoire (**19 500 véh/j**), la **RD137** reliant Saint-Malo à Rennes et passant à l'est de Dinan Agglomération (**+ de 25 000 véh/j**) et la RN12 au sud (**25 000 véh/jour**).

Les voies départementales connaissant les plus importants trafics sont ainsi celles :

- Desservant les échangeurs des 2x2 voies : la **D166** entre Dinan et Taden (**env. 11 000 véh/j.**), la **D794** reliant Lanvallay à la D137 (env. 7 600 véh/j.), la **D793** au niveau de Broons (**4 200 véh/jour**) et la **D766** au niveau de Caulnes (**6 610 véh/jour**) vers la RN12.
- Desservant des polarités du territoire : la **D794** à hauteur de Plancoët (**6 686 véh/jour**) et la D786 vers Matignon et Saint-Cast-le-Guildo (**6 390 véh/jour**).



- Réseau structurant  
(voies de liaisons entre les polarités régionales)
- Réseau primaire  
(voies d'accès au réseau structurant)
- Réseau secondaire  
(voie de liaisons entre les polarités locales)
- Réseau tertiaire  
(voies de desserte des communes)
- Echangeur



- TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUAL**
- moins de 1 500
  - 1 500 à 3 500
  - 3 500 à 5 000
  - 5 000 à 10 000
  - 10 000 à 20 000
  - + de 20 000
  - Echangeur
  - ↔ Projet routier

### 1.3. Trafic à l'échelle de Dinan

La ville centre de Dinan est traversée par deux axes majeurs qui supportent chacun d'entre eux un flux important de circulation :

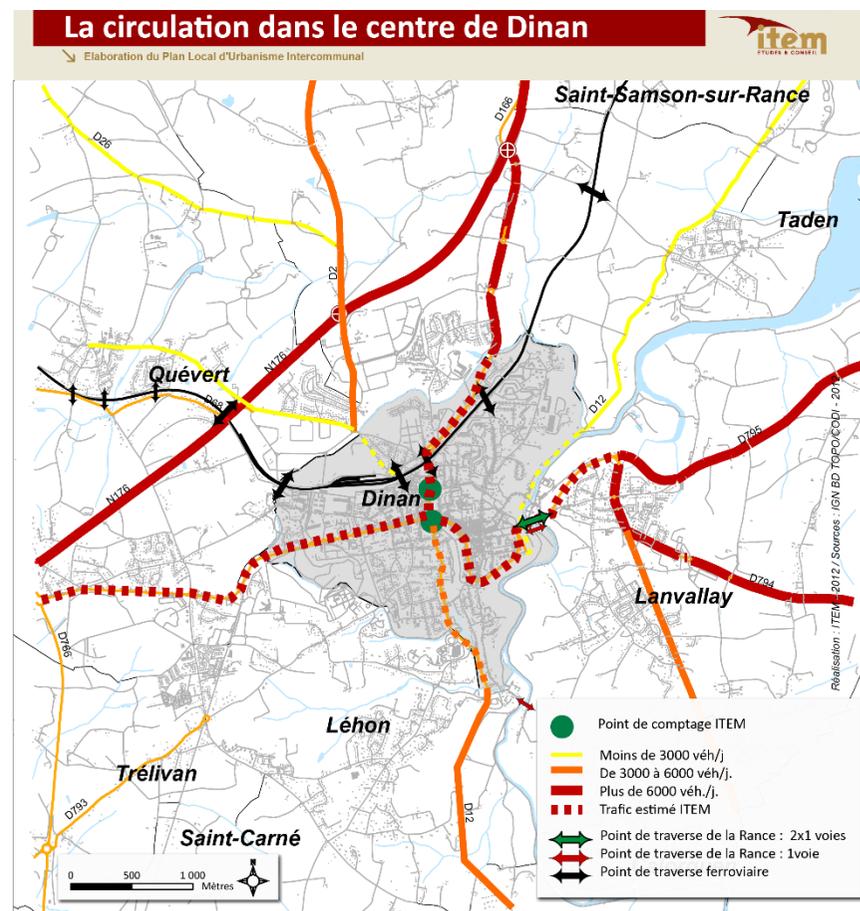
- ✓ La rue de Chateaubriand (de 3 000 à 6 000 v/j)
- ✓ La rue Thiers, la rue des Rouairies et la rue Gambetta (plus de 6 000 v/j)

Ces données, récoltées durant le mois de Juillet, font état d'un trafic élevé durant une période chargée du fait de l'importance de l'afflux touristique. Les axes depuis Lanvallay, St Samson sur Rance et Léhon ont des charges de trafic en inadéquation avec leur fonction. La RD 2 joue, quant-à elle, le rôle de diffuseur vers l'échangeur de la RN 176 au nord.

#### 1.1. Les projets routiers

Trois projets majeurs sur le réseau routier départemental sont envisagés et actés par délibération suite au Conseil Communautaire du 17 juillet 2017 :

- **De 2017 à 2020 : le contournement de Caulnes**, qui permettra de joindre la RD 766 (liaison avec Dinan) et la RN 12, liant Saint-Brieuc/Lamballe et Rennes, sans le passage au cœur du bourg de Caulnes.
- **A l'horizon 2021/2023** : le contournement Nord-Est de Plancoët, sur les RD n°768 et 794, est situé sur les communes de Pluduno, Saint-Lormel et Plancoët, permettra de désengorger le centre bourg,
- **La contournement Sud de Dinan** est en cours de réflexion,
- **La sécurisation de l'échangeur de La Bézardais**, échangeur stratégique pour l'agglomération dinannaise, ce dernier, congestionné et accidentogène sera réaménager avec l'aménagement d'un giratoire.

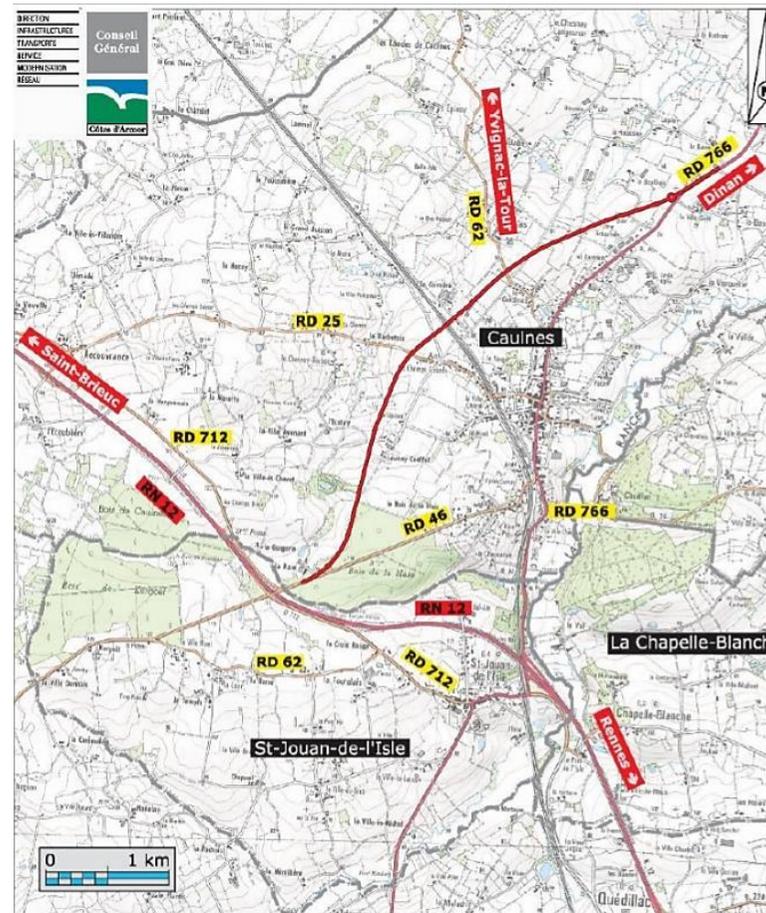


D'autre part, des travaux ponctuels sont envisagés sur le territoire pour fluidifier et améliorer le trafic :

- Le giratoire du Poteau à St-Cast-le-Guildo : il aura pour projet la fluidification des flux (aucun problème sécuritaire). Les travaux sont prévus pour le deuxième semestre 2017 (hors période estivale).
- La création d'un giratoire sur Taden avec un objectif de sécurisation de l'échangeur vers Dombriand (à proximité de l'aire de covoiturage / RD 166). Travaux prévus pour Septembre 2017.

- La remise en état du pont tournant du Châtelier (entre La Vicomté-sur-Rance et Saint-Samson-sur-Rance). Les travaux sont terminés (Avril 2017),
- L'aménagement de l'échangeur de la Bézardais,
- Le doublement du Pont Chateaubriand entre Plouër-sur-Rance et la Ville-es-Nonais.

**Enjeu :** Fluidifier le trafic (report du trafic de transit) dans les principales polarités afin de redonner la place aux autres modes de déplacement, en analysant tous les impacts des projets d'infrastructure (économique, environnementale, etc.) envisagés

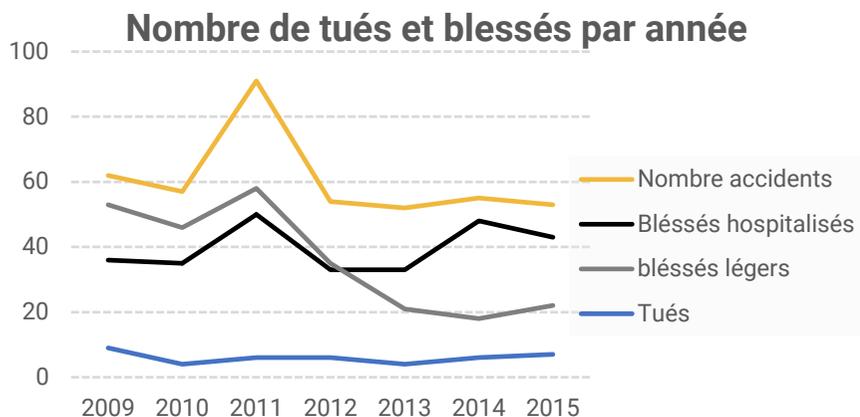


Source : Conseil Général des Côtes-d'Armor

## 2. L'accidentologie sur le territoire

### 2.1. Evolution des accidents entre 2009 et 2015

Selon la base de données administrée par l'ONISR (fichier BAAC), **424 accidents corporels ont été recensés sur Dinan Agglomération entre 2009 et 2015**. Le nombre d'accidents par année **reste stable** entre 50 et 60, excepté en 2011 où le nombre d'accidents était plus élevé avec 91 accidents corporels recensés.



### 2.2. Localisation des accidents

**La majorité des accidents a lieu sur des routes départementales (65%) ou des voies communales (25%).** Les D766, D768 et D786 sont particulièrement concernées par les accidents.

Les voies en agglomération et hors agglomération semblent autant impliquées, avec une part égale d'accidents (50%).

Nombre d'accidents selon la voirie		
Type de voie	Nombre d'accidents	%
Route Nationale	33	8%
Route Départementale	275	65%
Voie Communale	108	25%
Parc de stationnement ouvert à la circulation publique	5	1%
Autre	3	1%
<b>Total général</b>	<b>424</b>	<b>100%</b>

Source : INSEE 2013

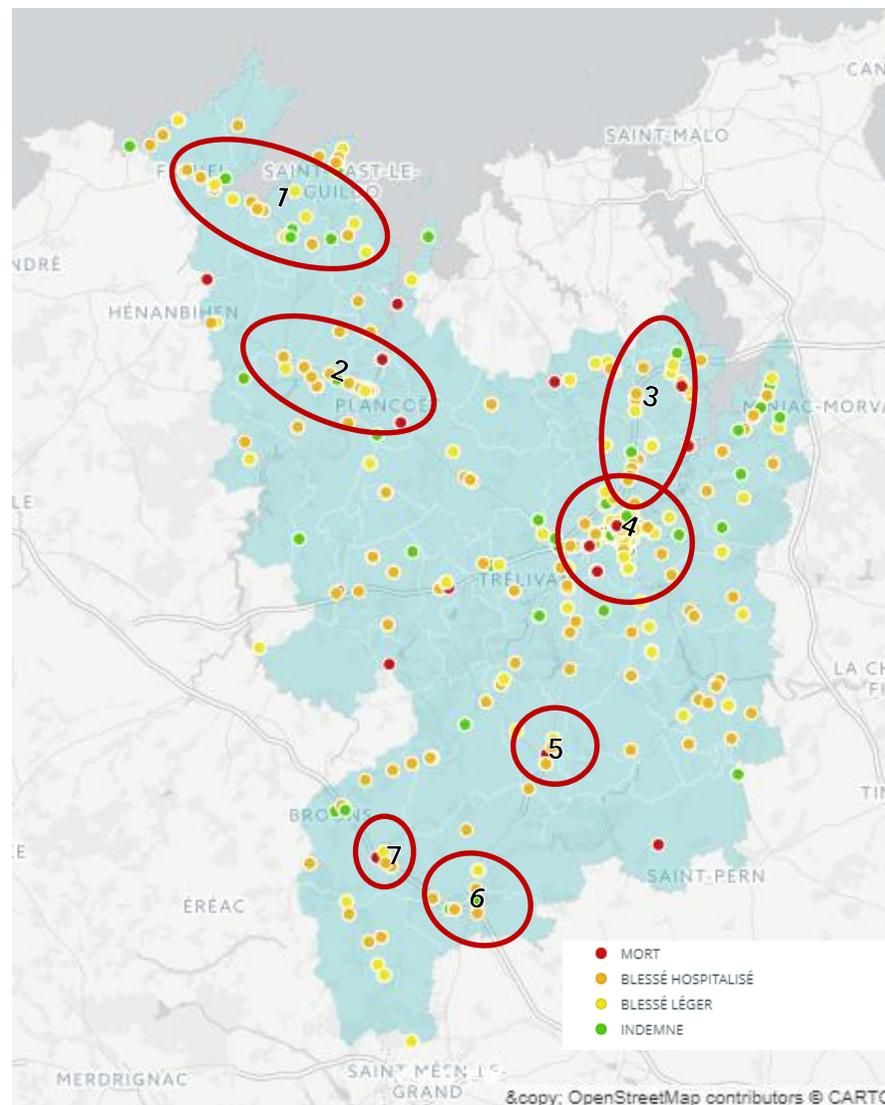
Toutefois les intersections en agglomération semblent davantage sources de conflits, 58% des accidents qui impliquent une intersection (89 accidents sur 152) ont eu lieu en agglomération. Ce sont particulièrement les intersections en X ou en T qui posent des difficultés.

Situation	Hors agglomération	En agglomération	Nbre d'accidents	%
Intersection en X	29	27	56	37%
Intersection en T	22	26	48	32%
Intersection en Y	4	7	11	7%
Intersection à plus de 4 branches	1	1	2	1%
Giratoire	3	15	18	12%
Place		6	6	4%
Passage à niveau		2	2	1%
Autre intersection	4	5	9	6%
<b>Total intersection</b>	<b>63</b>	<b>89</b>	<b>152</b>	<b>100%</b>

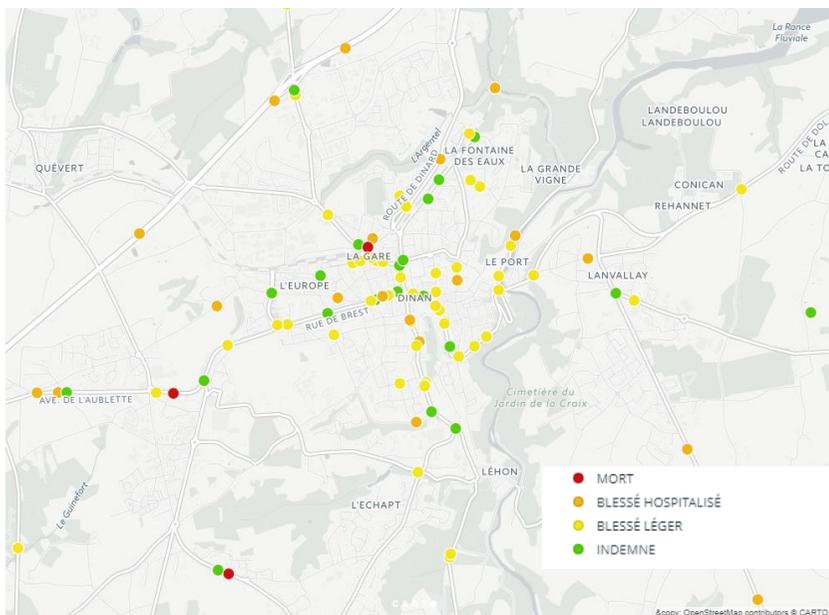
Dinan est la commune la plus concernée par les accidents (27% soit 113 accidents).



Commune	Nombre d'accidents	%
Dinan	113	27%
Plancoët	15	4%
Pleudihen-sur-Rance	15	4%
Pleslin-Trigavou	14	3%
Quévert	14	3%
Broons	13	3%
Taden	13	3%
Fréhel	12	3%
Matignon	12	3%
Pluduno	12	3%
Lanvallay	11	3%
Saint-Cast-le-Guildo	11	3%
Autres communes	169	40%
<b>Total</b>	<b>424</b>	<b>100%</b>



Répartition des différents types d'accidents et localisation de zones dangereuses



### 2.3. Victimologie des accidents

L'ensemble des 424 accidents ont impliqué 747 usagés, une large part implique des **deux-roues motorisés (20%)** et **des modes doux (15%)**.

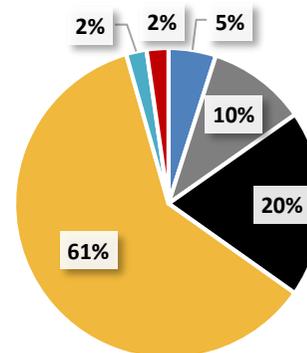
Il est à noter que les accidents survenus sur la commune de Dinan, impliquent davantage de piétons (20%) et cyclistes (6%), là où se concentrent les flux et les conflits d'usages en milieu urbain.

#### Enjeux :

- Sécuriser l'usage des déplacements doux (piétons, cyclistes)
- Aménager des itinéraires cyclables le long des artères, voire des itinéraires bis,
- Réalisation d'aménagements urbains limitant la vitesse,
- Sensibiliser à la mobilité douce.

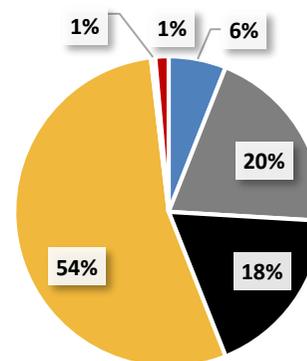
### Usagers impliqués dans un accident sur Dinan Agglomération entre 2009 et 2015

■ Vélo ■ Piéton ■ 2RM ■ Voiture ■ PL ■ Autres



### Usagers impliqués dans un accident sur Dinan entre 2009 et 2015

■ Vélo ■ Piéton ■ 2RM ■ Voiture ■ PL ■ Autres



Répartition des types d'accidents sur Dinan

## II. Les conditions de stationnement dans les communes



Le stationnement réglementé est reconnu comme un outil en matière de mobilité. En effet, il peut permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers (actifs, résidents, visiteurs). Par ailleurs, il peut offrir une augmentation des taux de rotation (évitement des véhicules ventouses notamment des actifs). De plus, il peut également avoir un impact fort en matière d'urbanisme (Cf. règle U12 des PLU et le lien entre disponibilité d'une place au travail et automobilité).

Les enjeux en termes de déplacement sont donc multiples :

- ✓ Garantir une accessibilité optimale pour faciliter l'activité économique,
- ✓ Limiter les nuisances dues au stationnement gênant,
- ✓ Permettre un partage de la voirie,
- ✓ Favoriser le report modal de l'automobile vers les modes dits durables lorsque cela est possible.

### 1. Une offre de stationnement suffisante

Un questionnaire a été envoyé aux communes du territoire afin de connaître leur capacité de stationnement et problématiques potentielles sur le sujet. Dans l'ensemble, en dehors de Dinan, il n'y a pas de problème référencé, seule la commune de Lanvallay a fait part d'une problématique au niveau du port. Il est à noter toutefois que certaines communes touristiques comme Saint-Jacut-de-la-Mer ont développé une offre importante par rapport aux besoins des résidents afin de répondre à la pression touristique.

Commune	Nombre de parking public	Nombre de parking public en projet	Nombre de places disponibles	Nombre de places en projet disponibles
Léhon	NC			
Les Champs Géraux	3		161	
Mégrit	4			
Plélan le petit	6		250	
Pleudihen	9			
Plevenon	5			
Plouasne	7			
Plumaudan	2	1	26	40
Plumaugat	16	2	197	21
Quevert	6			
Saint Carné	1			
saint Judoce	6		98	
Saint Maden	4		16	
Brusvily	5			
Caulnes	15	4	221	92
Chapelle Blanche	4		46	
Guenroc	1			
Guitte	7		71	
Lalandec	7			
Languedias	2		25	
Lanvallay	18	2	522	45
Saint Maudez	4			
Saint Potan	10			
Saint Samson su Rance	12	1	336	17
saint André-des-Eaux	6			
Saint Jacut de la Mer	16		600	
Saint Jouan	4		48	
Saint Michel de Plélan	5		75	
Trélivan	8			
Vildé-Guingalan	6		95	
Yvignac la tour	5		164	

Source : Questionnaire communaux PLUi Dinan Agglomération - 2016

## 2. La réglementation du stationnement sur Dinan

Dinan dispose d'une offre de stationnement importante avec 3 350 places de stationnement dans son centre-ville dont près de 1 600 payantes.



Sur le centre-ville, trois réglementations adaptées au secteur sont en place :



- La zone rouge appliquée, dans l'hypercentre ou le centre historique,
- La zone orange, dans une zone intermédiaire proche de l'hypercentre,
- La zone verte, correspondant aux rues commerciales périphériques où le tarif est le plus faible.



La 1ère demi-heure étant gratuite sur les 3 politiques afin de faciliter l'accès aux commerces.



La concentration des places dans l'hypercentre de Dinan incite les visiteurs, et notamment les touristes, à utiliser leur automobile pour s'y stationner, pouvant induire une congestion des trafics. Durant la période estivale des difficultés apparaissent puisque l'offre tend à être insuffisante par moment.

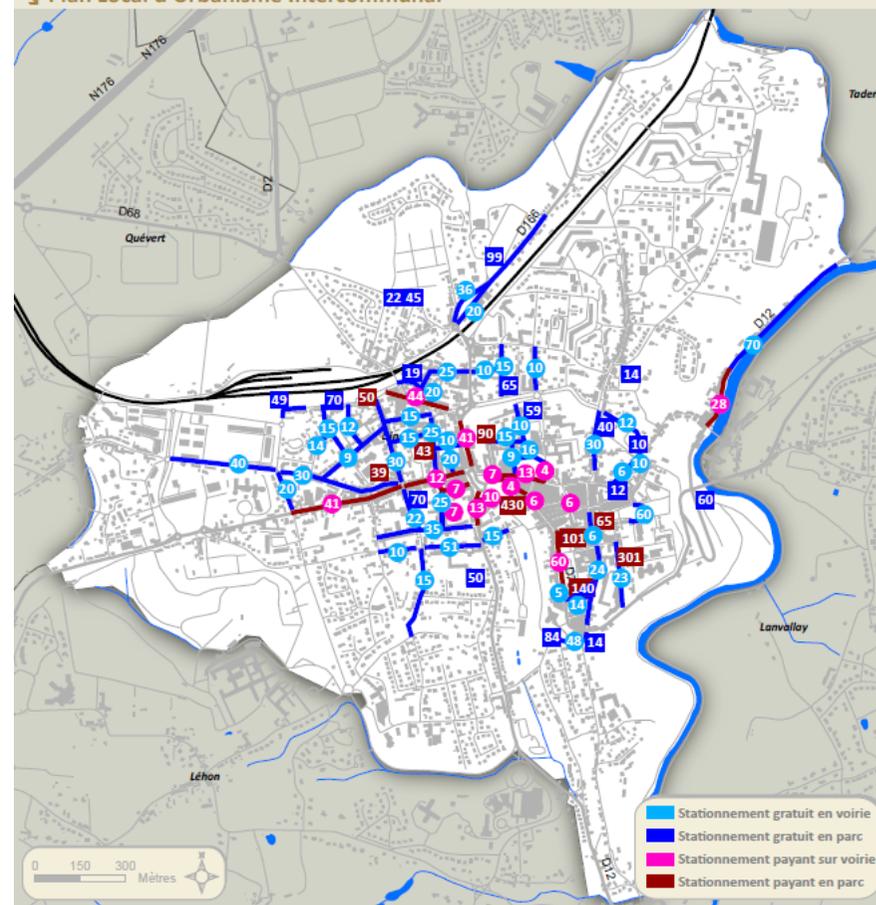


### Enjeux :

- Adapter l'offre de stationnement aux usages en période normale et estivale, via l'aménagement de navette et parking relais,
- Croiser offre de stationnement et de transport pour favoriser l'intermodalité.

### L'offre de stationnement à destination des visiteurs

Plan Local d'Urbanisme Intercommunal



### III. Une offre de déplacements en transport collectif à améliorer

#### 1. Le réseau ferroviaire régional

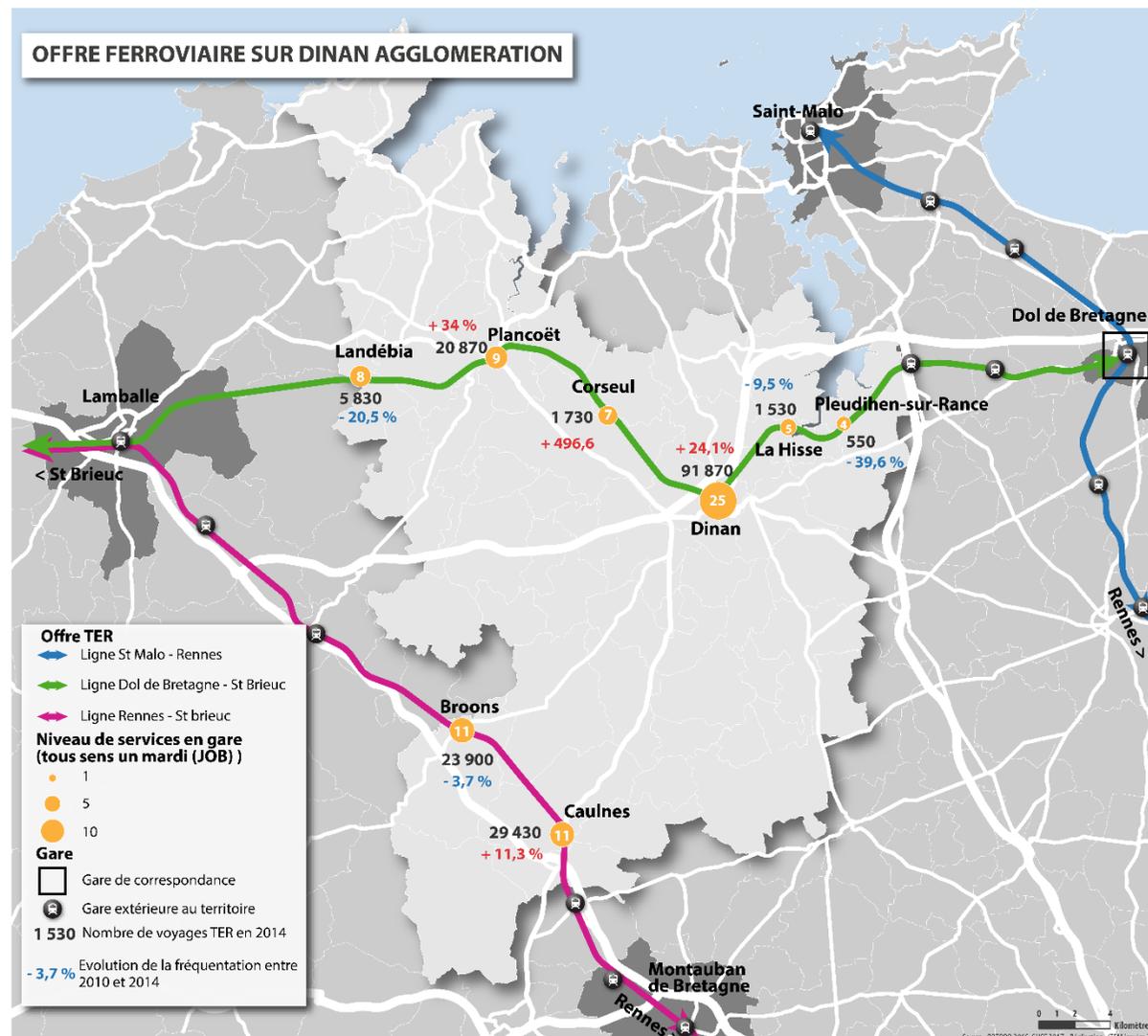
Le territoire est desservi par **8 gares**, et **3 lignes TER** :

- Ligne TER : Rennes – La Brohinière – Saint Brieuc
- Ligne TER : Rennes – Dol de Bretagne – Dinan
- Ligne TER : Dol de Bretagne – Dinan – St Brieuc

Un **changement à Dol de Bretagne est obligatoire pour rejoindre Rennes depuis Dinan**, en dehors des trajets réalisés en autocars sur la ligne.

Gares	Nbre de services en gare	
	JOB	Samedi
Caulnes	11	7
Broons	11	7
Pleuhiden	4	4
La hisse	5	5
Dinan	25	18
Corseul-Languenan	7	5
Plancoet	9	6
Landébia	8	5

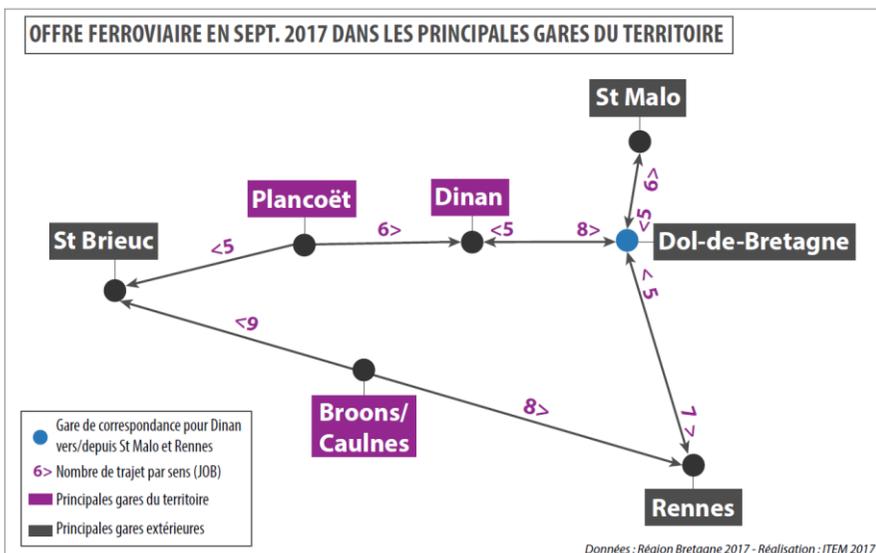
Données : SNCF janvier 2016



Avec l'arrivée de la LGV, l'offre TER a évolué à partir de juillet 2017. La Région Bretagne a communiqué les horaires des trains pour les mois de septembre à décembre 2017 :

**Des évolutions sont :**

- les gares de **Caulnes et Broons** sur l'axe St-Brieuc et Rennes, proposeront 17 services en gares au lieu de 11 actuellement,
- La gare de **Plancoët** sera desservie par 11 services entre St Brieuc et Dinan au lieu de 9 actuellement,
- Les correspondances possibles pour faire le trajet de **Rennes à Dinan** vont passer de 7 trajets à 5 trajets,
- Les trajets possibles pour faire le trajet de **Dinan à St Malo** vont passer de 3 à 6 trajets et de 4 à 5 depuis St Malo vers Dinan.



**1.1. Zoom sur la gare de Dinan**

Dinan Agglomération a acté la rénovation de la ligne Lamballe / Dinan / Dol de Bretagne et permettra d'offrir des améliorations en termes d'offre de service et le rabattement de l'offre vers les gares de la ligne. La gare de Dinan, située à proximité du centre-ville, jouxte le quartier de l'Europe, aujourd'hui en pleine mutation. Le réaménagement du parvis et de la gare routière a donné une plus grande lisibilité à l'équipement.



Toutefois, la gare devrait bientôt avoir un nouveau visage suite à la **programmation urbaine du quartier de la gare** et le lancement d'une expertise sur la mobilité et le stationnement dans le quartier de la gare.

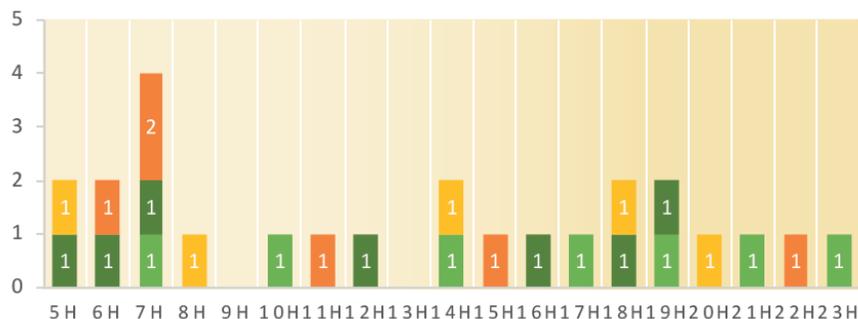
**Enjeux :** Accompagner la rénovation de la ligne ferroviaire Lamballe-Dol par la création de pôles d'échanges multimodaux et favoriser l'intermodalité des déplacements.

L'offre en gare de Dinan est satisfaisante avec **14 trajets (7A/R) sur la ligne Rennes – Dol – Dinan** répartis tout au long de la journée et **11 trajets sur la ligne St-Brieuc – Dinan- Dol** (concentration des trajets le matin en heure de pointe et un seul départ vers St Brieuc en heure de pointe du soir).

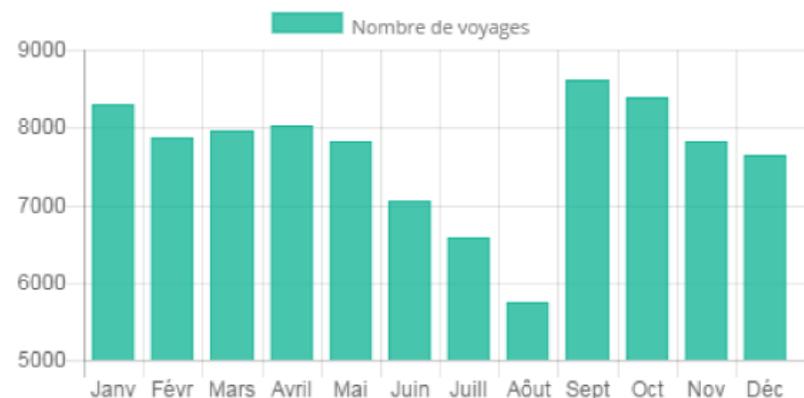


### Nombre de services un jour ouvrable en gare de Dinan (SNCF 2016-2017)

■ Dinan : sens Rennes - Dol - Dinan   ■ Dinan : sens Dinan - Dol - Rennes  
■ Dinan : sens Dol - Dinan - St Brieuc   ■ Dinan : sens St Brieuc - Dinan - Dol



L'affluence en 2014 de la gare de Dinan s'élève à environ **92 000 voyageurs**. Ce chiffre est en constante progression depuis 2011. Sur l'année 2014, on remarque une fréquentation moyenne de 7 650 passagers par mois.

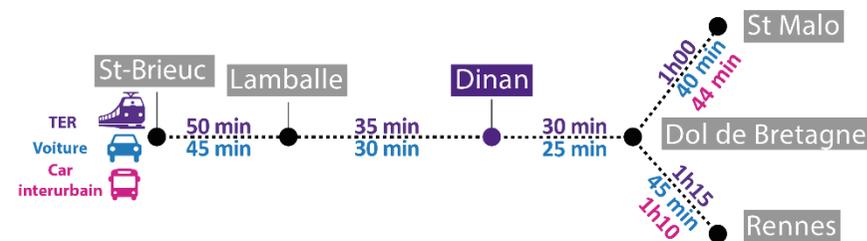
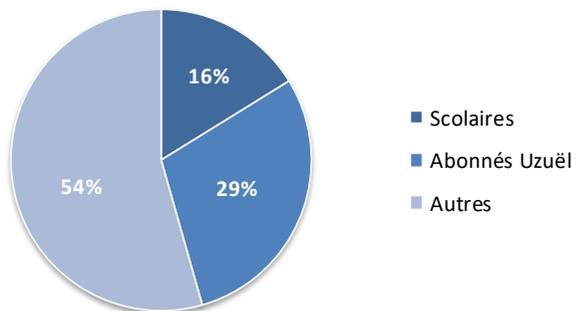


Évolution mensuelle du nombre de voyages

Cependant la **période estivale est sujette à une nette baisse de fréquentation** de la gare. En effet, en gare de Dinan, il y a 20% de voyages réalisés par des scolaires et 25% de voyages d'abonnés. En contrepartie, les voyages occasionnels ne compensent pas la forte diminution du aux congés estivaux. C'est le cas dans la très grande majorité des gares bretonnes.

En termes d'offre, le nombre de circulations de trains desservant Dinan est quasi identique entre la période été et le post-été en 2016.

Une partie de la baisse de fréquentation en été peut cependant s'expliquer par une offre plus faible entre le 16 juillet jusqu'au 15 août. Ce creux d'offre peut avoir une incidence sur les fréquentations. Par ailleurs, environ 45% des voyageurs détiennent un abonnement mensuel ou annuel pour effectuer les trajets.



Aujourd'hui, l'intermodalité est relativement restreinte car il n'existe pas véritablement de correspondances entre les horaires de transports ferroviaires, les transports urbains et interurbains départementaux. Les temps de correspondance entre les lignes sont aujourd'hui trop importants. De plus, le réseau DinanBus n'est pas partenaire du réseau intermodal breton Korrigo. De fait, il n'existe pas de tarifs préférentiels pour les déplacements bus + train.

Si les tarifs du réseau TER sont très avantageux vis-à-vis de la voiture, **les temps de transport en train sont systématiquement plus importants** (+30 minutes pour rejoindre Rennes avec un changement à Dol, +20 minutes pour St-Malo). Toutefois, en raison de la circulation (environ + 20 à 30 minutes pour aller vers Rennes en heure de pointe) l'utilisation des transports collectifs peut devenir intéressante, à condition que la distance pour utiliser le transport en commun ne soit pas trop importante.

**Enjeu :** Améliorer l'accessibilité en gare et l'intermodalité avec les autres modes de déplacements pour répondre aux besoins des usagers pendulaires et occasionnels (touristes)

		
Dinan<->Rennes	79,55 €/MOIS*	202,66 €/MOIS**
Dinan<->St Malo	51,90 €/MOIS*	130,93 €/MOIS**
Dinan<->Lamballe	43,55 €/MOIS*	169,74 €/MOIS**
Dinan<->St Brieuc	60,55 €/MOIS*	241,47 €/MOIS**

\*Sur la base d'un abonnement mensuel Uzuël, montant prenant en compte la prise en charge à 50% de votre employeur  
\*\*Sur la base de 20 jours travaillés dans le mois. Consommation de 7L/100 km, coût de 1,4€/L - Hors coûts d'assurance et d'entretien du véhicule.  
Source : sncf.com

Données : SNCF 2017, Google map 2017

## 2. Le réseau interurbain régional et communautaire

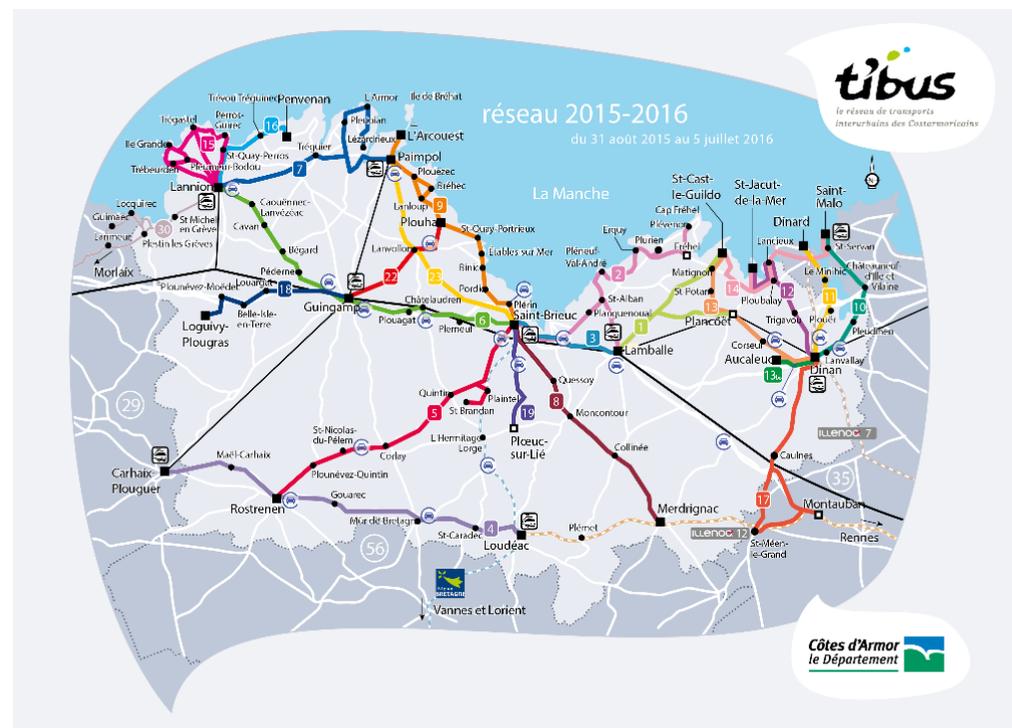
### 2.1. L'offre interurbaine antérieure à 2016

Avant le changement du réseau en 2017, celui-ci était composé de 9 lignes desservant le territoire pour 1 656 582 trajets effectués sur l'année 2015-2016, dont quelques particularités :

- Les scolaires représentent 90% des utilisateurs en général des lignes TIBUS sur le territoire ;
- La ligne 7 ILLENOO quant à elle transporte des usagers une minorité de scolaires.

Réseau	lignes	itinéraire	Fréquentation 2015-2016	Dont scolaires	Dont scolaires (%)
TIBUS	1	Lamballe/Saint Cast	152 586	150 710	99%
TIBUS	2	Saint Briec/Fréhel	208 990	180 985	87%
TIBUS	10	Dinan/Saint Malo	202 846	137 970	68%
TIBUS	11	Dinan/Dinard	137 925	135 135	98%
TIBUS	12	Dinan/Saint Jacut	129 352	125 125	97%
TIBUS	13	Dinan/Saint Cast	114 728	109 480	95%
TIBUS	13bis	Aucaleuc/Dinan	107 427	107 427	100%
TIBUS	14	Saint Malo/Saint Cast	29 335	29 335	100%
TIBUS	15	Lanion/Côte de granit	396 106	396 106	100%
ILLENOO	7	Dinard/Rennes	177 287	12 876	7%

Tableau 1 : Fréquentation par lignes en 2015-2016 (données issues du rapport d'activité 2015-2016)



### 2.2. L'offre existante sur Dinan Agglomération

Depuis le 01 janvier 2017, il est composé de 12 lignes du réseau Tibus du Département des Côtes d'Armor. Plusieurs particularités sont à noter dans le fonctionnement des lignes :

- 6 lignes (10, 11, 12, 13, 18 et 31) proposent des variantes à l'origine dédiés aux scolaires mais ouverts à tous, les fiches horaires mis à disposition fournissent des renseignements sur ces services spéciaux.

- **2 lignes** (15 et 16) fonctionnement uniquement via un système de transport à la demande sur un jour et demi, un **déclenchement préalable** est nécessaire au plus tard 2h avant le départ.
- **L'ensemble des lignes Tibus sur le territoire** propose des **services virtuels**, où un déclenchement préalable est également nécessaire.



**La ligne illenoo 7 du Département de l'Ille et Vilaine** dessert également le territoire, entre Rennes et Dinard.



Au total, **37 communes** sont desservies par les lignes régulières départementales. **Le niveau de desserte des communes est toutefois très variable**, en fonction des services mis en place sur chaque ligne.



**La ligne 7** du réseau illenoo permettant de rejoindre Rennes ou Dinard, est la plus structurante du territoire avec 28 services un Jour Ouvrable de Base (JOB), c'est-à-dire un mardi ou jeudi en dehors des périodes de vacances scolaires. **La ligne 10 reliant St-Malo et Dinan** est ensuite la seconde ligne la plus structurante du territoire.



### 2.3. Changements institutionnels

Au 1<sup>er</sup> janvier 2017, le champ des compétences a évolué :

- Dinan Agglomération, en sa qualité d'AOM, est compétente depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2017 pour le transport scolaire, non urbain et à la demande, effectué au sein de son ressort territorial.
- La Région a vu sa compétence élargie qui se voit confier les lignes interurbaines (Tibus) au 1<sup>er</sup> septembre 2017 et les lignes scolaires départementales.

Dinan Agglomération est compétente pour les circuits entièrement effectués sur son ressort territorial, c'est-à-dire, 4 lignes :

- Dinan-Aucaleuc,
- Dinan-Broons,
- Dinant-St Cast-le-Guildo,

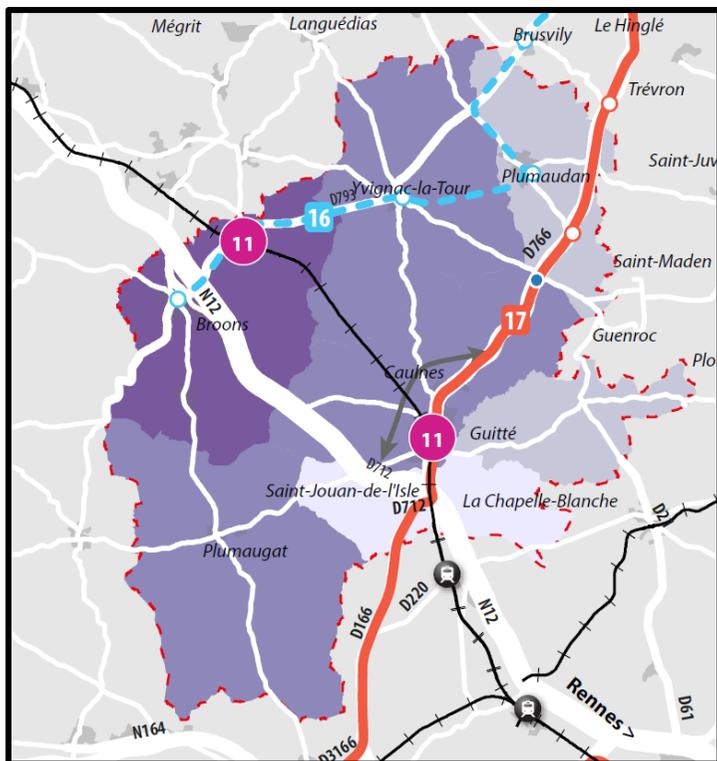
- Dinan-Langrolay/rance.

Réseau	Lignes	Itinéraire	Nbre de communes desservies	Amplitude horaire	Nombre de services	
					Période scolaire	Vacances scolaires
TIBUS	2	Saint-Brieuc / Erquy / Plévenon	2	6h30 - 18h50	4	2
TIBUS	10	Dinan / Saint-Malo	5	6h45 - 19h00	12	7
TIBUS	11	Dinan / Langrolay	5	7h07 - 18h	7	4
TIBUS	12	Dinan / Lancieux / St-Jacut-de-la-Mer	3	9h15 - 14h10	3	4
TIBUS	13	Dinan / Saint-Cast	8	9h00 - 13h05	3	4
TIBUS	14	Saint-Malo / Saint-Cast	2	6h35 - 19h26	6	4
TIBUS	15	Dinan / Jugon-les-lacs (TAD)	6	9h05 - 17h35	4	4
TIBUS	16	Dinan / Broons (TAD)	6	9h05 - 17h35	4	4
TIBUS	17	Dinan / Caulnes / Montauban	9	6h50 - 18h52	6	2
TIBUS	18	Dinan / Aucaleuc	5	9h10 - 12h48	2	4
TIBUS	31	Lamballe / Pléneuf	3	6h45 - 18h21	7	4
ILLENOO	7	Dinard - Rennes	4	5h50 - 21h05	28	28



### Le secteur Haute-Rance (Broons-Caulnes) :

La ligne 17 (Dinan / Montauban) est adaptée aux déplacements domicile-travail, puisqu'elle propose des services à 7h le matin, puis de 17h à 18h le soir. Sur ce secteur, le service proposé est efficient.



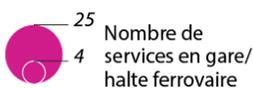
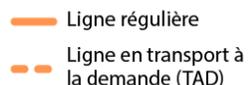
**De potentiel captifs des TC**  
(11-17 ans et + de 65 ans)



**Une offre en TC variable**



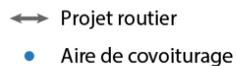
Nombre de services  
(en jour ouvrable de base)



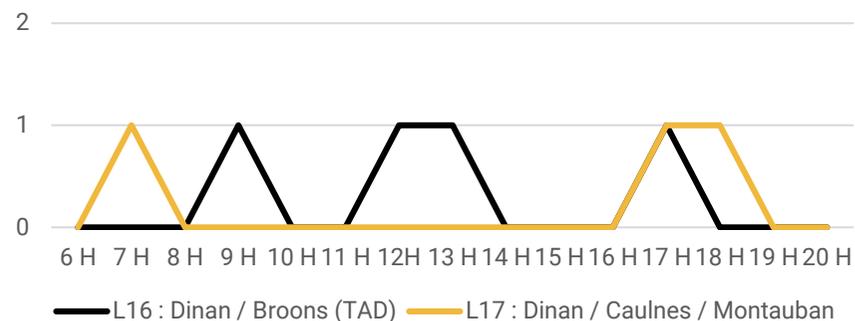
**Des facilités de déplacements en voiture**

- de 1 500 + de 20 000 véh./j

Trafic moyen journalier annuel



### Desserte des lignes régulières interurbaines : secteur Broons-Caulnes (Un job en 2016 tous sens)

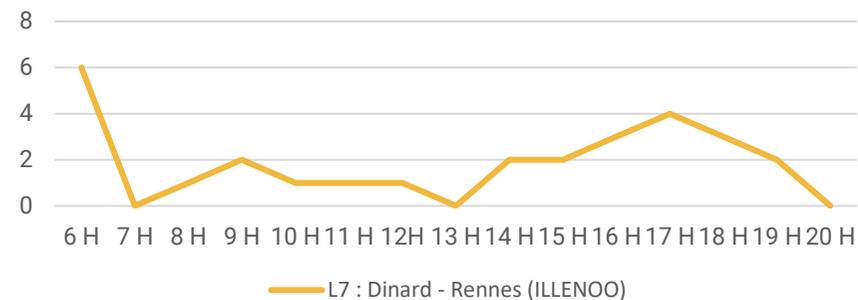


80 831 voyages ont été effectués sur la ligne 16 pour l'année 2015 - 2016 et 68 431 voyages sur la ligne 17. Au total, ce sont 149 262 voyages qui ont été effectués sur ce secteur.

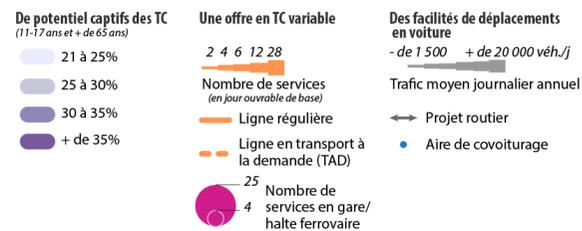
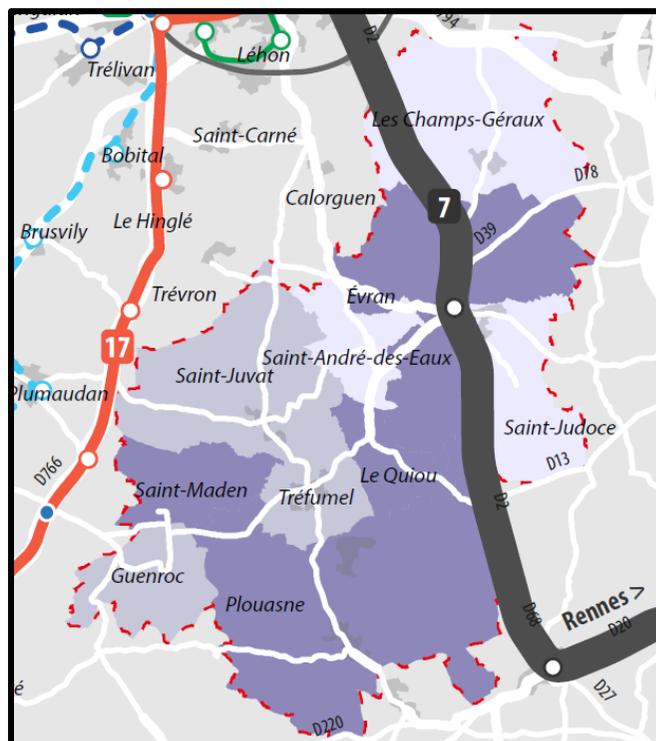
### Le secteur Pays d'Evran :

### Desserte des lignes régulières interurbaines : secteur Evran (Un job en 2016 tous sens)

Une seule ligne dessert les communes de ce secteur comprenant Evran, Saint-

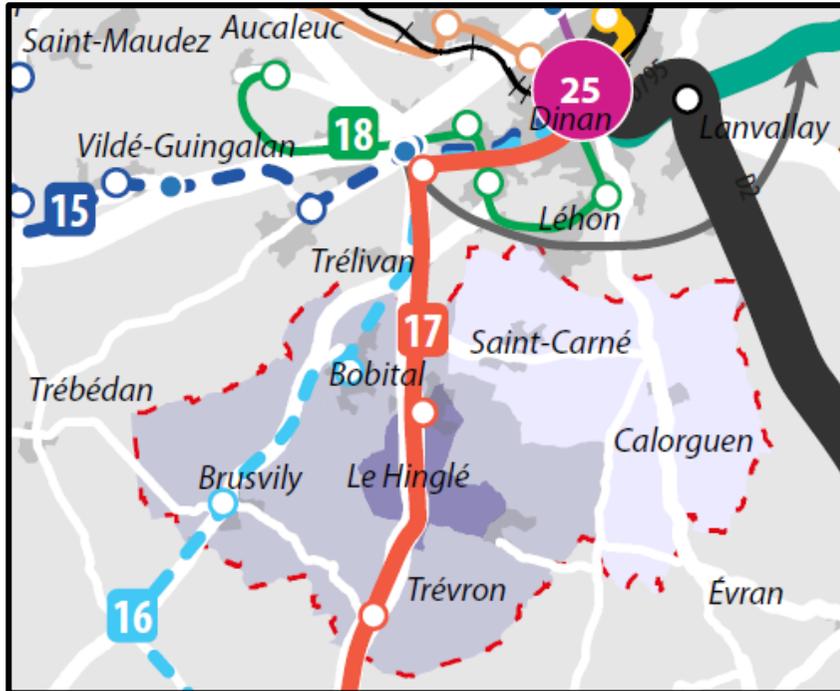


Juvat, Saint-Maden, Guenroc, Plouasne, Tréfumel, Le Quiou, Saint-Judoce et les Champs-Géraux. Tout au long de la journée, la ligne 7 (Dinard – Rennes) est en capacité de répondre aux horaires des actifs. Sur ce secteur, 68 431 voyages effectués sur la ligne 17 sur l'année 2015 - 2016.

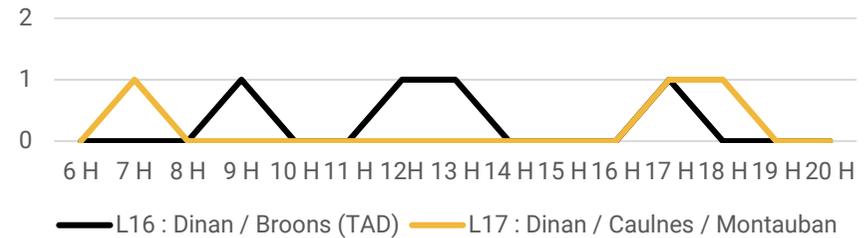


**Le secteur de Guinefort :**

Composé de Bobital, Saint-Carné, Calorguen, Trévron, Le Hinglé et Brusvily, le secteur du Guinefort offre le même constat que celui du secteur de Broons Caulnes. La desserte du réseau TIBUS correspond, ici aussi, aux horaires des actifs.



**Desserte des lignes régulières interurbaines : secteur de Guinefort (Un job en 2016 tous sens)**

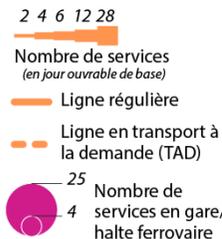


80 831 voyages ont été effectués sur la ligne 16 pour l'année 2015 - 2016, 68 431 voyages effectués sur la ligne 17. Au total, ce sont 149 262 voyages qui ont été effectués sur ce secteur.

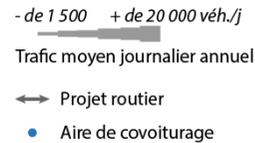
**De potentiel captifs des TC (11-17 ans et + de 65 ans)**



**Une offre en TC variable**

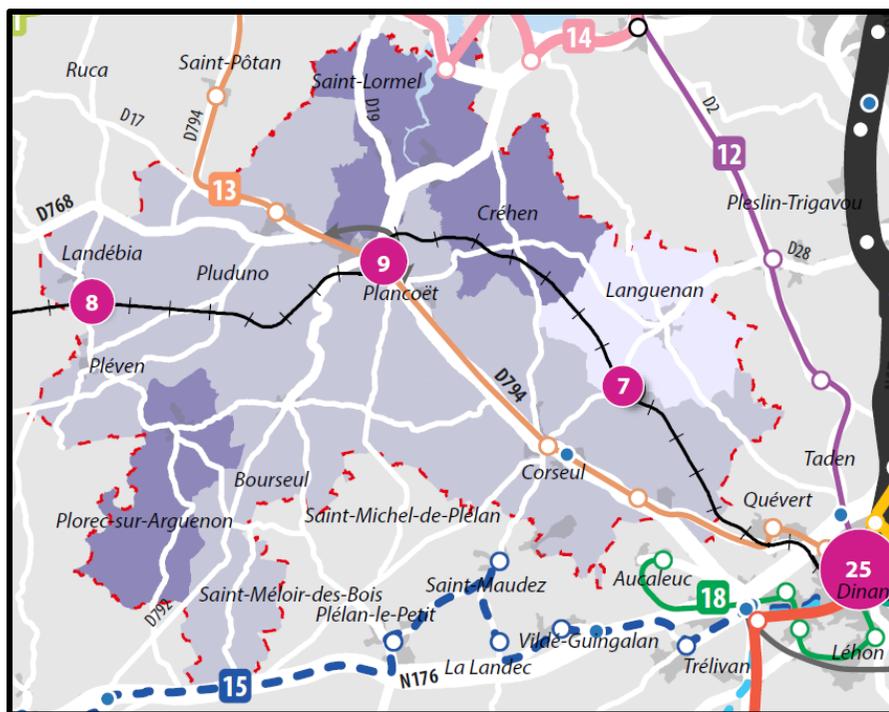


**Des facilités de déplacements en voiture**

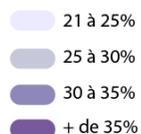


**Le secteur Pays de Plancoët :**

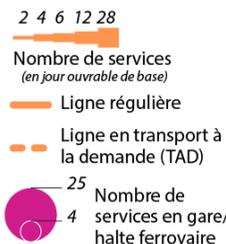
Sur les 13 communes que compte ce secteur de l'agglomération, 4 arrêts de cars desservent cette zone géographique (desserte le matin à 9H et entre 12h et 13h). Le service n'est pas adapté aux besoins des travailleurs souhaitant utiliser le réseau TIBUS (seulement 4 arrêts desservent les 13 communes). Il s'agit toutefois d'une ligne fréquentée puisque 114 728 voyages ont été effectués sur l'année 2015 - 2016.



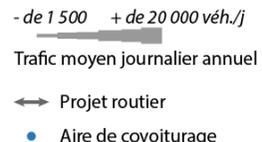
**De potentiel captifs des TC**  
(11-17 ans et + de 65 ans)



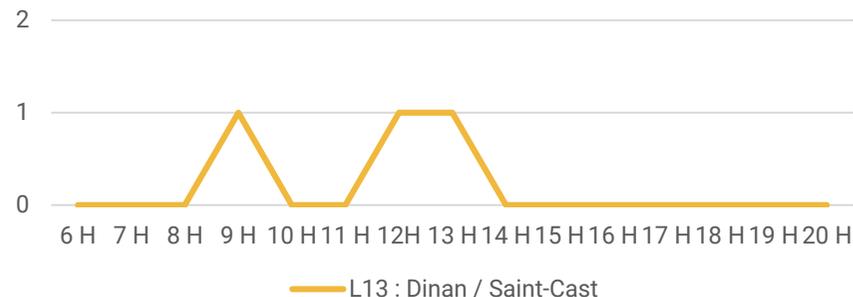
**Une offre en TC variable**



**Des facilités de déplacements en voiture**

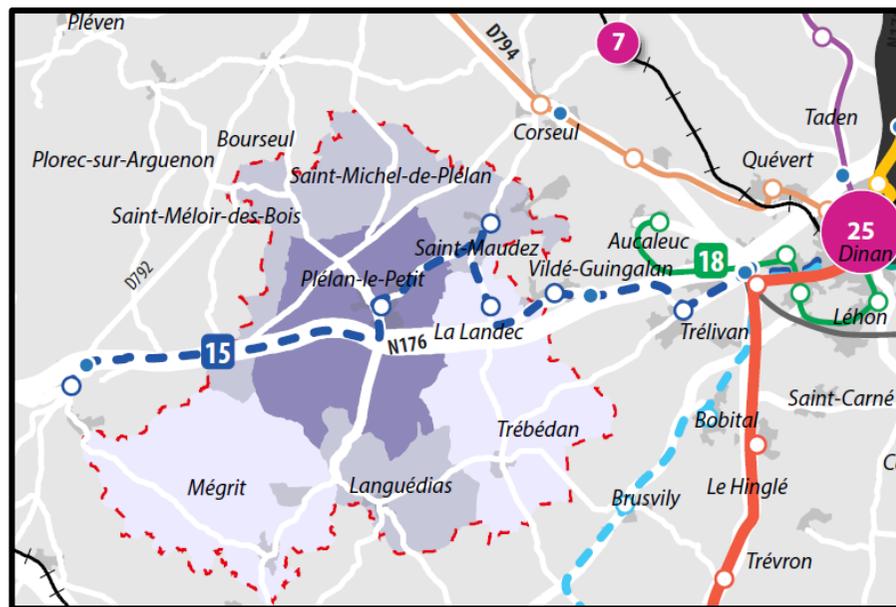


**Désserte des lignes régulières interurbaines : secteur Plancoët (Un job en 2016 tous sens)**



**Le secteur Plélan-le-Petit :**

La ligne 15 (Dinan / Jugon-les-lacs) est spéciale puisqu'elle fonctionne sur déclenchement, c'est-à-dire, en Transport à la Demande (TAD). Il s'agit d'une des meilleures lignes de l'agglomération en terme d'offre de service sur la journée, puisque de 7h à 13h et de 16h à 18h, ce service est utilisable sous réserve d'une réservation 2h avant. Elle est la ligne la plus fréquentée sur l'agglomération avec 396 106 voyages effectués sur l'année 2015 - 2016.



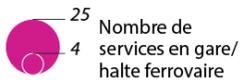
**De potentiel captifs des TC**  
(11-17 ans et + de 65 ans)



**Une offre en TC variable**



Nombre de services  
(en jour ouvrable de base)  
— Ligne régulière  
— Ligne en transport à la demande (TAD)



**Des facilités de déplacements en voiture**

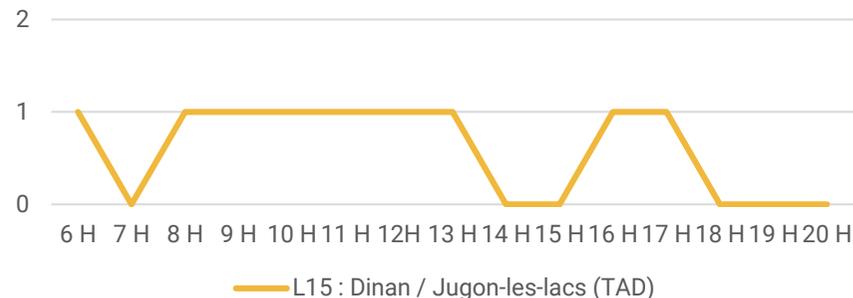
- de 1 500 + de 20 000 véh./j

Trafic moyen journalier annuel

← Projet routier

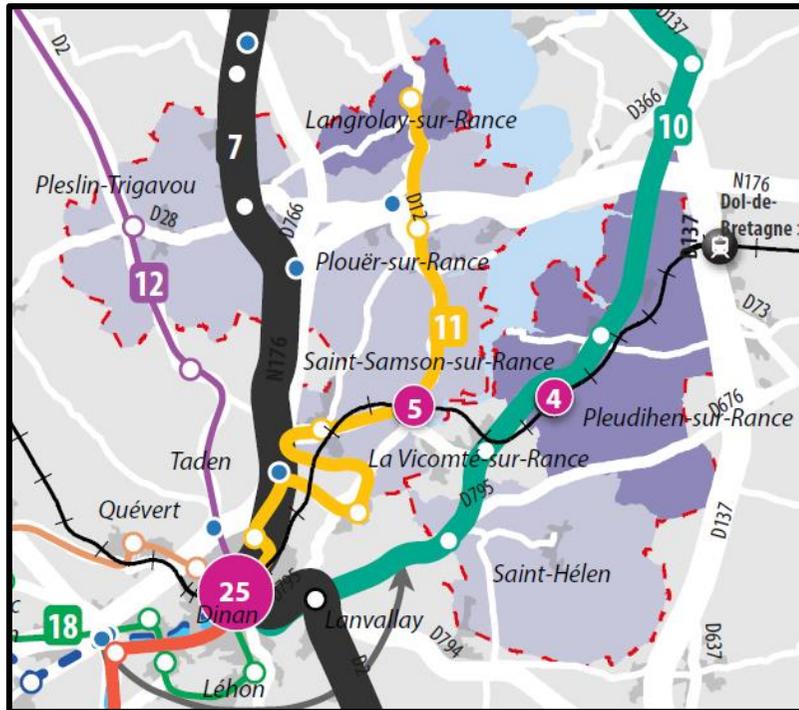
• Aire de covoiturage

**Desserte des lignes régulières interurbaines : secteur Plélan (Un job en 2016 tous sens)**



**Le secteur de Rance :**

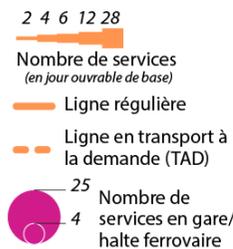
4 lignes desservent toutes les communes du secteur de la Rance. Hormis la ligne 12 (Dinan /Lancierieux / Saint-Jacut-de-la-Mer), toutes permettent aux actifs d'utiliser le réseau TIBUS pourse rendre au travail.



**De potentiel captifs des TC**  
(11-17 ans et + de 65 ans)



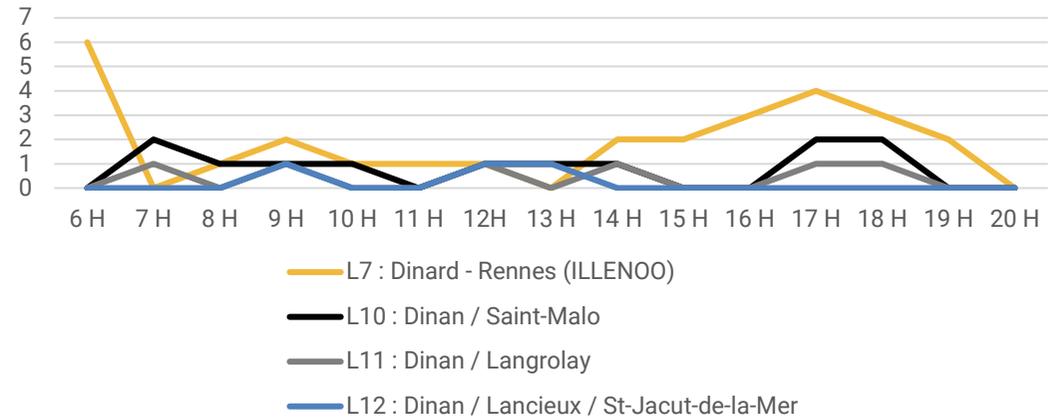
**Une offre en TC variable**



**Des facilités de déplacements en voiture**



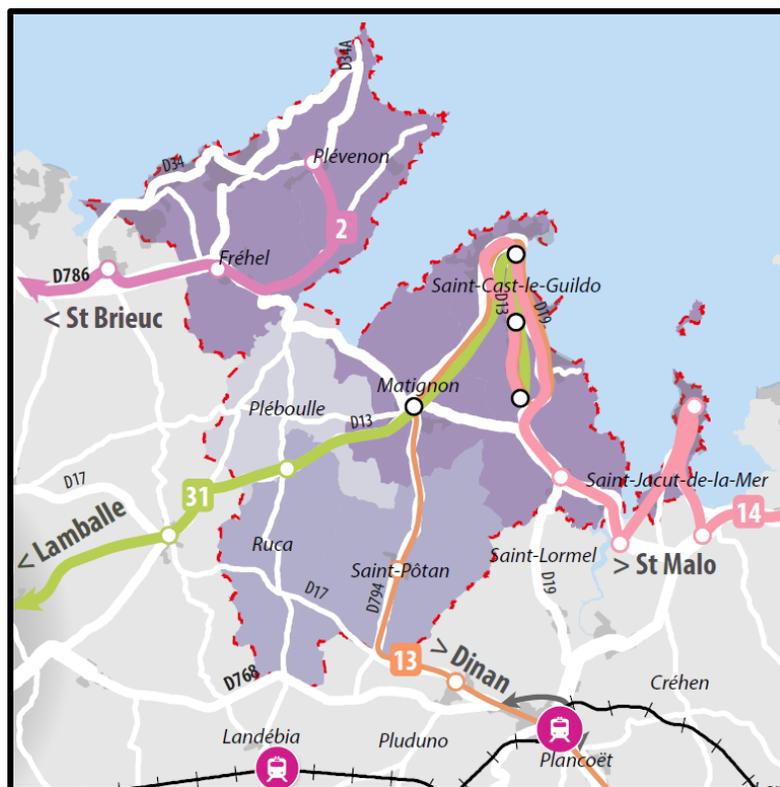
**Desserte des lignes régulières interurbaines : secteur Rance (Un job en 2016 tous sens)**



Sur l'année 2015 - 2016, 175 600 voyages ont été effectués sur la ligne 7, 202 846 voyages sur la ligne 10, 137 925 voyages sur la ligne 11 et 123 352 voyages effectués sur la ligne 12. Ces trois lignes concentrent 639 723 voyages.

### Secteur Pays de Matignon :

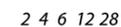
4 lignes du réseau de car interurbain TIBUS desservent ce secteur. Les lignes 14 et la ligne 2 offrent des horaires satisfaisants puisqu'ils sont compatibles avec les horaires de travail. Mais la L13 concerne que les déplacements le matin et le midi, contrairement à la L31 qui se concentre sur l'heure de 13h et celle de 17h.



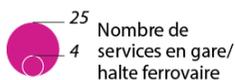
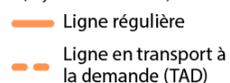
**De potentiel captifs des TC**  
(11-17 ans et + de 65 ans)



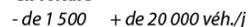
**Une offre en TC variable**



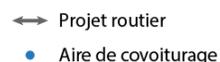
**Nombre de services**  
(en jour ouvrable de base)



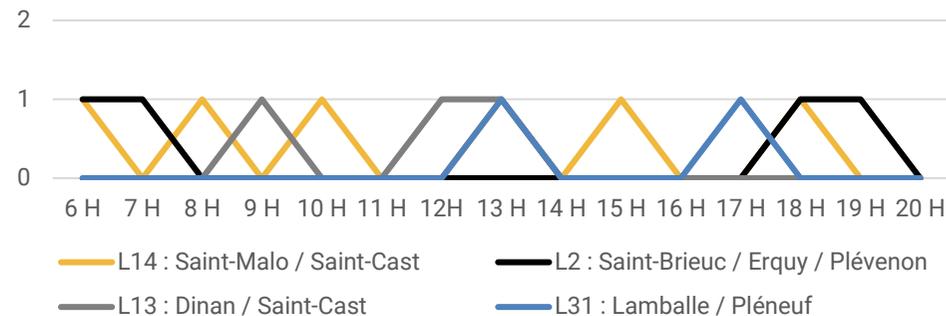
**Des facilités de déplacements en voiture**



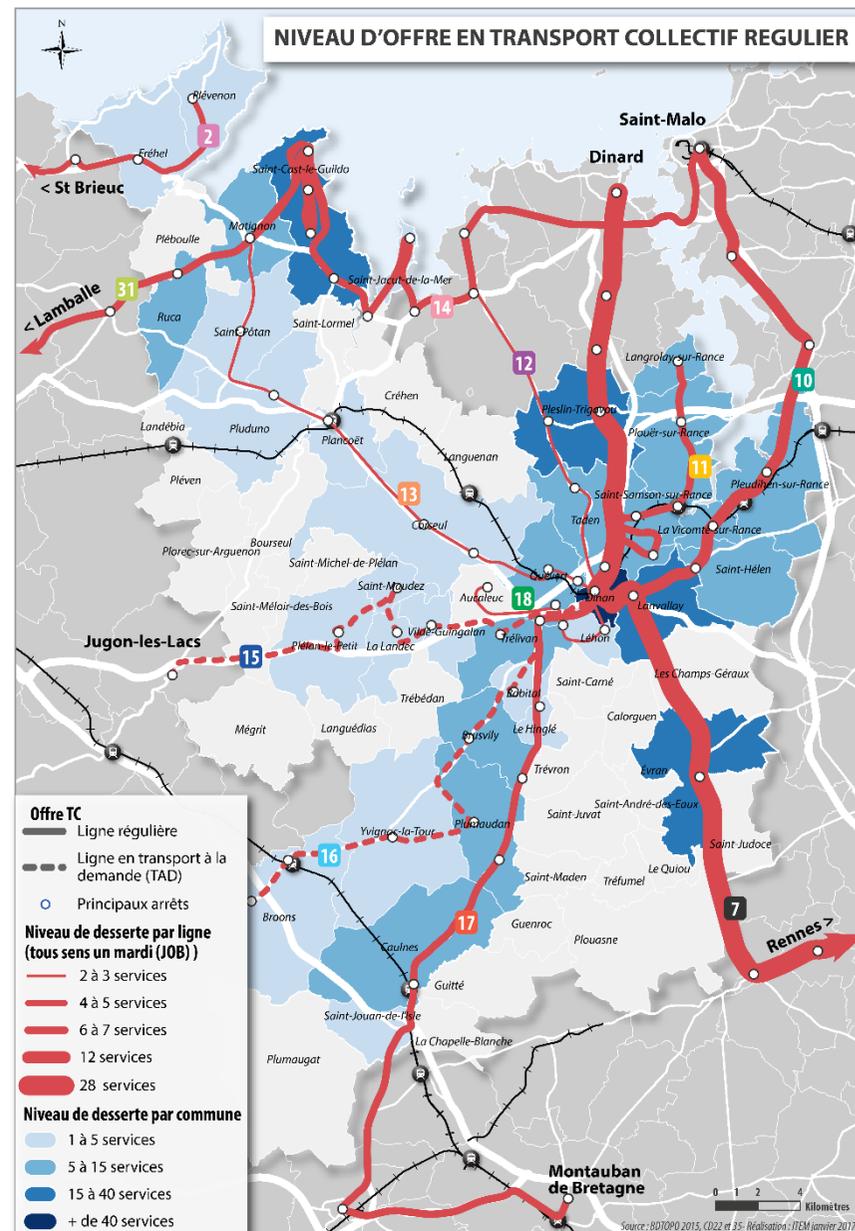
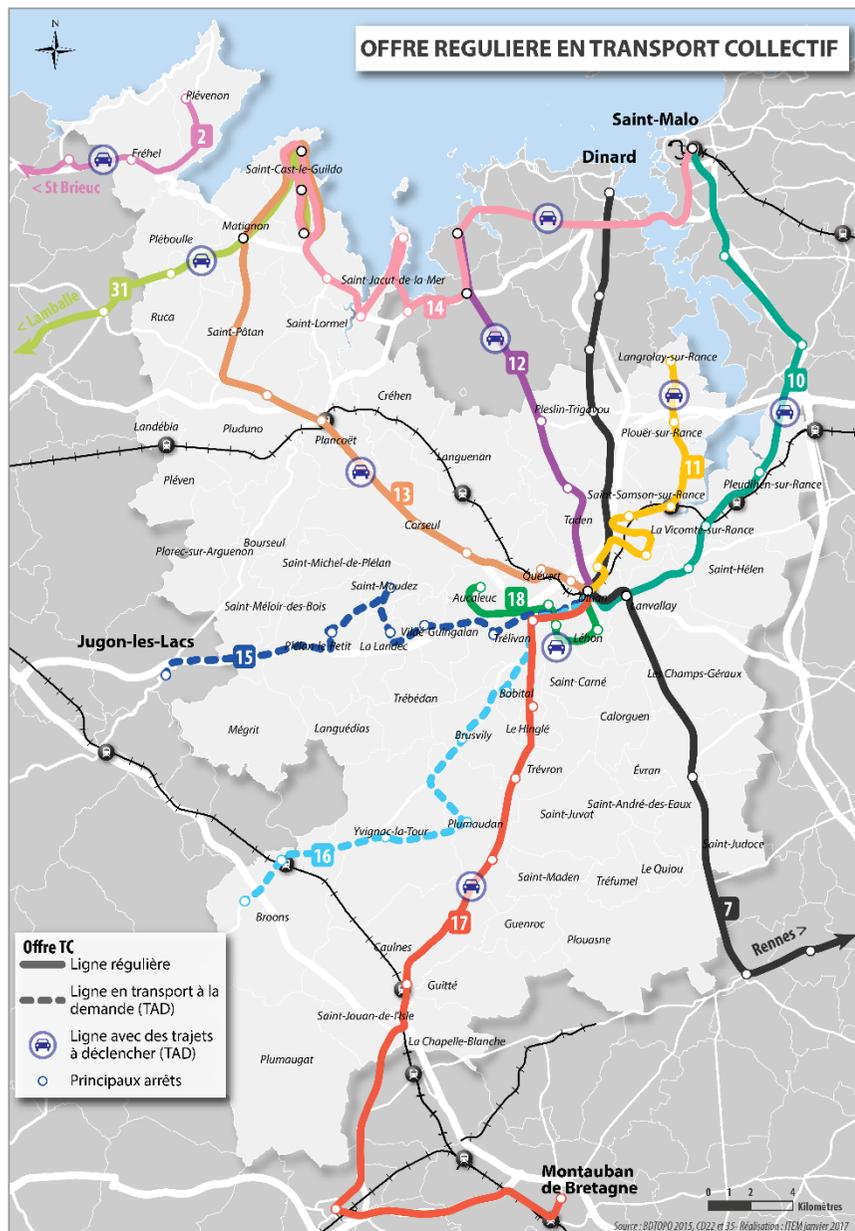
**Trafic moyen journalier annuel**



### Desserte des lignes régulières interurbaines : secteur Saint Cast Matignon (Un job en 2016 tous sens)



208 990 voyages ont été effectués sur la ligne 2, 29 335 sur la ligne 14 et 114 728 voyages pour la ligne 13. Aucune donnée n'est disponible sur la ligne 31.



## 2.4. La fréquentation des lignes

L'analyse de la fréquentation des usagers, montre que les voyages en lignes départementales sont majoritairement réalisés sur la ligne 7 (Illenoo) reliant Dinard à Rennes avec 65% des voyages réalisés sur cette ligne. Les lignes 2 Plévenon-St Brieuc (11%) et 10 Dinan-St Malo (14%) du réseau Tibus sont également fréquentées de manière satisfaisante.

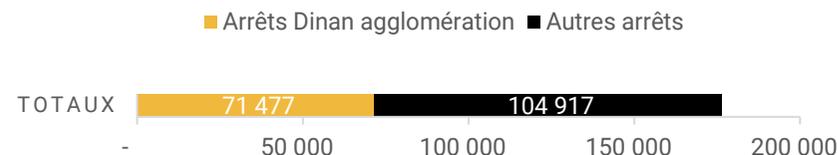


Fréquentation Tibus et illenoo (nbre de voyages tous type confondus, hors scolaires)						
Ligne	sept-16	oct-16	nov-16	déc-16	Total	%
<b>2</b>	2 731	2 168	2 412	2 003	9 314	11%
<b>10</b>	3 405	3 220	3 025	2 835	12 485	14%
<b>11</b>	83	44	120	103	350	0%
<b>12</b>	299	146	302	130	877	1%
<b>13</b>	521	319	449	324	1 613	2%
<b>14</b>	195	348	185	351	1 079	1%
<b>15</b>	128	54	87	46	315	0%
<b>16</b>	96	63	68	59	286	0%
<b>17</b>	678	361	639	237	1 915	2%
<b>18</b>	268	468	310	451	1 497	2%
<b>31</b>	16	60	16	64	156	0%
<b>7 ILLENOO</b>	15 781	14 233	13 506	12 987	56 507	65%
<b>Total</b>	<b>24 201</b>	<b>21 484</b>	<b>21 119</b>	<b>19 590</b>	<b>86 394</b>	100%

Données : CD 22 et CD 35 2017

Toutefois, les données fournies ne permettent pas d'appréhender la part des voyages sur les lignes, réalisée au départ des communes du territoire, exceptée pour la ligne 7 Illenoo. Ainsi pour l'année 2016, 41% des voyages ont été réalisés depuis un des arrêts présents sur le territoire. Sur les 20 arrêts que compte la ligne, 6 se situent sur l'agglomération, pour une fréquentation annuelle en 2016 de 71 477 voyageurs.

## FRÉQUENTATION LIGNE 7 ILLENOO EN 2016



Toutefois plusieurs lignes ont leur tracé exclusivement sur le territoire : c'est le cas de la ligne 11, 13 et 18, ainsi que la ligne TAD 16 créés en septembre 2016. Or la fréquentation sur ces lignes reste faible :

- **350 voyages commerciaux réalisés sur la ligne 11 pour la période.** Cette faible fréquentation peut s'expliquer **d'une part en raison d'une offre assez faible en heures de pointe.** Par exemple, seul un départ à 7h50 au départ de Dinan et un départ à 7h07 au départ de Langrolay/rance sont disponibles en heure de pointe du matin (HPM), ce qui ne correspond pas aux horaires d'embauche des actifs. Des trajets pour les dessertes scolaires viennent s'ajouter à cette offre mais ils correspondent aux horaires des scolaires qui sont différents de ceux des actifs, et l'offre est moins régulière (retour le midi le mercredi, offre mise en arrêt pendant les vacances scolaires). **D'autres part le temps de parcours reste peu compétitif,** en bus le temps de parcours est de 30 min contre 16 min en HPM en voiture.

- **1 613 voyages commerciaux réalisés sur la ligne 13 sur la période.** L'offre est **faible** (2 trajets St Cast-Dinan et 1 trajet en sens inverse) et le **déclenchement de la ligne est nécessaire** pour ces 3 services. Toutefois, des services à destination des scolaires complètent également l'offre avec plusieurs circuits, mais ces derniers ne répondent là encore pas aux besoins des actifs au niveau des horaires proposés.

- **1 497 voyages commerciaux réalisés sur la ligne 18** pour la période. Sur cette ligne le constat est le même que pour la ligne 13, l'offre est faible (1 aller-retour est proposé tous les jours de la semaine en HP ainsi qu'un aller-retour sur la demi-journée du jeudi, en raison du marché à Dinan le matin). Mais malgré cette faiblesse elle répond toutefois à certains besoins, avec 300 à 400 voyages réalisés tous les mois.

- Sur les deux lignes exclusivement en TAD 15 et 16, la fréquentation reste faible (315 et 286 voyages effectués). Le public cible n'est toutefois pas les actifs mais plutôt les captifs, en raison des jours de fonctionnement (1 journée et demie par semaine). Les services ont été créés en septembre 2016 afin de remplacer des initiatives locales permettant de se rendre sur Dinan. Il existe donc une demande pour ce type de déplacement. Toutefois, une communication ou une adaptation des jours de fonctionnement pourra être proposée pour essayer d'augmenter la fréquentation de ces lignes.

### 3. Les réseaux locaux

#### 3.1. Dinan Bus : une offre à faire évoluer

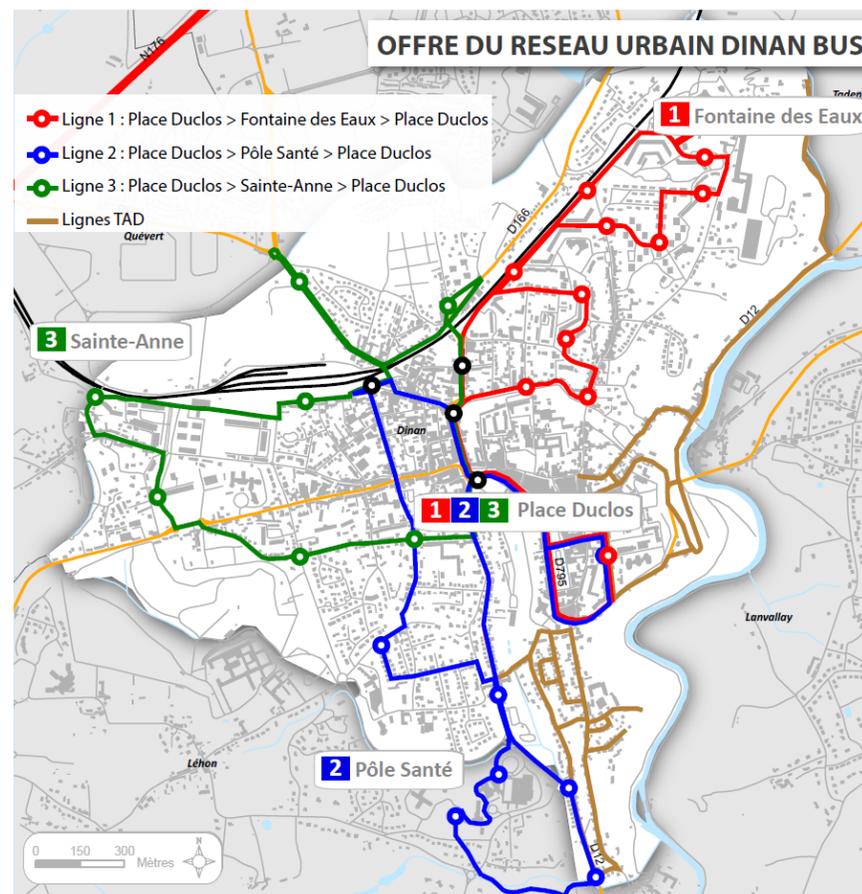
Le réseau urbain de la ville de Dinan, Dinan Bus, est composé **de trois lignes**. Ces dernières **fonctionnent sous forme de boucles du lundi au samedi** et ont pour point de départ et d'arrivée la Place Duclos, point névralgique de la ville.

Le service étant communal jusqu'au 31 décembre 2016, **seul Dinan est desservi par le réseau et non pas l'ensemble du pôle aggloméré.**

**Du fait d'une fréquence très souvent supérieure à l'heure, ce réseau connaît des problèmes d'attractivité.**

**Enjeux :** Mieux desservir en transport collectif les équipements et services sur le pôle principal et depuis les autres polarités.

Intégrer la saisonnalité des flux dans l'évolution des réseaux de transports (local et interurbain).



Lignes	Fonctionnement	Amplitude horaire	Fréquence	Nombre de services	
				Période scolaire	Vacances scolaires
Ligne 1	Lundi au samedi	7h10 - 18h36	30 min - 1h	15	13
Ligne 2		7h26 - 18h20	1h - 2h	9	7
Ligne 3		7h05 - 17h45	1h - 2h30	8	7

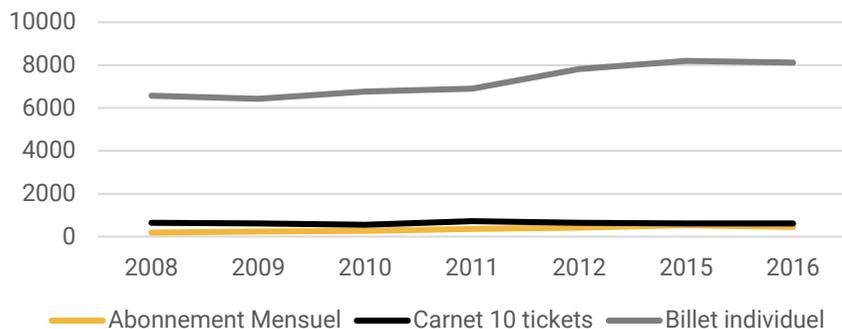


En 2016, **les titres de transport sur le réseau sont en légère baisse quel que soit le format utilisé**. Toutefois, depuis 2008 la **fréquentation a fortement augmenté (de + 24% des ventes de billets individuels et de + 139% des abonnements mensuels)**. La vente des **cartons de 10 tickets** est quant à elle resté stable avec **une faible baisse de 3%**.



Evolution de la fréquentation du Réseau Dinan bus							
	2008	2009	2010	2011	2012	2015	2016
Abonnement Mensuel	186	242	269	357	424	531	444
Evolution N-1		30,1%	11,2%	32,7%	18,8%	25,2%	-16,4%
Carton 10 tickets	638	620	550	719	639	617	616
Evolution N-1		-2,8%	-11,3%	30,7%	-11,1%	-3,4%	-0,2%
Billet individuel	6 570	6 429	6 761	6 897	7 820	8 195	8 120
Evolution N-1		-2,1%	5,2%	2,0%	13,4%	4,8%	-0,9%

Evolution des ventes de titre de transport sur le réseau Dinan Bus



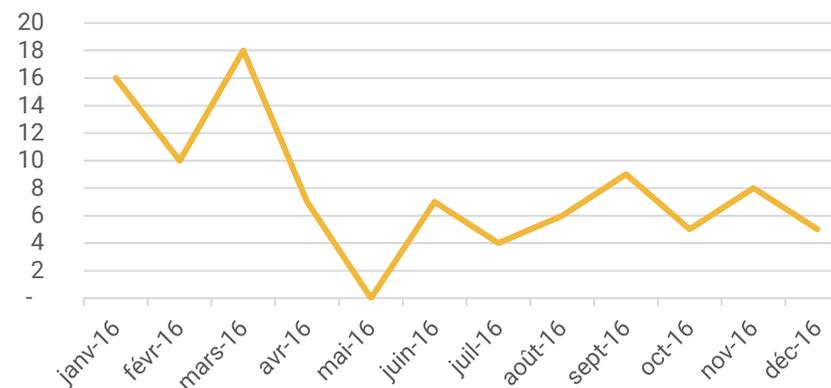
Le réseau est également composé de **deux lignes TAD** à l'est du territoire. Ces deux lignes sont divisés par secteur :

- **Le secteur n°1** part de la rue W. Rousseau jusqu'au Jersual vers le port.
- **Le secteur n°2** part de la porte de St-Louis, passe par la place Jean IV et se termine rue Beaumanoir.

Elles permettent un **rabattement vers les lignes régulières Dinan Bus**, via une convention avec des artisans taxi locaux. Ce service TAD sectoriel est à activer au plus tard 2h avant l'heure de prise en charge.

Pendant à l'heure actuelle ce service est peu utilisé, **au total 95 courses** ont été réalisées sur l'année 2016, avec une seule personne transportée sur chaque trajet.

Evolution du nombre de voyages en 2016 via le TAD de Dinan Bus



Cette faible fréquentation peut s'expliquer par le **mode de fonctionnement « en rabatement »** et le tarif de 2.10 € appliqué.

### 3.2. Des initiatives locales de transport à la demande



**Le comité cantonal d'entraide du Pays d'Evran** propose un TAD pour les **personnes âgées de 60 ans** ou plus, du lundi au samedi de 9h à 18h, pour tout type de déplacement. Une convention avec un artisan taxi local prévoit une rémunération de 10€ par trajet par le comité, l'usager paye également un tarif de 7€ pour un déplacement aller-retour dans le canton, de 21€ vers l'agglomération de Dinan.



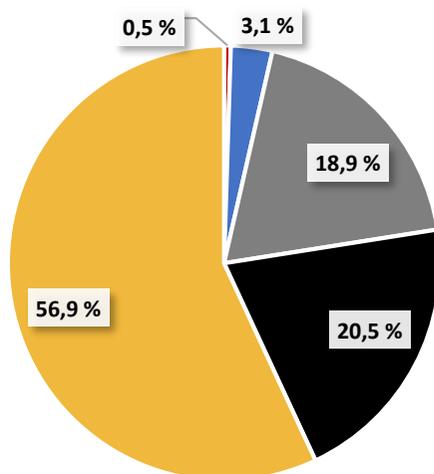
**L'antenne dinannaise de la Croix-Rouge** propose également un service de transport **pour personnes suivies par les services sociaux**. Le service est à destination des personnes n'ayant pas d'autres solutions de mobilité pour n'importe quel motif, à l'exception d'une raison sanitaire (prise en charge CPAM). Il est réalisé dans un rayon de 15 km autour de Dinan via un véhicule et une équipe bénévole.



## IV. Une offre de déplacements pour les modes actifs essentiellement touristiques

### 1. Un potentiel de déplacements en modes actifs

Les parts modales intra-communales pour les déplacements domicile-travail, montrent une pratique importante de la marche avec 18,9% des actifs qui se rendent à pied à leur travail. La part des personnes se déplaçant en 2 roues reste par contre toujours minoritaire (seulement 3,1%).

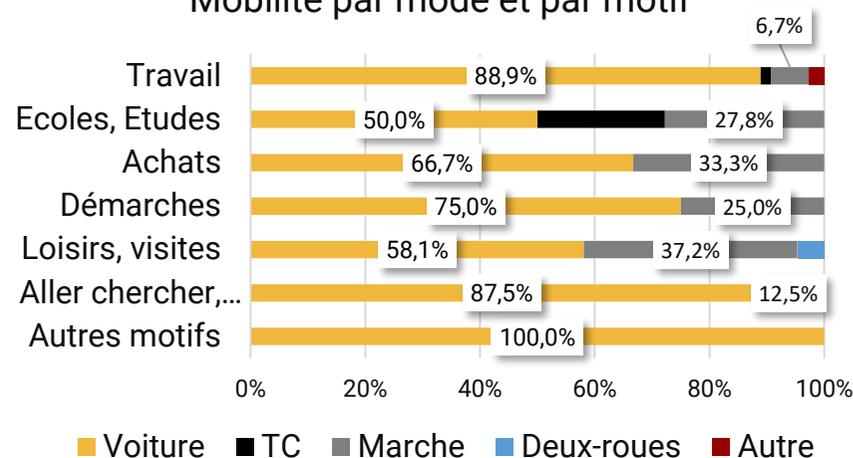


■ TC ■ 2 roues ■ Marche ■ Pas de transport ■ VP

Parts modales domicile-travail infra communal (INSEE 2013)

L'EDVM réalisée sur le territoire de l'ex CODI montre que la marche est surtout utilisée pour les achats et les loisirs (particulièrement dans les secteurs denses), peu pour le travail en raison de l'éloignement entre sites d'habitat, et sites d'activités. La pratique du vélo reste surtout réservée aux loisirs et visites.

### Mobilité par mode et par motif



Parts modales selon les motifs de déplacements (EDVM CODI 2010)

#### Définition

**Les modes doux ou modes actifs** correspondent aux moyens de déplacements alternatifs aux modes motorisés, par exemple la marche, le vélo, le triporteur, la trottinette, le skateboard, etc. Les modes doux sont utilisés de deux façons : pour participer à la « chaîne de déplacements » : en intermodalité avec les transports en commun, etc.

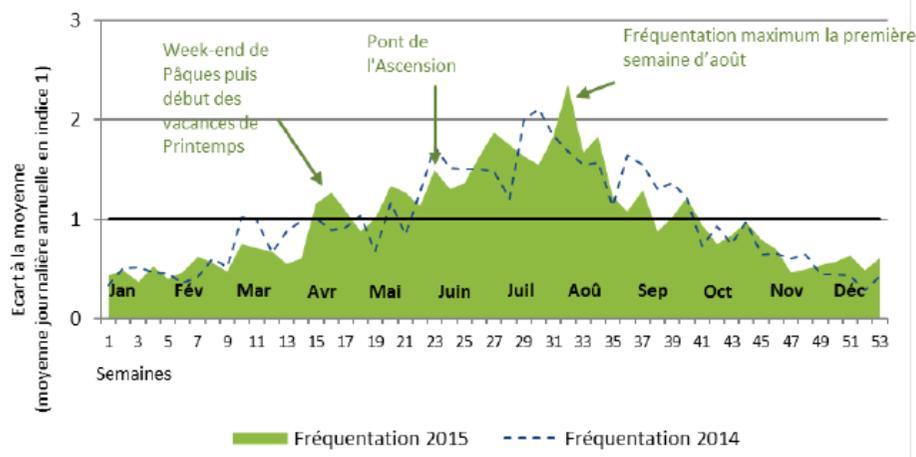
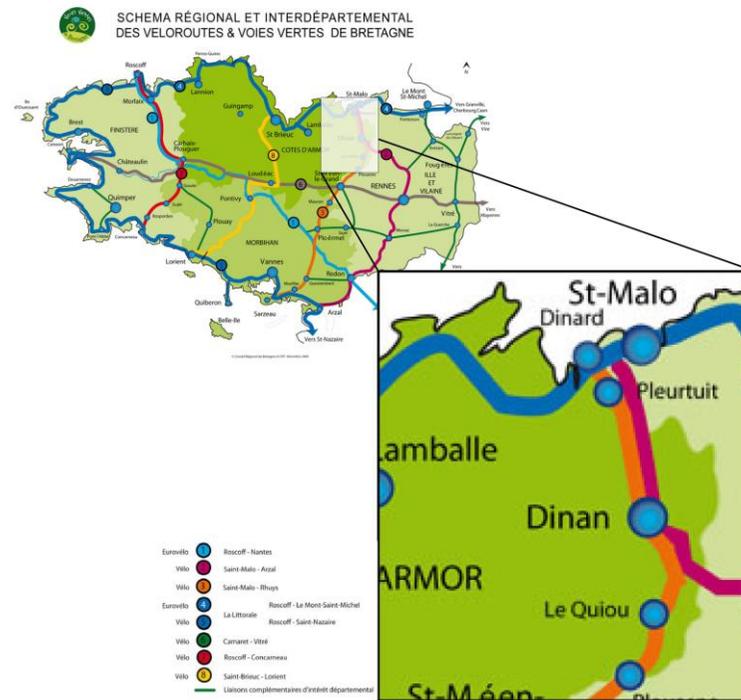
## 2. Une offre essentiellement à vocation de loisirs

Le territoire est traversé par 3 Véloroutes Voies vertes (VVV) :

- **La littorale** : reliant Roscoff au Mont Saint-Michel, cette Véloroute est d'intérêt européenne ;
- **La V3** : reliant St Malo à Rhuys ;
- **La V2** : reliant à Arzal.

Les V2 et V3 empruntent le même itinéraire sur le territoire avant de se séparer au niveau d'Evran.

Moins de 25 000 cyclistes et piétons utilisent la littorale (10 000 et 25 000 cyclistes par jour) alors que 100 000 à 180 000 cyclistes et piétons utilisent la V2 et la V3. Sur ces deux axes, de nombreux cyclistes (75 000 à 90 000) et piétons (10 000 à 25 000) sont recensés.



## 2.1. Les aménagements cyclables

Au niveau communal, plusieurs communes du territoire ont développé des aménagements dédiés en faveur des modes actifs, en particulier celles ayant un attrait touristique et une forte demande en saison estivale, telles que Saint Cast le Guildo, Dinan, Lanvallay, Plouër-sur-Rance...

Des aménagements plus ou moins bien réalisés sont présents sur ces communes :



*Voie verte à Plouër-sur-Rance*



*Bande cyclable à Dinan*

**Enjeu :** Offrir des conditions de déplacements confortables et sécurisés pour les cyclistes.

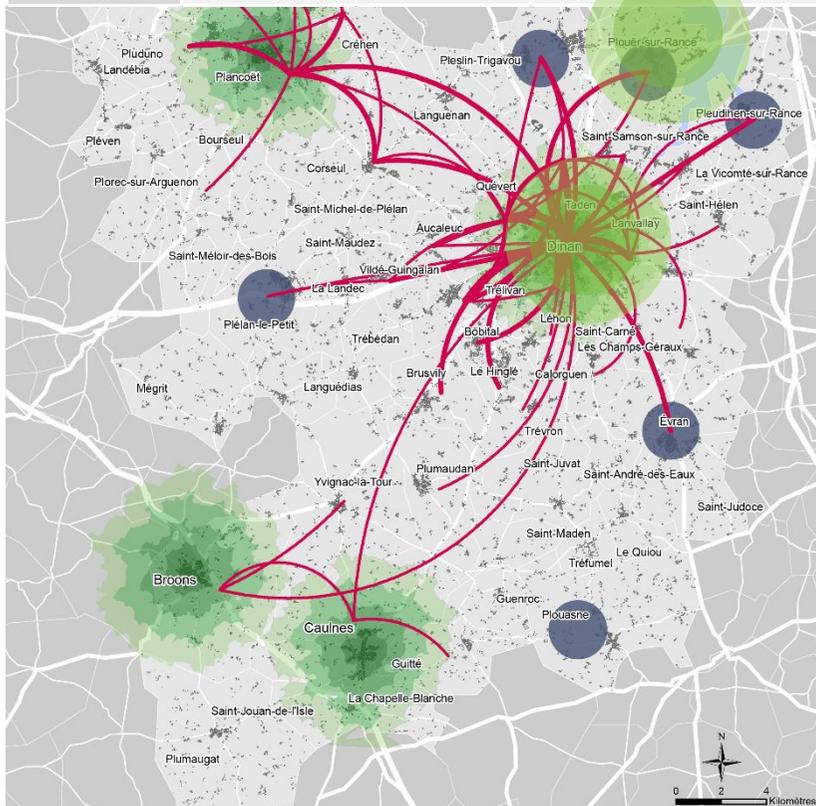


*Pistes cyclables à St Cast mais peu qualitatives (largeur trop faible, obstacles...)*

Une nouvelle voie dite douce « Lion d'Or » est actuellement en projet. En effet, une piste cyclable reliant les villes de Lanvallay à Dinan en empruntant le viaduc doit prochainement voir le jour. Ce réseau de loisirs est agrémenté par un service de location de vélos sur le port de Dinan.

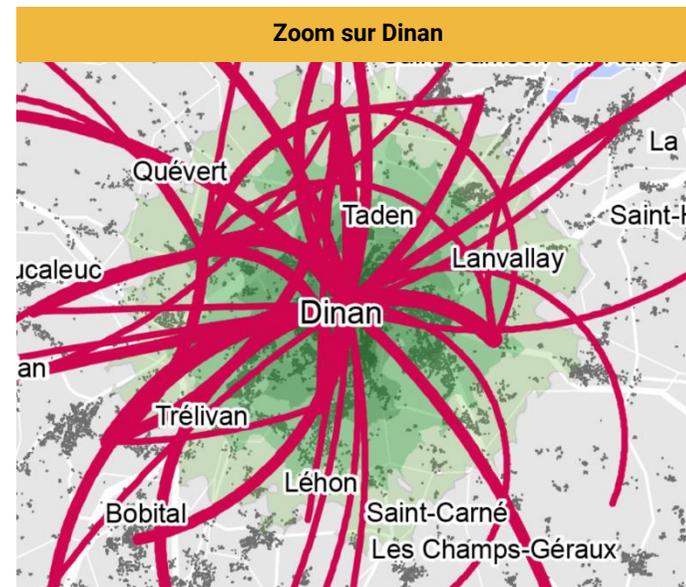


CYCLES	5 min	10 min	15 min	20 min
<b>Broons</b>	1 651	2 117	2 447	2 625
<b>Caulnes</b>	1 556	1 902	2 553	2 943
<b>Dinan</b>	8 381	15 056	20 941	23 889
<b>Matignon</b>	1 151	1 598	2 351	4 644
<b>Plancoët</b>	1 859	3 348	5 505	6 979
<b>Saint-Cast</b>	1 058	1 841	2 213	2 521
<b>Global</b>	15 657	25 862	35 777	42 149



Sources : INSEE 2013 - GEOFLA - 2013 / Réalisation : ITEM - 2017

**16% des habitants de Dinan Agglomération** vivent à moins de 5 min à vélo d'un pôle de centralité. 42 149 habitants sont à moins de 20 minutes en vélo d'un des principaux pôles que sont : Broons, Caulnes, Dinan, Matignon, Plancoët et Saint Cast.



### 3. Initiatives d'écologie scolaire :

La commune de Plouër-sur-Rance dispose d'un pédibus depuis 2009, la commune promeut la pratique cyclable et piétonne en développant par ailleurs des voies douces.

Un projet de pedibus est en cours sur les communes de Plumaugat, Trélivan également.



## V. Des alternatives à la voiture individuelle à encourager

### 1. Un développement important du covoiturage

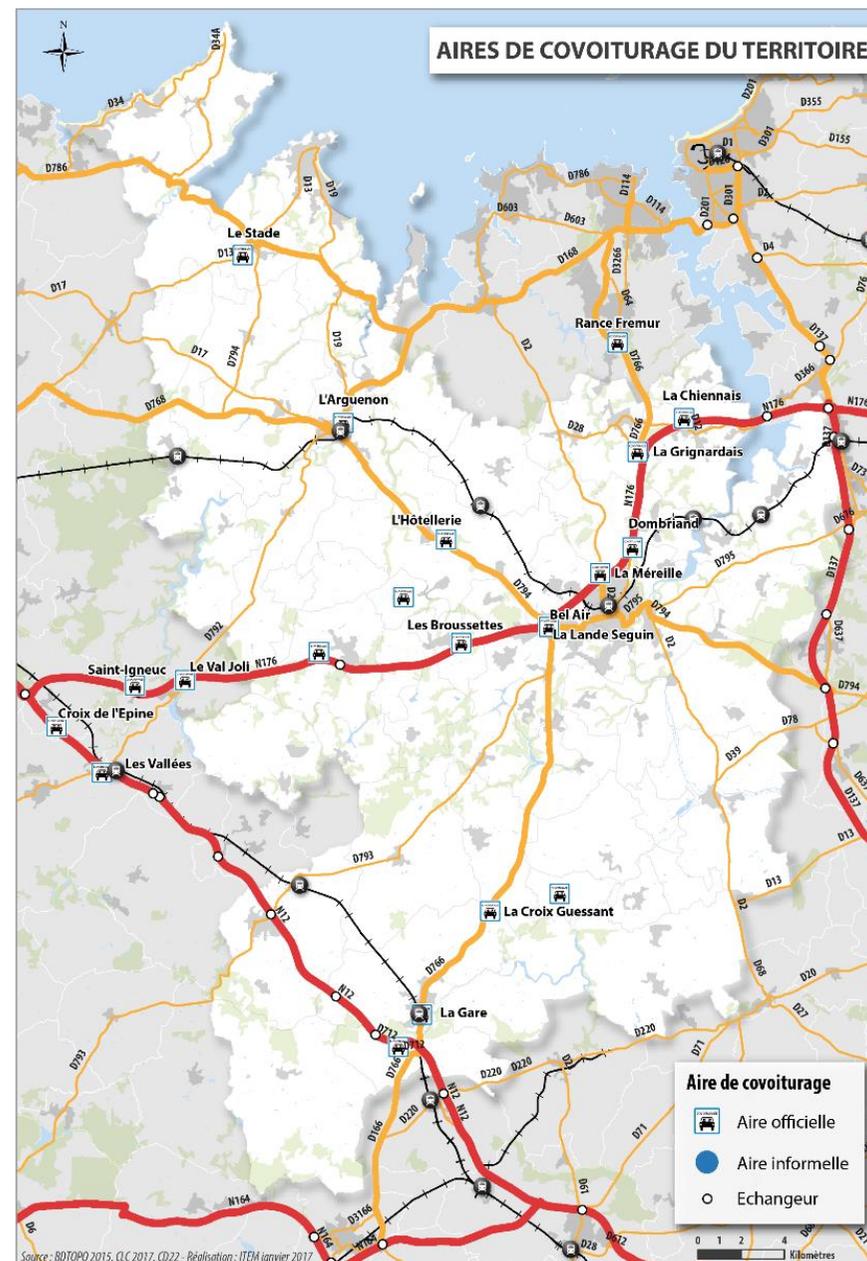
#### 1.1. Les aires labellisées

L'offre en aires de covoiturage sur le territoire de Dinan Agglomération, est assez importante avec **14 aires officielles présentes et référencées au niveau départemental**. Parmi elles, 5 sont d'origine intercommunale et deux communales à Plancoët et Lanvallay. Ces aires sont toutes situées sur l'axe majeur du territoire au niveau des échangeurs de la RN176 ou sur ces axes structurants : RD794, RD 768 et RD 13. 11 aires informelles ont également été référencées sur le territoire par 9 communes.

L'analyse de la fréquentation n'a pu être réalisée que pendant les vacances scolaires, malgré cela on constate **une fréquentation importante de plusieurs aires**, certaines sont même sur occupées comme la Méréille où les voitures se stationnent sur des places non



matérialisées.



### 1.2. Une mise en relation à l'échelle départementale

Le Département a mis en place une plateforme de mise en relation des covoitureurs pour en encourager la pratique : [www.ticoto.fr](http://www.ticoto.fr)

**165 trajets proposés sur le site ont pour origine et/ou destination une commune du territoire.** Seuls **20 trajets internes à l'intercommunalité sont proposés, soit 12% des trajets.** De plus, 70% des trajets proposés ou demandés sont à l'origine ou à destination de Dinan.

	Nombre de trajets proposés	Nombre de trajets différents	Dont trajets intra-communaux	Taux trajets intra-communaux	Dont trajet vers/depuis Dinan	Taux trajets vers/depuis Dinan
Départ du territoire	98	67	8	12%	43	44%
Arrivées sur le territoire	67	53	12	18%	44	66%
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>120</b>	<b>20</b>	<b>12%</b>	<b>87</b>	<b>53%</b>

*Données : Ticoto le 12 janvier 2017*

Par ailleurs, on remarque que très peu d'annonces s'appuient sur les aires de covoiturage comme lieu de départ ou d'arrivée considérant que la pratique du covoiturage s'effectue de manière informelle. Ces chiffres, mis en relation avec la fréquentation des aires prouvent **que la plateforme départementale n'héberge qu'une partie restreinte de l'offre et de la demande en termes de covoiturage.** Pour cibler le reste de l'offre il convient d'analyser les plateformes nationales telles que Blablacar, IDvroom, les réseaux sociaux mais aussi le covoiturage de proximité qui se développe par exemple au sein des entreprises.

## 2. Le déploiement de l'électromobilité

### 2.1. Les bornes de recharge électrique

Plusieurs communes se sont équipées de bornes de recharge électrique, 17 sont ainsi présentes sur le territoire. C'est notamment le cas de Languenan, Pleslin-Trigavou, Plouasne ou encore Plouër-sur-Rance.



*Bornes de recharges électriques de Languenan et Pleslin-Trigavou*

### 2.2. Les vélos à assistance électrique

A l'heure actuelle, aucune collectivité n'a mis en place de location ou d'aide à l'achat de vélo à assistance électrique (VAE), pour encourager les particuliers à s'équiper et utiliser ce mode de déplacement.

St Cast-le-Guildo et Dinan, proposent toutefois des VAE en location pour une pratique de loisirs.

### 3. Des initiatives locales en faveur de la mobilité

La **mission locale** propose plusieurs initiatives pour favoriser les déplacements des jeunes sur le territoire :



- Le « **passport mobilité** » : à destination des jeunes suivis par la structure, il correspond à un livret de fiches pratiques pour se déplacer, se loger, avoir accès à des aides, sur Dinan et les grandes villes à proximité.
- Le « **permis citoyen** » en **partenariat avec l'association Steredenn**, il permet à des jeunes présentant des difficultés d'apprentissage de devenir plus autonomes et mobiles. Une aide au financement au permis AM (Cyclomoteur) et/ou au code de la route (permis B) leur est proposée. En contrepartie, les jeunes doivent participer à 3 ou 4 actions sur des animations en lien avec la conduite (atelier sur les assurances, le budget d'un véhicule, l'entretien, des actions de préventions, mais aussi des activités plus ludiques comme une sortie au karting ou à des festivals...).
- Le dispositif « **Allons voir ailleurs** » permet d'accompagner des jeunes pour qu'ils puissent se rendre à des forums d'emploi ou à des visites d'entreprises, ces visites sont couplées à une sortie culturelle. Les jeunes sont sollicités pour organiser eux-mêmes le voyage et ainsi lever leurs propres freins à la mobilité.

Le **CLIC** accompagne les personnes âgées pour lutter contre l'isolement, il informe et accompagne sur les démarches liées à la mobilité.

Des mesures étaient mises en place par les anciennes intercommunalités formant Dinan Agglomération pour mutualiser des véhicules entre les structures locales, ces mesures devraient perdurer malgré la fusion :

- L'ancienne CC du Pays de Matignon met à disposition un minibus pour le dispositif « Cap Armor » durant les vacances scolaires, ce dernier est soutenu par le CD22 il a pour objectif de permettre aux jeunes et aux touristes de faire des activités sportives.
- Dinan Agglomération met à disposition des véhicules auprès d'associations sportives ayant une aire d'influence communautaire.
- Les Ehpad de Caulnes, Matignon et Créhen disposent de minibus adaptés aux PMR qui servent principalement aux sorties des résidents. Par ailleurs, l'Ehpad public de Créhen propose d'aller chercher et de ramener à leurs domiciles des personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer, dans le cadre d'un accueil de jour. Enfin, certains Ehpad pourraient prêter à d'autres organismes leurs véhicules ponctuellement.
- L'OISL de Broons propose également une navette estivale pour se rendre à l'espace « D'jeuns » de Broons afin d'aller chercher et de ramener les usagers de ce service qui vivent dans l'intercommunalité. L'OISL loue ainsi un minibus à une entreprise locale.

Certaines structures disposent donc de véhicules mais ne les utilisent que ponctuellement, d'autres font appel à des prestataires. Une analyse des possibilités de mutualisation des véhicules pourrait être menée à l'échelle de la nouvelle intercommunalité pour faciliter les déplacements des différentes structures, la difficulté résidant dans la gestion des emplois du temps des structures.

**Un service de prêt de vélos est proposé auprès du foyer des jeunes Travailleurs et animé par l'association Steredenn.** Les vélos sont disponibles (via une caution de 20 ou 50€) pour les résidents du foyer ou tout autre habitant du pays ayant un besoin de mobilité dans le cadre d'un projet professionnel.

## Enjeu :

- Amplifier le covoiturage pour optimiser l'usage de la voiture,
- Accompagner les initiatives locales répondant à des besoins de déplacements,
- Développer l'intermodalité en intégrant la mobilité douce à la chaîne des déplacements.



## ATOUPS

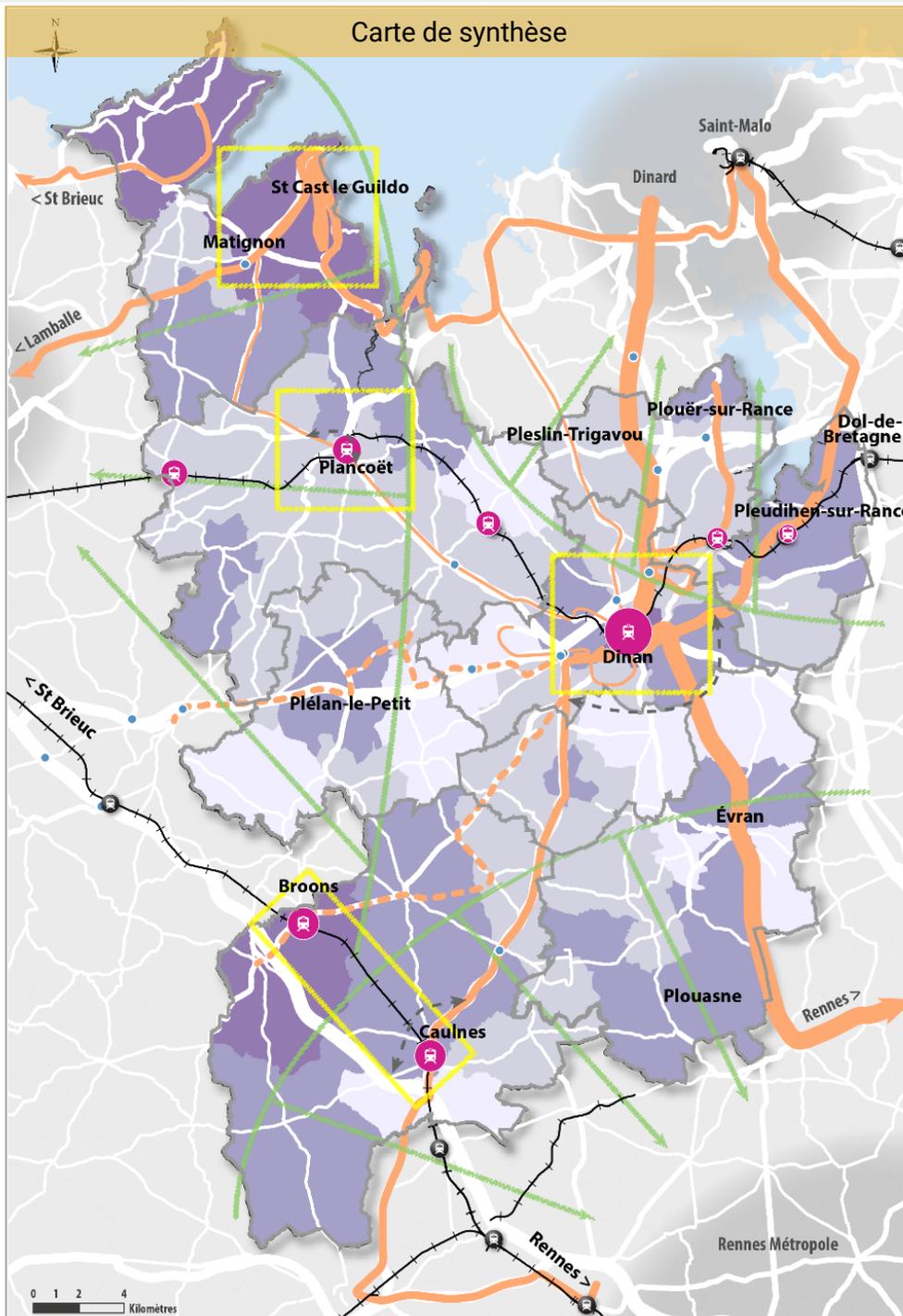


- Une desserte ferroviaire du territoire, permettant d'assurer des liaisons vers les principaux pôles extérieurs (Rennes, Saint-Brieuc, Lamballe, Dol).
- Des liaisons attractives en transport collectif régulier entre Dinan et les agglomérations de Dinard-St Malo et Rennes avec la ligne 7 illeloo et les ligne 10 Tibus. Des lignes interurbaines TIBUS majoritairement utilisées par les scolaires.
- Le renforcement de la multimodalité avec le projet PEM de la gare SnCF de Dinan, porte d'entrée du territoire.
- Des liaisons douces développées principalement à vocation touristique.
- Un potentiel d'usagers modes doux dans les déplacements quotidiens et des initiatives positives favorisant ces pratiques.
- De nombreuses initiatives locales, proposant des nouveaux services à la mobilité durable (électromobilité, écomobilité, transport pour certains publics)

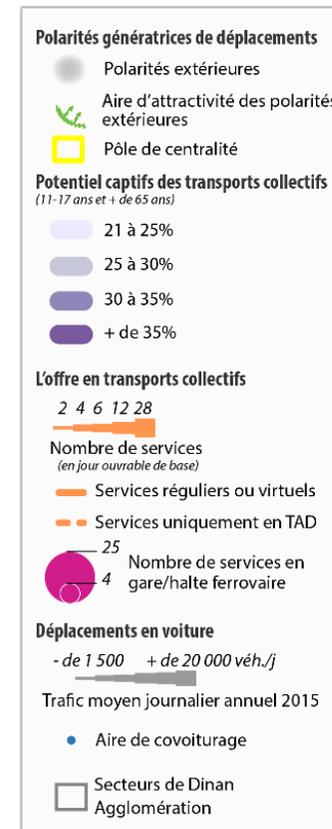
## FAIBLESSES

- Une offre ferroviaire et de transports collectifs peu compétitive face à l'automobile, accentuée par la dégradation de la qualité du service sur l'axe Lamballe-Dinan-Dol.
- Une offre de services en transport collectif routier très inégale sur le territoire, ne permettant pas une desserte attractive entre les polarités du territoire.
- Une intermodalité sous-exploitée pour les autres gares TER du territoire, avec une accessibilité tous mode limitée.
- Un manque d'aménagements modes doux ne valorisant pas l'existant et ne facilitant pas la pratique cyclable et piétonne dans les déplacements locaux. Une topographie parfois peu favorable à la pratique cyclable.
- Un manque de valorisation des initiatives locales, qui répondent à des besoins et pallient à une carence d'offre sur le territoire.

## VI. Synthèse



Source : BD/POD 2015, CD 22, CD 35, Région Bretagne - Réalisation : ITEM 2017



# Annexe : synthèse par secteurs



Communes	Population	densité	Part captifs	Part Actifs	taux de ménages sans voiture
Fréhel	1 585	84	44%	36%	7%
Matignon	1 633	112	40%	38%	15%
Pléboulle	722	51	30%	43%	5%
Plévenon	757	55	45%	34%	4%
Ruca	586	48	31%	45%	2%
Saint-Cast le Guido	3 449	152	43%	34%	10%
Saint-Jacut de la Mer	867	297	42%	33%	11%
Saint-Pôtan	801	40	31%	44%	8%
<b>Total</b>	<b>10 400</b>				

## Secteur Matignon

Près d'un actif sur deux travaille sur sa commune, peu de flux vers Dinan.

## Desserte en Transport

Une aire de covoiturage à Matignon. 4 lignes du réseau TIBUS desservent le territoire :

- Ligne 2 (Saint-Brieuc / Erquy / Plévenon) ;
- Ligne 13 (Dinan / Saint-Cast) ;
- Ligne 14 (Saint-Malo / Saint-Cast) ;
- Ligne 31 (Lamballe / Pléneuf).

## Trafic routier

La départementale 13 et la D786, dont le trafic routier est compris entre 5 000 et



10 000 véhicules journaliers.



Communes	Population	densité	Part captifs	Part Actifs	Ménages non motorisés %
Aucaleuc	914	143	23%	51%	3%
Dinan	10 940	2 662	38%	41%	24%
Lanvallay	3 903	267	33%	42%	9%
Léhon	3 050	663	29%	43%	9%
Quévert	3 751	301	31%	42%	8%
Taden	2 288	114	26%	48%	4%
Trélivan	2 574	232	27%	48%	6%
Vildé-Guingalan	1 267	172	23%	48%	7%
<b>Total</b>	<b>28 867</b>				

### Secteur Dinan

#### Desserte en transport

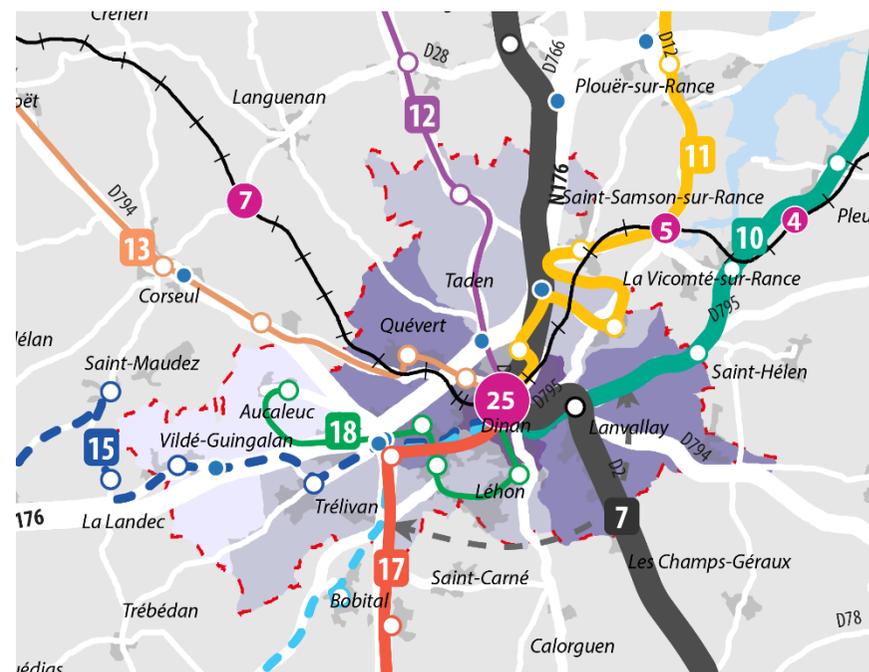
1 gare SNCF à Dinan.

7 aires de covoiturage (2 à Lanvallay, Quévert, Taden et une seule sur la commune de Vildé-Guingalan).

9 lignes du Réseau TIBUS/TAD desservent le territoire : L7, L10, L11, L12, L13, L17 et L18. Les 15 (Dinan / Jugon-les-lacs) et 16 (Dinan / Broons) sont des lignes TAD.

#### Trafic routier

Au niveau de Dinan, la N176 (10 000 à 20 000 véhicules par jours) ainsi que la D794 (5 000 à 10 000 véhicules par jours) sont les axes structurants du territoire.





Communes	Population	densité	Part captifs	Part Actifs	Ménages non motorisés %
La Vicomte-sur-Rance	1 002	219	31%	42%	5,7%
Langrolay-sur-Rance	864	164	30%	49%	2,7%
Pleslin-Trigavou	3 419	157	28%	44%	7,9%
Pleudihen-sur-Rance	2 801	114	32%	43%	10,2%
Plouër-sur-Rance	3 409	171	29%	43%	7,6%
Saint-Helen	1 341	79	26%	48%	6,9%
Saint-Samson-sur-Rance	1 543	246,1	26%	48%	4,6%
<b>Total</b>	<b>14 379</b>				

### Secteur Rance

Les flux domicile-travail sont polarisés autour de Dinard et Saint-Malo.

#### Desserte en transport

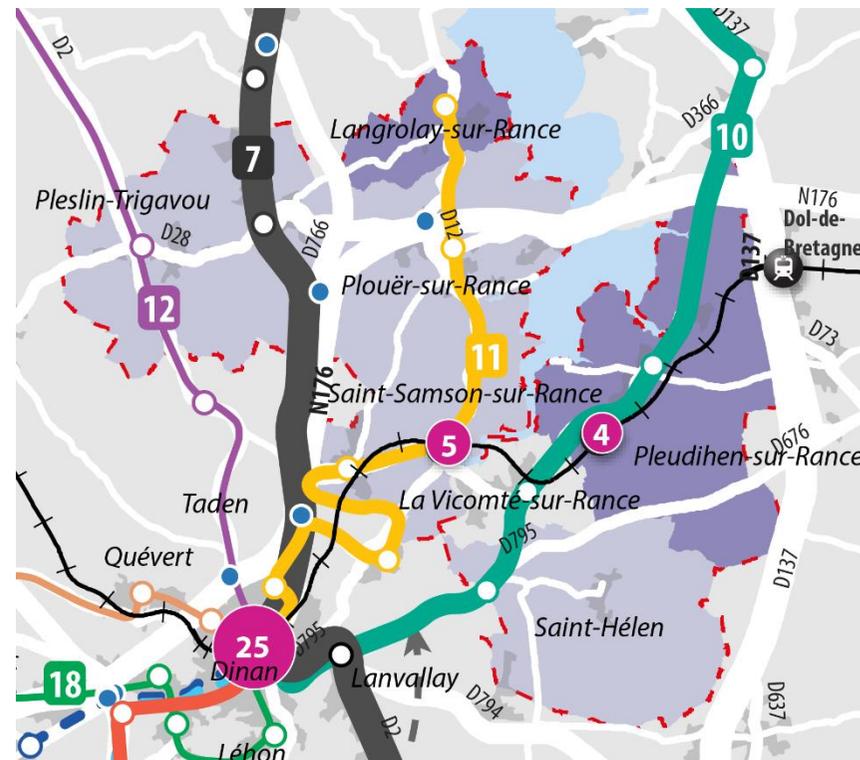
Une gare SNCF à Pleudihen-sur-Rance et à Saint-Samson-sur-Rance.

Deux aires de covoiturage : Pleslin-Trigavou et Plouër-sur-Rance

Quatre lignes de bus desservent le territoire : Ligne 7 (Dinard – Rennes), Ligne 10 (Dinan / Saint-Malo), Ligne 11 (Dinan / Langrolay) et la ligne 12 (Dinan / Lancieux / St-Jacut-de-la-Mer).

#### Trafic routier

Sur ce secteur, le trafic moyen journalier est élevé, structuré autour de la nationale 176, la D2 et D766.



Communes	Population	Densité	Part captifs	Part Actifs	Ménages non motorisés %
Bobital	1 069	214	27%	47%	5,5%
Brusvily	1 145	97	25%	49%	6,1%
Calorguen	694	82	23%	48%	4,3%
Le Hinglé	855	254	34%	47%	2,7%
Saint-Carné	946	113	23%	49%	7,1%
Trévron	706	74	26%	48%	13,8%
<b>Total</b>	<b>5 415</b>				

### Secteur de Guinefort

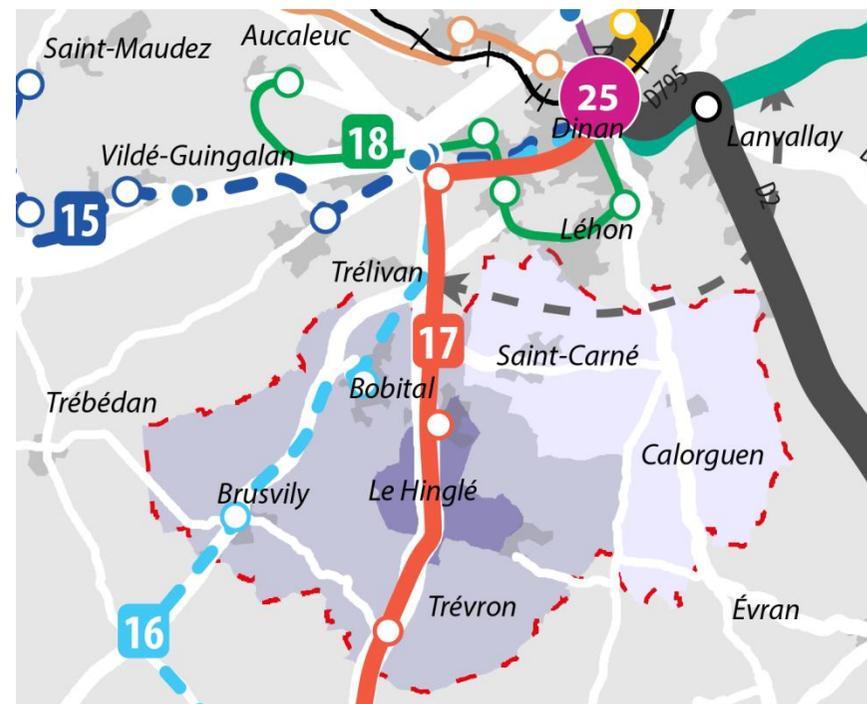
Les flux domicile-travail sont polarisés essentiellement autour de Dinan.

#### Desserte en transport

Deux lignes TIBUS desservent le territoire : la ligne 16, une ligne de TAD et la ligne 17 (Dinan / Caulnes / Montauban).

#### Traffic routier

Un seul axe structure le secteur à l'ouest avec la D794, sur les autres routes du territoire, le trafic ne dépasse pas les 3 500 véhicules journaliers.





Communes	Population	densité	Part captifs	Part Actifs	Ménages non motorisés %
Évran	1 742	74	35%	42%	12%
Guenroc	216	29	30%	44%	5%
Le Quiou	330	65	31%	46%	11%
Les Champs-Géraux	1 040	55	24%	50%	6%
plouasne	1 646	49	30%	43%	9%
Saint-André des Eaux	278	53	24%	49%	7%
Saint-Judoce	580	57	24%	48%	7%
Saint-Juvat	648	37	29%	45%	7%
Saint-Maden	209	32	31%	47%	5%
Tréfumel	283	49	30%	45%	9%
<b>Total</b>	<b>6 972</b>				

### Secteur Pays d'Évran

La majorité des actifs travaillent sur les pôles internes ou Rennes Métropole.

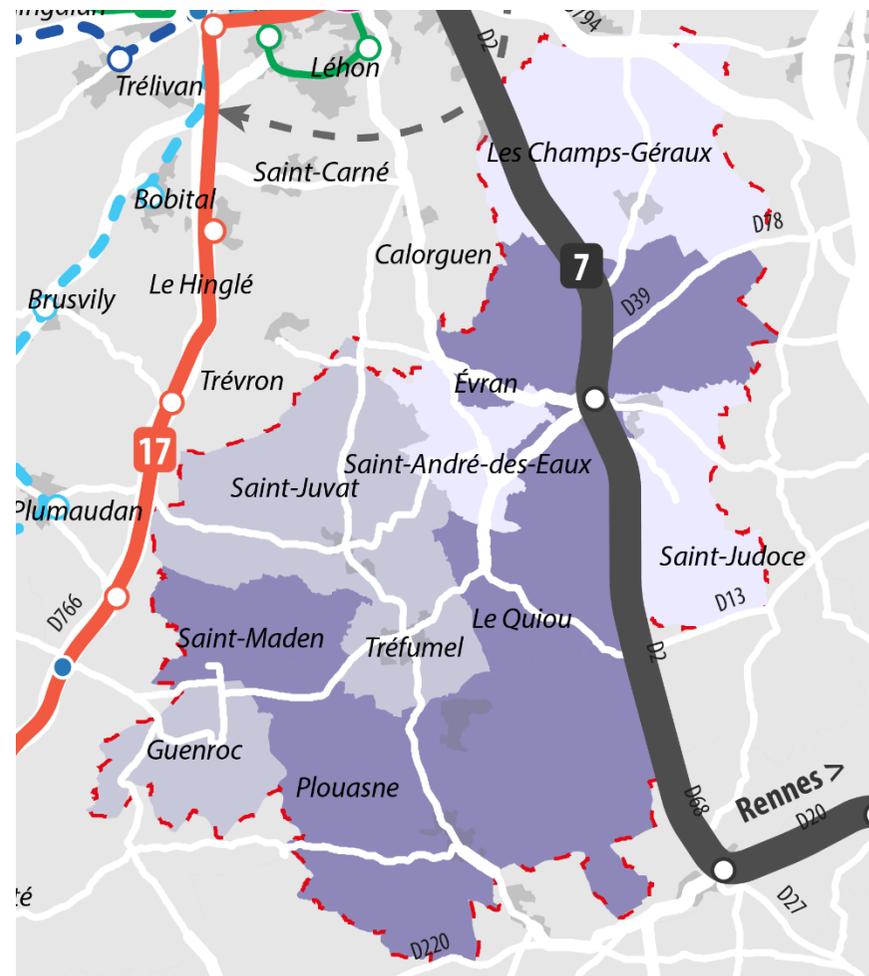
#### Desserte en transport

Une aire de covoiturage à Saint-Maden.

Une ligne de transport dessert le secteur, la ligne 7 (Dinard – Rennes).

#### Traffic routier

La commune d'Évran supporte un trafic routier relativement faible, ne dépassant pas les 3 500 véhicules journaliers.





Communes	Population	Densité	Part captifs	Part Actifs	Ménages non motorisés %
<b>Broons</b>	2 958	84	39%	38%	15%
<b>Caulnes</b>	2 448	78	33%	43%	10%
<b>Guitté</b>	668	46	27%	47%	5%
<b>La Chapelle-Blanche</b>	186	24	25%	50%	6%
<b>Plumaudan</b>	1 213	68	27%	48%	5%
<b>Plumaugat</b>	1 170	29	32%	43%	8%
<b>Saint-Jouan de l'Isle</b>	477	59	22%	49%	4%
<b>Yvignac-la-Tour</b>	1 192	34	31%	44%	5%
<b>Total</b>	10 312				

### Secteur des Hautes-Rance

La majorité des actifs travaillent à Lamballe, Rennes, Saint-Brieuc et Saint-Malo.

#### Desserte en transport

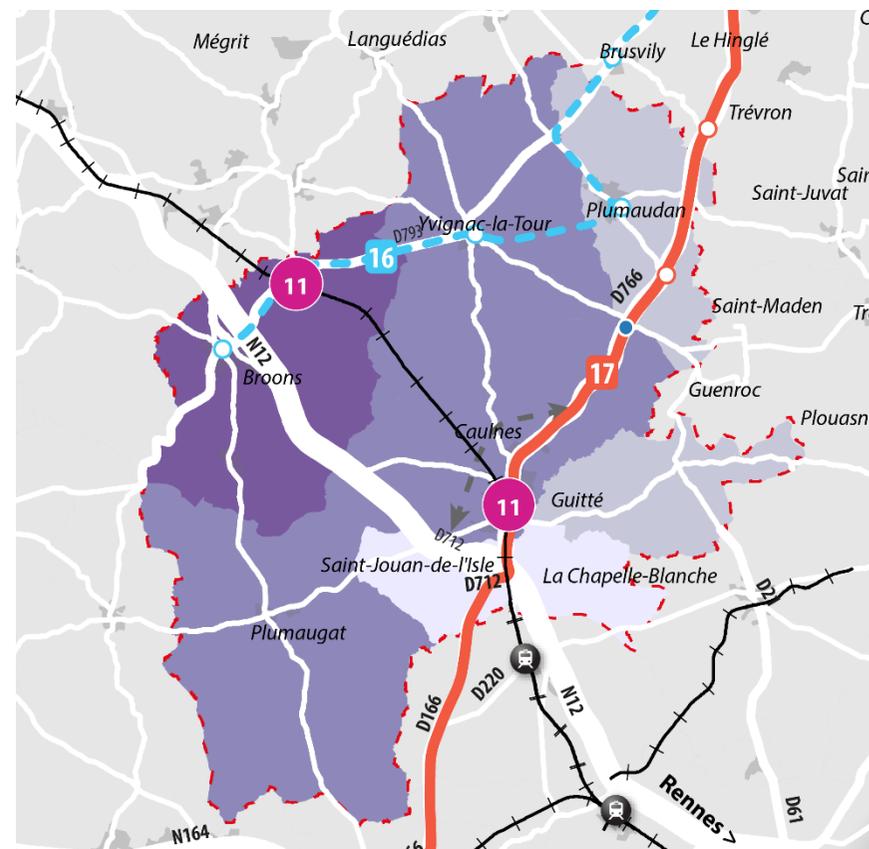
Deux gares SNCF situées à Broons et Caulnes.

Trois aires de covoiturage sur le secteur : 2 à Caulnes et une Saint-Jouan de l'Isle.

La ligne 16 du TAD dessert le territoire, ainsi que la ligne 17 (Dinan / Caulnes / Montauban).

#### Trafic routier

Secteur traversé par la Nationale 12 dont le trafic par jour est supérieur à 20 000 véhicules. La D766 permet de relier Caulnes à Dinan, une route fréquentée par 5 000 à 10 000 voitures par jour.



Communes	Population	Densité	Part captifs	Part Actifs	Ménages non motorisés %
La Landec	756	100	20%	51%	0%
Languédias	464	54	29%	47%	4%
Mégrit	787	38	25%	42%	12%
Plélan-le-Petit	1 836	87	32%	44%	3%
Saint-Maudez	315	62	30%	46%	3%
Saint-méloir des Bois	261	43	27%	48%	4%
Saint-Michel-de-Plélan	333	46	29%	29%	6%
Trebedan	417	38	22%	48%	8%
<b>Total</b>	<b>5 169</b>				

### Secteur Pays de Plélan

La majorité des actifs travaillent sur les pôles de Dinan, Lamballe voire Saint-Brieuc.

#### Desserte en transport

Deux aires de covoiturage sont situées sur le territoire : Plélan-le-Petit et Saint-Maudez.

La ligne 15 en TAD dessert le secteur.

#### Trafic routier

Hormis la Nationale 176 qui traverse le secteur de Plélan où transit entre 10 000 à 20 000 véhicules par jour. Le reste de ce secteur bénéficie d'une fréquentation très faible.

