plu
Dinard

PLAN LOCAL D'URBANISME
VILLE DE DINARD

1A

RAPPORT DE PRÉSENTATION

DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET ENVIRONNEMENTAL

Partie C et Synthèse de l'état initial de l'environnement

PROJET DE PLU ARRÊTÉ
26 MARS 2018

Dossier réalisé par

AGENCE DUCAMP BORIES WURTZ

OUESTAM

SOMMAIRE

DIAGNOSTIC TERRITORIAL ET ENVIRONNEMENTAL

CHAPITRE 3 - LES INTERACTIONS **89**

1 LES MOBILITÉS 92

2 LES MILIEUX NATURELS ET LA BIODIVERSITÉ 100

3 LE CYCLE DE L'EAU 112

4 LA QUALITÉ DE L'AIR 118

5 LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES 122

6 LA GESTION DES DÉCHETS 126

7 LES RISQUES ET NUISANCES 127

SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT **130**

CHAPITRE 3

LES INTERACTIONS

1 LES MOBILITÉS

La circulation

La commune de Dinard est irriguée par un axe majeur de circulation, l'axe Féart (D266) qui permet de rejoindre le centre-ville depuis la RD 168 qui dessert la côte d'Emeraude depuis Saint-Malo. D'après l'étude réalisée par le réseau routier national du département d'Ille-et-Vilaine sur le trafic moyen journalier de 2014, près de 18 000 automobilistes par jour empruntent l'axe Féart en période estivale. Cette congestion s'avère être principalement liée aux « visiteurs ». En effet, pendant la haute saison, il est comptabilisé 140 à 175% de véhicules supplémentaires, qui s'ajoutent aux nombreux déplacements domicile travail depuis/vers les communes extérieures (environ 3 000 actifs entrant à Dinard et 1 300 qui en sortent).

La circulation identifiée sur l'axe Féart s'étend aux voies secondaires au fur et à mesure de l'entrée dans le centre-ville. A l'entrée de l'hyper-centre, il était comptabilisé en 2010, 2 900 véhicules entrants sur le boulevard Féart, contre 6 380 véhicules sur les axes parallèles cumulés, notamment en raison de la recherche de place de stationnement en centre-ville.

La départementale D603 est également utilisée et permet de rejoindre le centre urbain par le boulevard Jules Verger, avec cependant une circulation bien inférieure à l'axe Féart. En effet, cet axe ne constitue pas une véritable entrée de ville (accès moins direct, signalisation restrictive) pour les visiteurs extérieurs, pourtant parallèle à l'axe Féart.

Les stationnements

Le stationnement est à Dinard un enjeu majeur, tant du point de vue du fonctionnement de la ville que de la qualité des espaces publics, notamment en centre-ville. Ce dernier totalise environ 1 600 places publiques dont environ 600 sur des aires dédiées, soit en surface (Verney, Veil) soit en souterrain (450 places) et environ 1000 sur voirie... Selon l'enquête stationnement, en plus de celles-ci, un nombre important de places « illicites » sont présentes, environ 2 000 places ont été comptabilisées. Il est à noter une sous-utilisation des stationnements souterrains en basse saison, en raison d'une part, d'une plus grande disponibilité des stationnements en surface, d'autre part, du caractère peu incitatif des parkings souterrains s'agissant de leurs accès (jalonnement, sorties piétonnes éloignées des commerces et restaurants...) et de leur qualité d'usages (éclairage, sentiment d'insécurité...). Un projet d'extension du parking de la Halle est en cours de réflexion et serait l'occasion de mieux inciter à son utilisation.

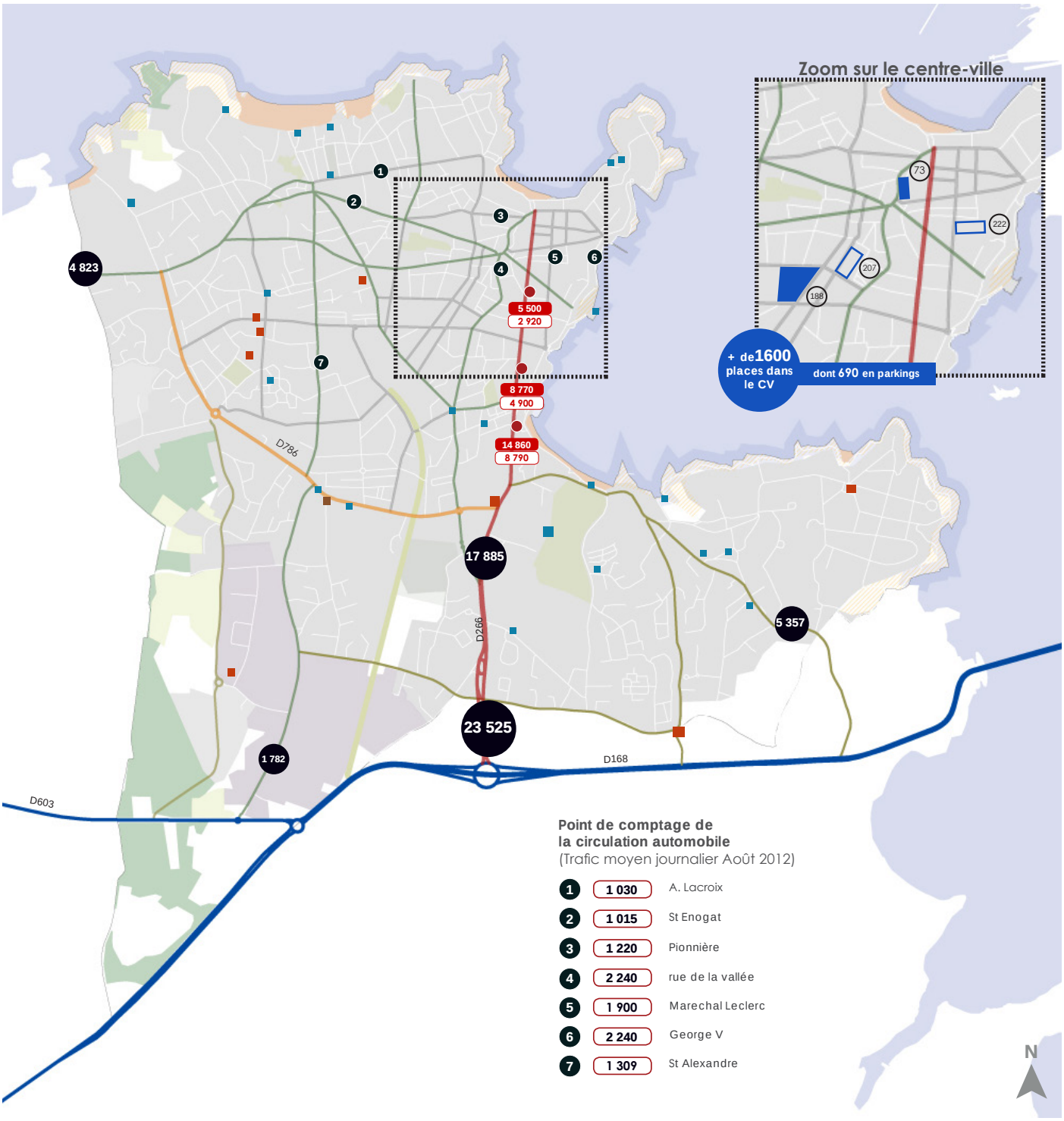
Cette omniprésence de l'automobile dans l'hyper-centre empiète sur d'autres usages et le confort des circulations piétonnes, mais également sur les qualités du paysage urbain avec une grande visibilité des véhicules sur l'espace public et depuis les fronts de mer. A l'échelle de la ville, le stationnement de surface est peu intégré à l'aménagement des voies, avec une matérialisation des emplacements par un simple marquage au sol « à cheval » sur le trottoir et la chaussée. Par ailleurs, les aménagements intègrent peu de végétation ou un jeu de revêtement qui permettrait de mieux insérer les stationnements dans le paysage urbain.

L'ÉQUIPEMENT AUTOMOBILE DES MÉNAGES

Source : INSEE, RP2012 exploitations principales

→ **77 % des ménages disposent d'un véhicule**

→ **68% ont au moins un emplacement réservé au stationnement**



LÉGENDE

HIÉRARCHIE DES VOIES

- D 168
- axe majeur
- axes historiques
- structuration urbaine
- la petite rocade
- les entrées secondaires

STATIONNEMENT

Centre-ville

- Grands parkings publics en surface
- Grands parkings souterrains
- (984) Nombre de stationnements sur espace public

Reste de la ville

- Autres parkings publics
- Grandes aires de stationnement privées

CIRCULATION

Entrées de ville / aout 2014

- (1 782) Trafic moyen journalier (double-sens)

Boulevard Féart/ aout 2010

- 8 770 Double-sens
- 4 900 Sens entrant uniquement

L'AUTOMOBILE : UNE OMNIPRÉSENCE DANS LE PAYSAGE DU CENTRE-VILLE ET DE BORD DE MER

Boulevard du Président Wilson
Stationnements en épi donnant sur la plage de l'Ecluse

Parking Veil - stationnement aérien très minéral en centre-ville

Rue du Maréchal Leclerc
Etroitesse des trottoirs

Rue commerçante du centre-ville

Accès à la plage de Saint Enogat

Promenade des Alliés

Marquage au sol à la fois sur la chaussée et le trottoir
Empiètement sur l'espace réservé au piéton

Le parking souterrain du marché : espace sous-utilisé et des problèmes de jalonnement

Rue Saint Alexandre - véhicules stationnés sur le trottoir sous les arbres, en dehors du marquage au sol

Rue Jules Verger -
une surcapacité du stationnement sur voirie

Place du Général De Gaulle

Avenue du Château Hebert

Les transports en commun et les alternatives à la voiture individuelle

Une offre en transports en commun qui répond essentiellement aux besoins des populations non motorisées

Quatre lignes de bus départementales, faisant partie des réseaux Illenoo (Ille-et-Vilaine) et Tibus (Côtes-d'Armor), desservent la ville depuis Dinan, Rennes et Saint-Malo. Une trentaine de liaisons depuis/vers Saint-Malo sont assurées quotidiennement. Elles sont principalement concentrées en matinée et en soirée, pour répondre aux besoins des scolaires (lycéens) et des déplacements pendulaires (les transports en commun représentent un peu moins de 5% des déplacements domicile/travail des Dinardais).

En complément des lignes à vocation communale, la ville a mis à disposition des habitants, trois circuits de bus intérieurs qui relient les différents quartiers depuis le centre-ville : le circuit n°1 en direction de Saint Alexandre et de la zone d'activités, le circuit n°2 en direction de Saint Enogat et de Port Blanc, circuit n°3 en direction du parc de Port Breton et de la Vicomté...

Ces navettes communales assurent les besoins en mobilité de proximité et sont plus particulièrement utilisées les jours de marché, notamment par les personnes âgées non motorisées. Si elles permettent de rejoindre la zone d'activités et la zone de Cap Emeraude en développement, elles ne relient pas la zone commerciale de l'Hermitage à La Richardais pourtant « génératrice de déplacements » et sur laquelle un pôle intermodal intercommunal est en cours de structuration.

Les nouveaux services en mobilité : covoiturage et transports à la demande

Dans le but d'améliorer la mobilité des habitants, Dinard profite du service de transport TADy Cool de la communauté de communes Côte d'Emeraude en complément des réseaux Illenoo et Tibus. En effectuant une réservation, il permet de se déplacer vers 13 points d'arrêts situés sur la communauté de communes (dont 3 à Dinard : Rue de la gare, la Poste, le Gallic) ou de rejoindre une ligne régulière pour une destination en dehors du territoire.

Aussi, depuis 2010 une aire de covoiturage est disponible à l'entrée de la ville, plus précisément rue des Elfes (derrière le cimetière).

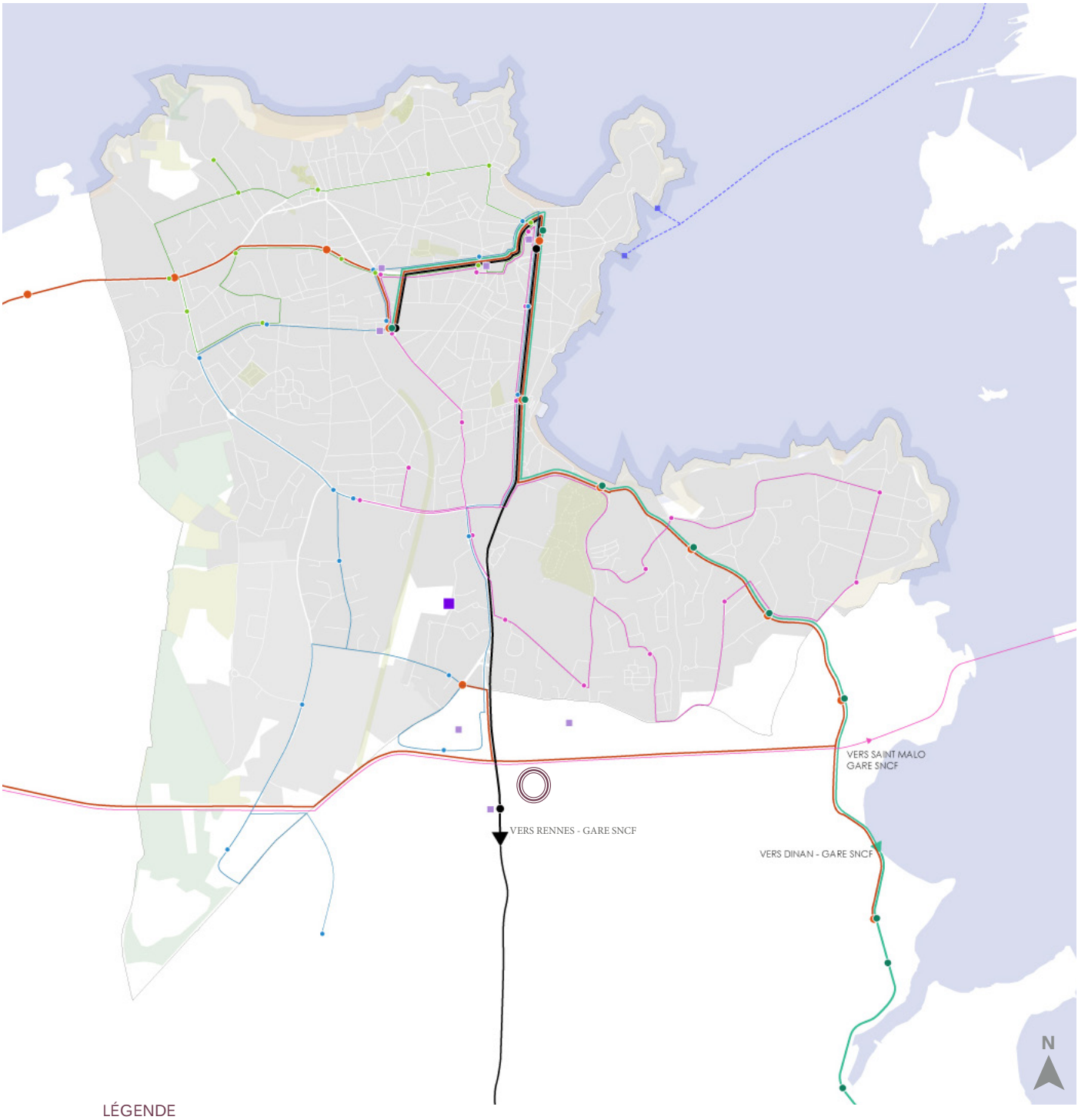
Malgré ces alternatives mises en places, la majorité de la population utilise la voiture particulière, notamment pour faire le trajet quotidien domicile/travail (environ 70%). Ainsi l'usage de la voiture reste prédominant malgré le développement de services alternatifs de déplacement.

La question de l'accessibilité des visiteurs

S'agissant de l'accès à Dinard depuis la gare de Saint-Malo, il est observé que les horaires et le cadencement des transports en commun départementaux sont peu en adéquation avec l'offre ferroviaire et ne sont pas particulièrement adaptés aux besoins des visiteurs, alors que la gare de Saint-Malo est amenée à se renforcer avec la mise en service prochaine de la LGV Bretagne – Pays de la Loire. De même, aucun bus ne dessert l'aéroport de Dinard Bretagne (liaisons hebdomadaires, principalement vers le Royaume-Uni et les iles Anglo-Normande, une capacité de 250 000 voyageurs par an).

En revanche, une ligne de bus longue distance à tarifs abordables vient récemment d'être mise en place avec pour terminus Dinard depuis Caen et Paris.

Aussi, un bus de mer permet une liaison vers Saint Malo par la mer en 10 minutes, depuis le quai de la place Jules Boutin, entre avril et octobre. Il répond essentiellement à une demande en « excursion » depuis l'une des deux villes et ne constitue pas un véritable mode de transport pour l'accès des visiteurs, ni un support de mobilité au quotidien pour la population, notamment du fait de la tarification élevée.



LÉGENDE

LIGNE INTERCOMMUNALE

ILLENOO
- LIGNE 7
- LIGNE 16

TIBUS
- LIGNE 11
- LIGNE 14

NAVETTE / FERRY SAINT MALO
- BUS DE MER

BUS DE DINARD
- CIRCUIT 1
- CIRCUIT 2
- CIRCUIT 3

- AIRE DE COVOITURAGE
- TRANSPORT À LA DEMANDE
- PÔLE INTERMODAL EN PROJET

Les modes doux

Des itinéraires dédiés, principalement liés à des fonctions récréatives

Le sentier des douaniers (ou chemin de ronde) permet de suivre le trait de côte de la Vicomté jusqu'à la Roche Pelée sur 7,5 km. Il correspond aujourd'hui au GR34 et offre des panoramas remarquables sur l'Estuaire de la Rance, le littoral et le patrimoine emblématique de la ville. Son aménagement évolue en fonction des espaces traversés, avec une alternance entre ambiance naturelle et urbaine (Chemin boisé à la Vicomté, promenade à quai le long de la Baie du Prieuré, sentier « haut » ou digue « basse » le long des falaises) et une praticité assez variable, avec des segments plus « sportifs » et d'autres, dédiés à la promenade, à la flânerie. Si les tronçons escarpés ou sous forme de digues parcourant la côte rocheuse ne peuvent être considérés comme des axes praticables au quotidien pour les déplacements doux urbains, les segments « à quai » (Digue de l'Ecluse, Promenade du Clair de Lune) pourraient être envisagés comme des itinéraires de déplacement répondant à la fois à la déambulation touristique et à des connexions inter-quartiers pour la population, y compris pour les déplacements à vélo. Cela nécessiterait une mise en valeur de ces espaces (aménagements qualitatifs, réduction des surfaces dédiées au stationnement) et de meilleures connexions à l'espace urbain (accessibilité…).

La voie verte traverse l'espace urbain sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée jusqu'à l'entrée du site de l'ancienne gare. Elle constitue un axe piéton/vélo agréable surtout utilisé pour la promenade et le sport. Ses points d'entrée et d'accès sont toutefois assez limités et peu mis en valeur, alors que cet axe pourrait constituer l'épine dorsale d'un réseau dédié aux modes doux, du centre-ville jusqu'aux zones d'activités périphériques tout en se connectant aux équipements sportifs et scolaires (Port Breton, Saudrais).

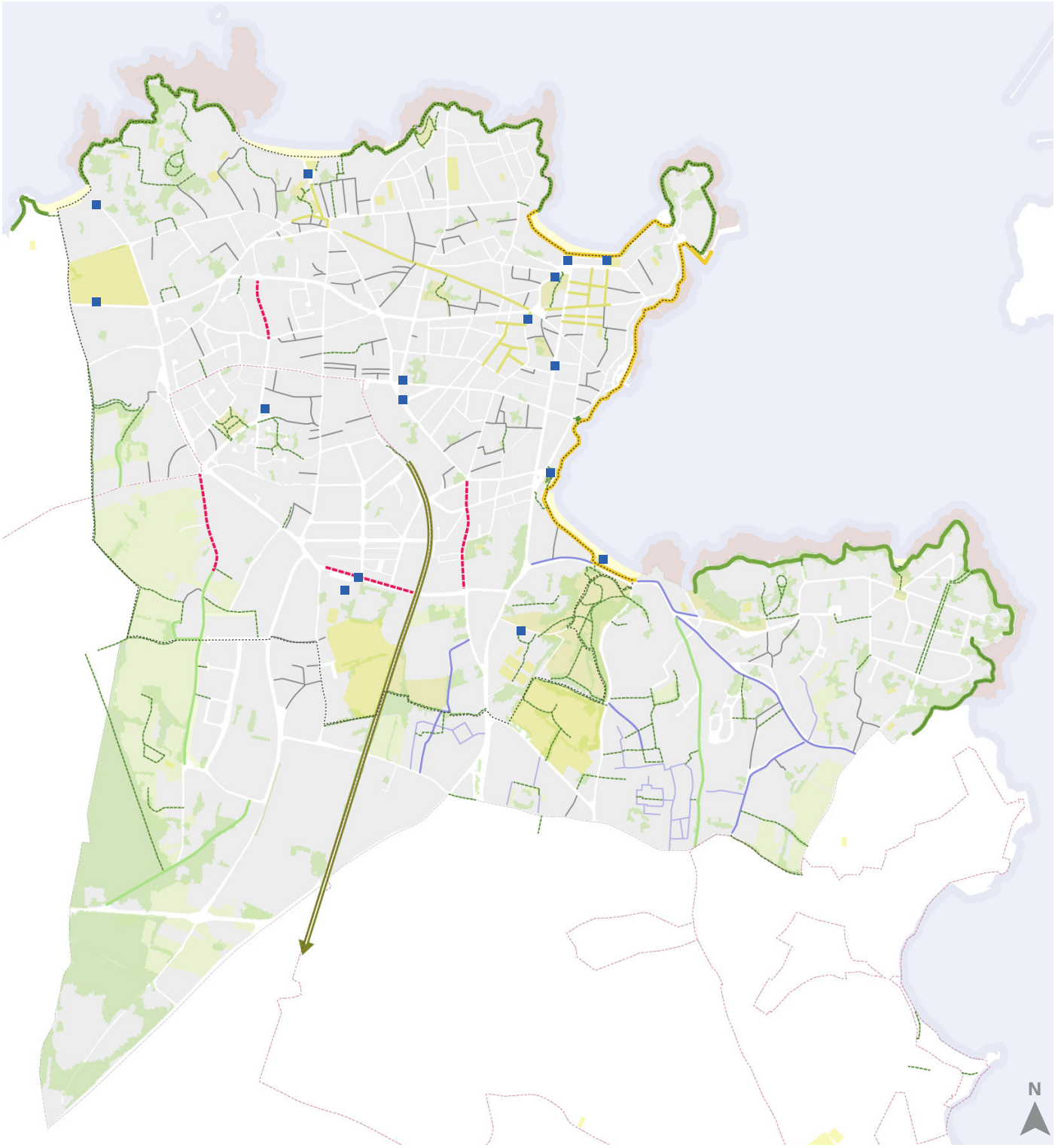
Ces deux éléments (voie verte et sentier des douaniers) sont intégrés au circuit Lawrence d'Arabie, itinéraire de promenade permettant de découvrir Dinard à pied. Cette « boucle » emprunte également d'anciens chemins ruraux, aujourd'hui « voies champêtres » carrossables (rue de la Roche Pelée, de la Ville Mauny…). La lisibilité et l'aménagement de cet itinéraire sont cependant peu valorisés sur son parcours Sud, du Parc de Port Breton à la Ville Mauny, avec le franchissement de grands axes (Libération, Verger..) et la traversée du quartier de la Saudrais et de la zone d'activités.

Un aménagement de l'espace public peu favorable aux modes doux, mais des supports existants à valoriser

Comme énoncé précédemment, le traitement de la voirie est globalement à la faveur de la circulation automobile et aux stationnements, avec un empiètement fréquent des trottoirs. Le confort des circulations piétonnes est ainsi peu assuré, notamment dans le centre urbain (centre-ville et faubourgs) et à proximité des plages.

Certaines rues du centre urbain, notamment les rues commerçantes du centre-ville, ont fait l'objet d'une requalification et d'un apaisement de la circulation (zones 20), mais le profil type des voies reste généralement selon une composition classique (trottoirs/potelets/stationnements/chaussée) qui ne constitue pas un réel espace de partage entre les modes doux et l'automobile. Les aménagements ont toutefois permis d'améliorer les traversées piétonnes avec un meilleur traitement des intersections (plateau surélevé au niveau du trottoir). Cette requalification est néanmoins assez circonscrite et quelques « points durs » sont à traiter (place de la République, place du Maréchal Joffre…), notamment au regard de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR).

Les circulations piétonnes ont davantage été prises en compte dans les aménagements récents des quartiers résidentiels périphériques avec d'une part le réaménagement de certains axes, notamment l'avenue Albert Caquot et la rue des Elfes au cours des années 2000, et d'autre part, par un aménagement des



LÉGENDE

- VOIE VERTE
- SENTIER DES DOUANIERS
- PROMENADE DE FRONT DE MER
- ITINÉRAIRES DE RANDONNÉES (CCCE)
- CIRCUIT LAWRENCE D'ARABIE
- NOUVEAUX AMÉNAGEMENTS CYCLABLES
- VOIES APAISÉES (CENTRE-VILLE)
- AMÉNAGEMENTS PIÉTONS RÉCENTS
- VOIES RÉSIDENTIELLES APAISÉES (LOTISSEMENTS RÉCENTS)
- CHEMINS ET SENTIERS EXISTANTS
- RUELLES, VENELLES
- VOIES CHAMPÊTRES
- INVENTAIRE DES PARCS DE STATIONNEMENT VELOS (mars 2018)

lotissements récents qui intègre davantage les mobilités douces (chaussée partagée ou apaisée, continuités piétonnes séparées des axes de circulations, accès piétons qui permettent de désenclaver la trame viaire en impasse…).

Par ailleurs, le tissu urbain dispose d'un grand nombre de ruelles, venelles et sentes dont le gabarit et le paysage incite à un apaisement de la circulation et au partage de la voirie. Ces voies sont instinctivement privilégiées pour les déplacements doux par la population et pourraient être le support de parcours apaisés pour traverser la ville.

Les aménagements sur voirie dédiés à la circulation des vélos sont en revanche très limités. Inexistants il y a quelques années, quelques tronçons cyclables ont été aménagés récemment ou sont en cours d'aménagement, principalement sous la forme d'une circulation mixte piétons/vélos sur trottoirs (rue de la Ville Mauny, rue de la Croix Guillaume, rue Gouyon Matignon face au collège…).

Ainsi, le développement des modes doux constitue un enjeu fort pour le futur projet de ville puisqu'il permettrait de rendre Dinard davantage attractive, agréable et fonctionnelle, pour les visiteurs et la population. Il s'agit notamment de repenser le partage de la voirie et les continuités piétonnes et cyclables afin de relier entre eux les différents quartiers.

LA VOIE VERTE ET LES FRONTS DE MER :
DES AXES AUJOURD'HUI DÉDIÉS À LA PROMENADE

ENJEUX / BESOINS

• Repenser le schéma de circulation depuis les entrées de ville

• Repenser l'organisation du stationnement, notamment en centre-ville, et leur insertion paysagère à l'échelle de la ville

• Développer un réseau doux et des cheminements confortables pour traverser l'ensemble de la ville

UNE REQUALIFICATION DES RUES DU CENTRE-VILLE : UN APAISEMENT PARTIEL DE LA CIRCULATION

DES RUELLES ET VOIES CHAMPÊTRES

DES AMÉNAGEMENTS RÉCENTS PLUS FAVORABLES AUX MODES DOUX

2 LES MILIEUX NATURELS ET LA BIODIVERSITÉ

Les grands ensembles naturels du territoire communal

Le territoire communal est caractérisé par deux grands types d'ensembles naturels :

- Un espace côtier.
- Des espaces de verdure et boisements.

Un patrimoine naturel reconnu

Les sites bénéficiant de protection réglementaire[4]

Une zone Natura 2000 / Directive Habitats Faune, Flore de 1992 : la commune est concernée par la ZCS « Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint-Malo et Dinard » (FR5300012) au Nord-Ouest du territoire et d'une superficie totale de 5 149ha (75% de superficie marine).

- Un site inscrit ou classé qui longe la limite Est du territoire.
- Une aire marine protégée « Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, archipel de Saint-Malo et Dinard ».

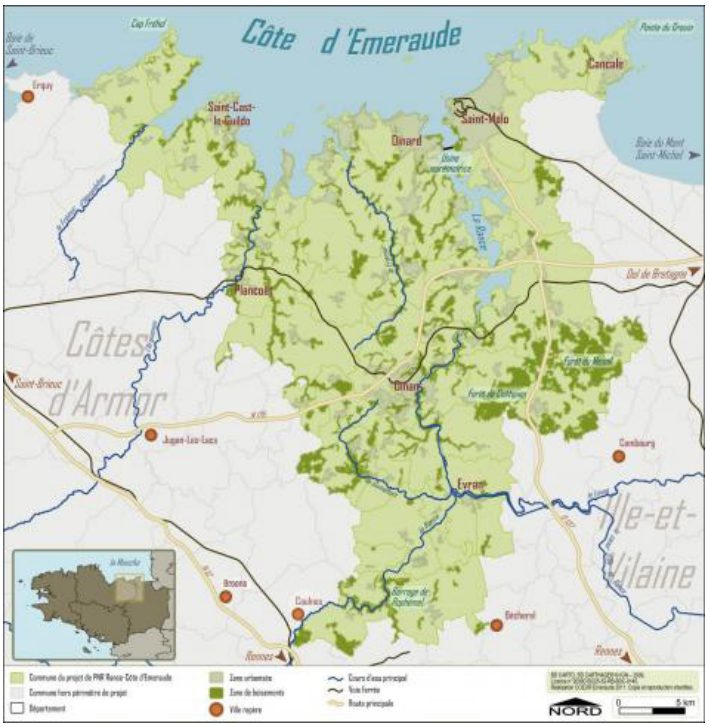
Les sites recensés au titre des inventaires scientifiques

Une ZNIEFF est recensée sur le territoire : ZNIEFF N°530014724 « Estuaire de la Rance » à l'ouest du territoire.

Le projet de PNR[5]

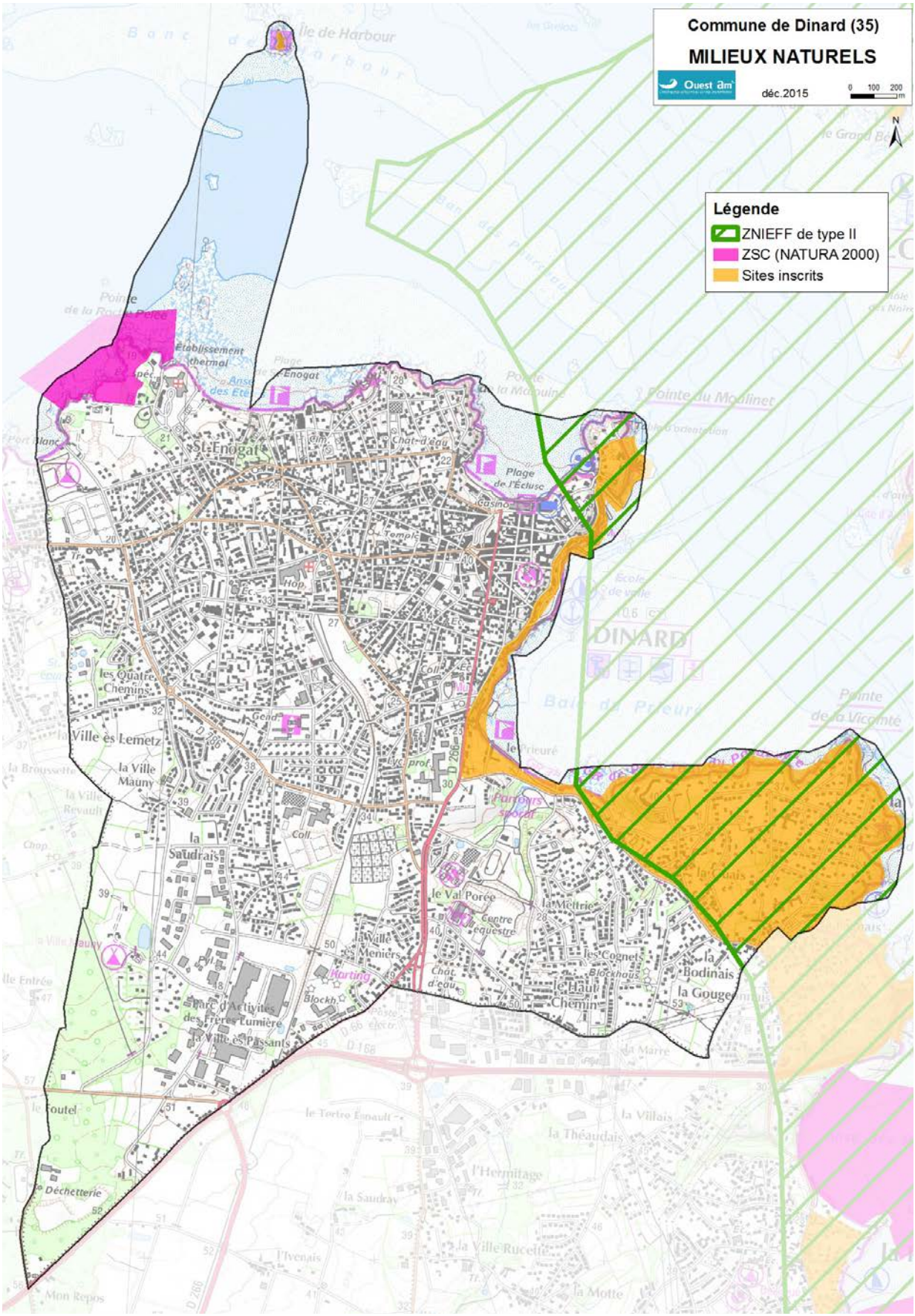
Soulignons qu'en complément des dispositifs en place sur le territoire, un projet de PNR est en cours d'élaboration : PNR de la Rance (carte ci-dessous). L'objectif est la valorisation de la ressource floristique et faunistique de l'ensemble des territoires concernés par le projet, dont celui de Dinard.

CARTE DU TERRITOIRE DE PROJET DU PNR



Source : association cœur d'Emeraude

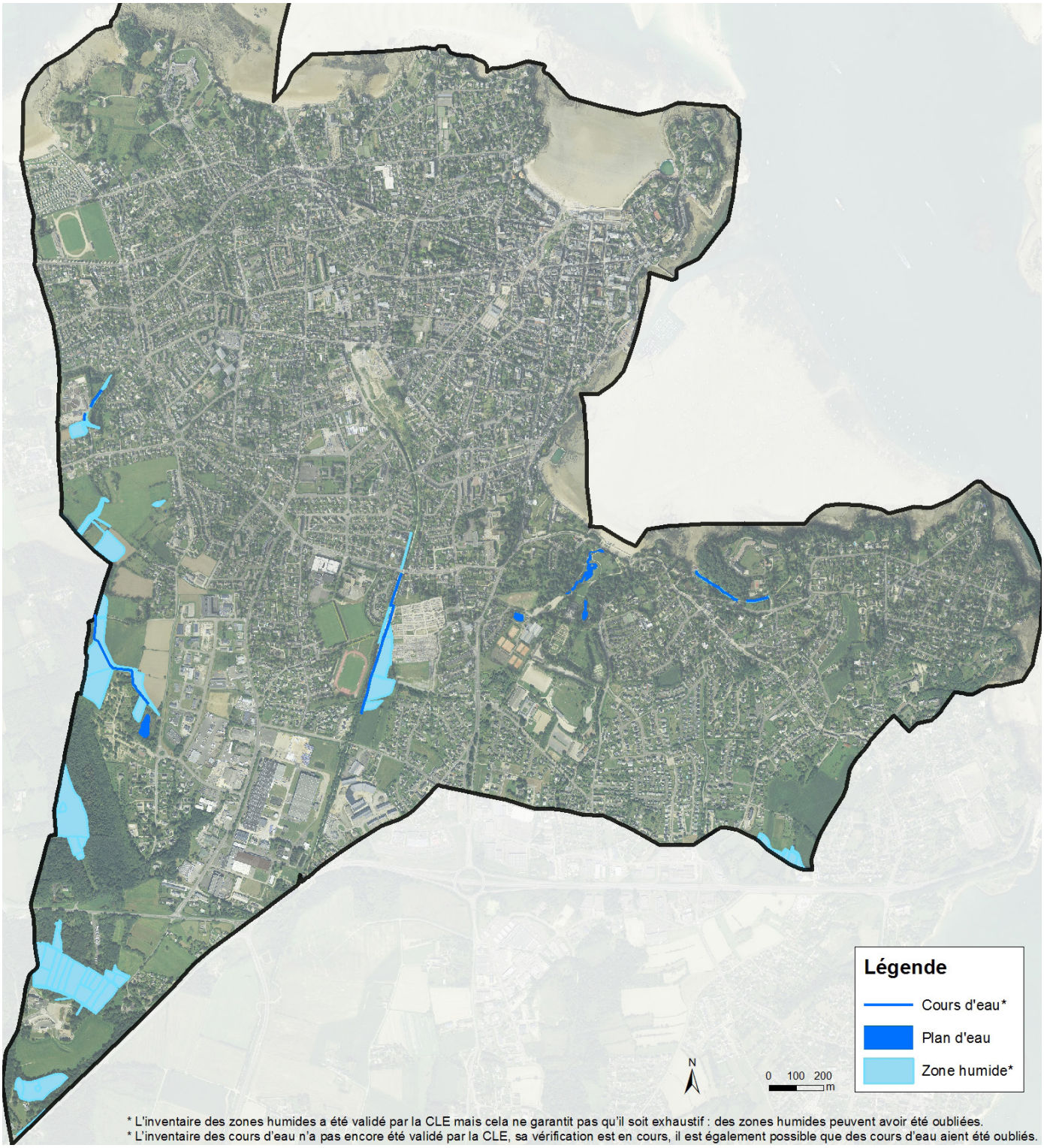
4 Source : PAC 2015
5 Source :Coeur.assos.fr


Commune de Dinard (35)
MILIEUX NATURELS
Ouest am
déc.2015
0 100 200 m
N
Légende
ZNIEFF de type II
ZSC (NATURA 2000)
Sites inscrits
St Enogat
Plage de l'Ecluse
Casino
Pointe du Moulinet
DINARD
Pointe de la Vicomté
le Prieuré
les Quatre Chemins
Ville ès Lemetz
la Ville Mauny
la Saudrais
le Val Porée
Centre équestre
la Métrie
les Cognets
la Bodinais
la Gouge
le Haut Chemin
la Ville Meniers
Karting
Parc d'Activités des Frères Lumière
la Ville ès Passants
la Déchetterie
la Théaudais
l'Hermitage
la Saudray
la Ville Rucette
la Motte
l'Ivenais
Mon Repos

L'inventaire des zones humides

L'inventaire des zones humides a été mené par l'association «Cœur d'Emeraude» et validé par la CLE du SAGE. Sur la commune, elles représentent 14,85 ha, soit 1,6% du territoire communal et portent essentiellement sur le bois de Ponthual et aux abords du cimetière.

LES ZONES HUMIDES



La trame verte et bleue

Définition

« La trame verte et bleue (TVB) est l'un des projets phares du Grenelle de l'Environnement. Elle vise à maintenir ou à reconstituer un réseau d'échanges sur les territoires pour que les espèces animales et végétales puissent communiquer, circuler, s'alimenter, se reproduire, se reposer, en d'autres termes assurer leur survie » .

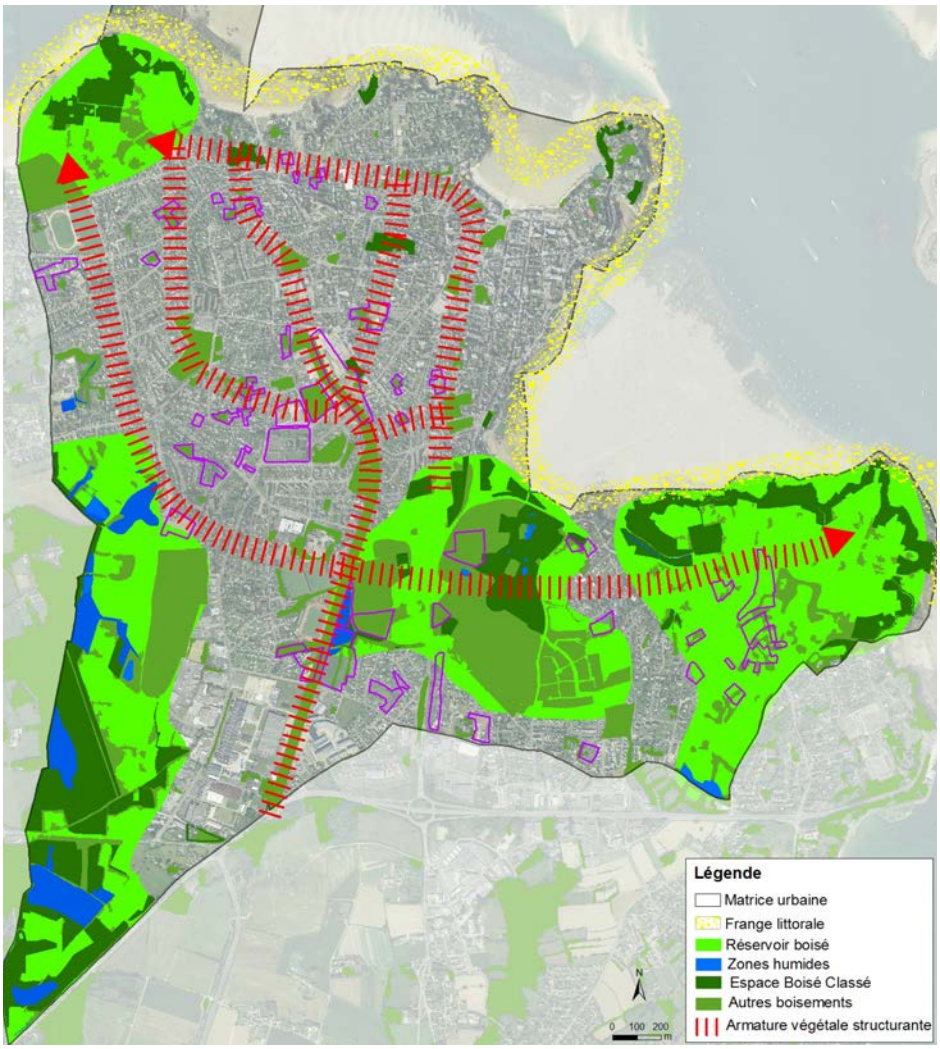
La trame verte et bleue a l'échelle supra-communale

La TVB à l'échelle du Pays de Saint-Malo

Le SCOT prend en compte le Schéma Régional de Cohérence Ecologique (SRCE) de Bretagne qui a été adopté le 2 novembre 2015. De ce fait, la carte présentée ci-après permet d'identifier les enjeux à l'échelle plus fine, celle du Pays de Saint-Malo.

La TVB du SCOT du Pays de Saint-Malo identifie la commune de Dinard comme un espace urbanisé avec une zone de sensibilité au nord-ouest de la commune. Cette zone correspond à la Zone Natura 2000 de la « Baie de Lancieux, baie de l'Arguenon, Archipel de Saint-Malo et Dinard ».

La frange littorale est un espace d'enjeu notamment en terme de biodiversité en lien avec les espaces marins (dunes, plages, falaises rocheuses…). A l'intérieur des terres, les boisements sont également identifiés comme élément structurant à préserver.



6 Source : développement-durable.gouv.fr

Identification de la trame verte et bleue à l'échelle communale

La méthodologie ayant conduit à l'identification de la trame verte et bleue est présentée ci-après.

Sur le plan des réservoirs de biodiversité, le territoire de Dinard présente un site bénéficiant de protections réglementaires (Natura 2000…). De plus, parmi les sites recensés au titre des inventaires scientifiques, on trouve une ZNIEFF en frange littorale et les espaces boisés classés. En ce sens, à l'échelle locale, ces espaces constituent les milieux les plus remarquables, **les réservoirs**.

Sur le plan des continuités écologiques, deux éléments doivent être relevés :

Les cours d'eau côtiers, en particulier à Port Breton, et leur ripisylve constituent des continuités écologiques non seulement au sens de la trame bleue, mais aussi au sens de la trame verte (support majeur pour les déplacements de certaines espèces).

Le réseau bocager et boisé relictuel du Sud-Ouest, relativement bien conservé, permet de relier les réservoirs de biodiversité: cette armature écologique présente un intérêt élevé pour la préservation de la biodiversité dite « ordinaire » (brassage génétique, alimentation…) ;

En complément, il faut relever que l'ossature principale de la trame verte et bleue s'appuie sur deux éléments structurants :

- la zone côtière (sentier côtier);
- la voie verte, à laquelle il convient d'associer certains éléments constitutifs de la TVB mentionnés : les espaces de végétation particulièrement importants à ses abords.

Enfin, sur le plan des coupures écologiques, les infrastructures routières (et en premier lieu le réseau départemental) constituent le principal obstacle à la circulation des espèces dans une direction générale Nord/Sud.

L'espace urbanisé génère également une coupure écologique. Néanmoins, il faut relever que la ville présente des espaces favorables à la biodiversité (espaces verts publics et privés) et que ses abords présentent un niveau de connectivité satisfaisant pour que les espèces puissent contourner l'agglomération, en particulier au Sud.

Ancienne voie ferrée

Sentier le long de la côte

Tennis de Port Breton

Des espaces verts comme relai pour une nature ordinaire - Secteur : Rue de la gare

Port Breton : un ensemble de nature important au cœur de la ville, support majeur d'animation (sports, loisirs, promenade...)

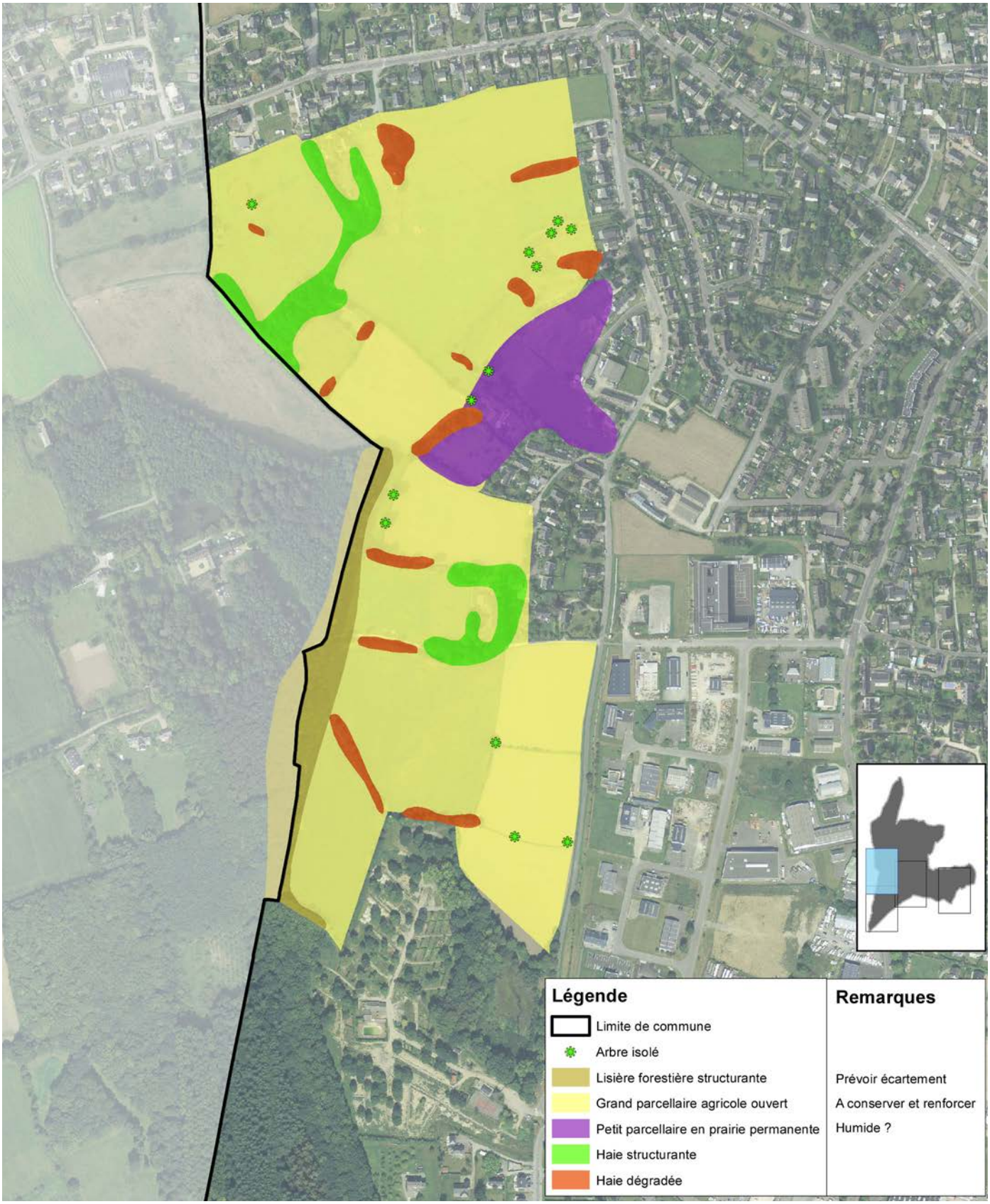
Des plantations d'alignement qui confortent l'identité de Ville Jardin

Des entités remarquables par la diversité des espèces végétales : le parc de Port Breton

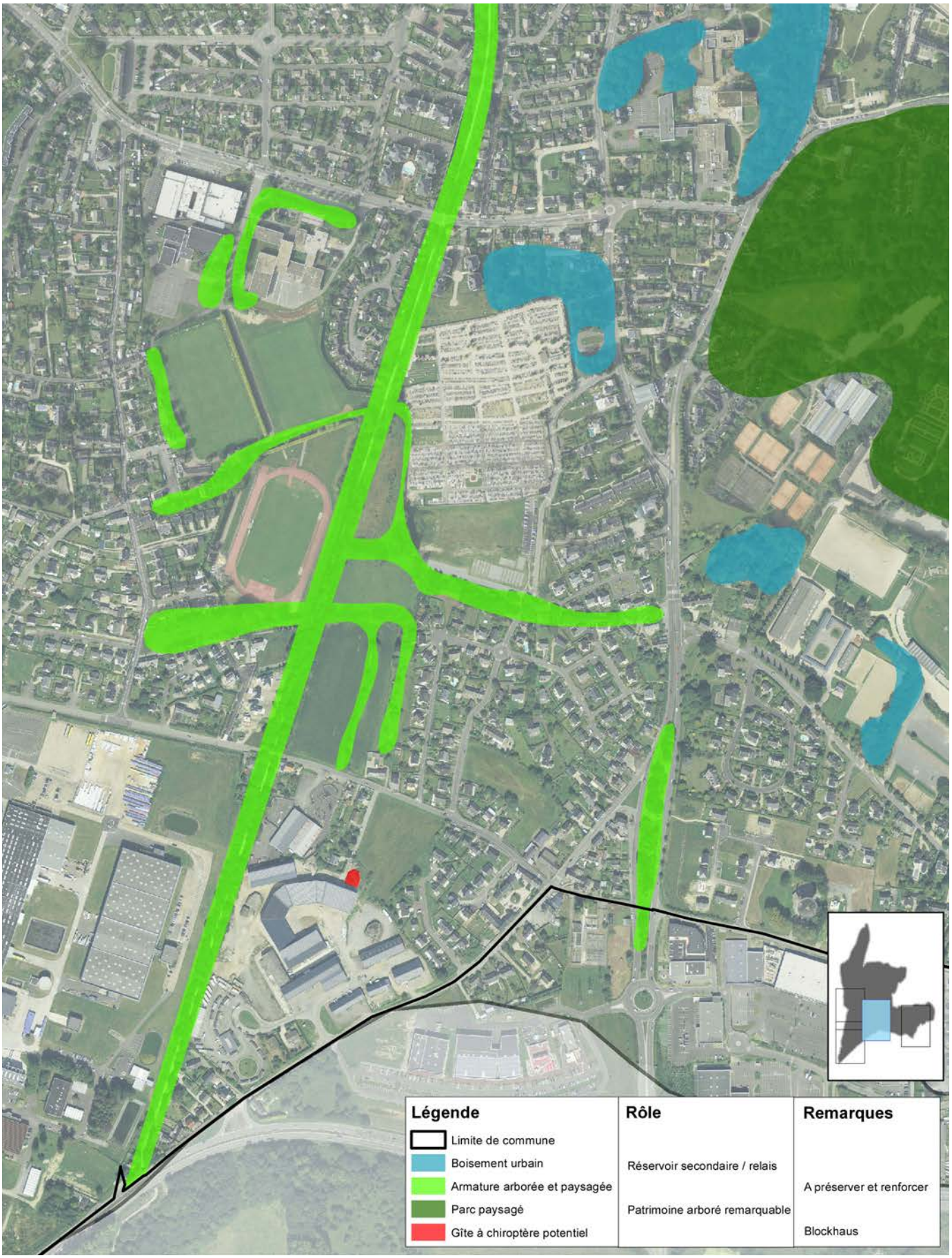
La Vicomté : paysage urbain atypique de par la densité du végétal et l'omniprésence de la pierre

DES POTENTIALITES EN TERMES DE BIODIVERSITE EN DEHORS DES SITES EMBLEMATIQUES LITTORAUX :

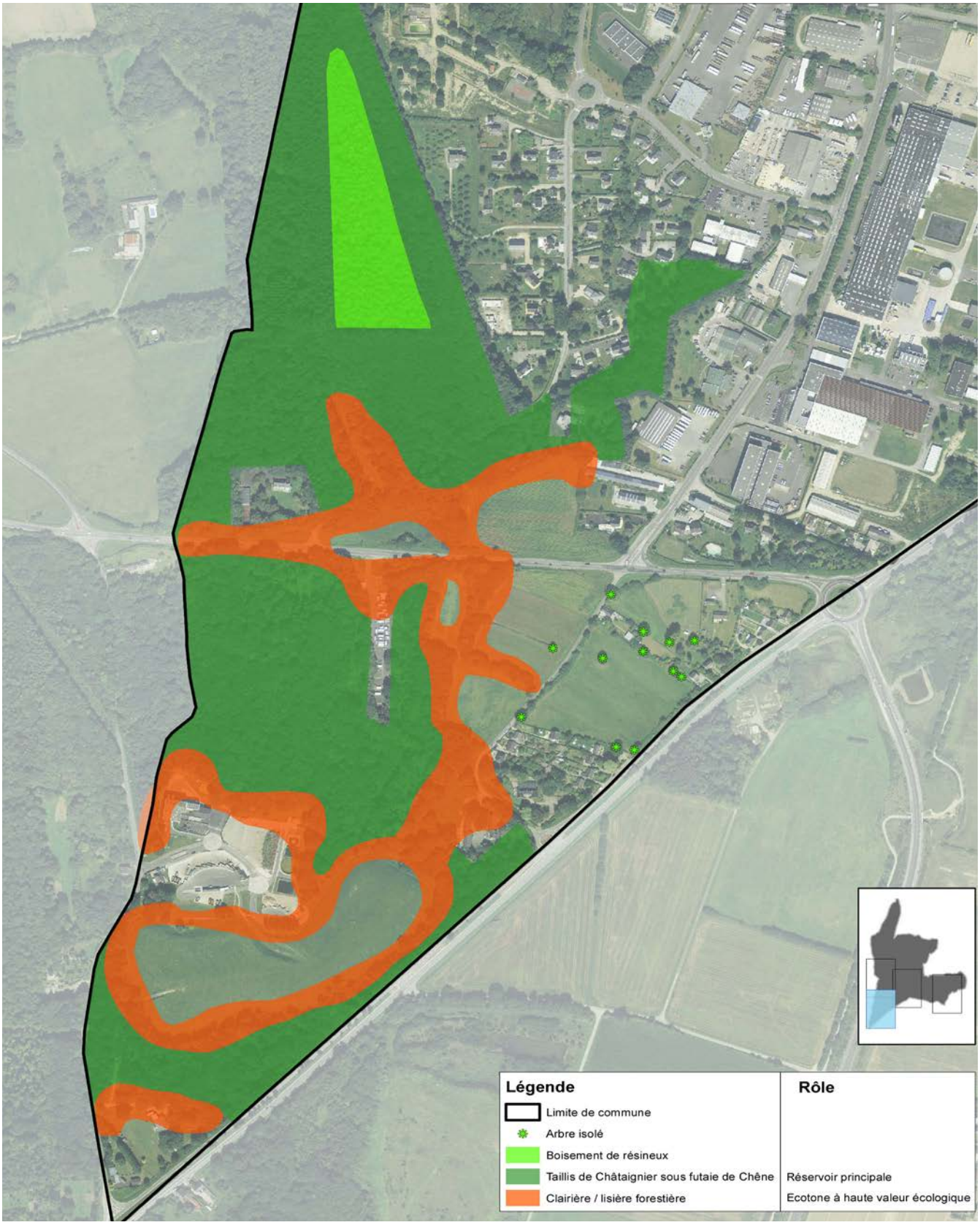
SECTEUR VILLE MAUNY

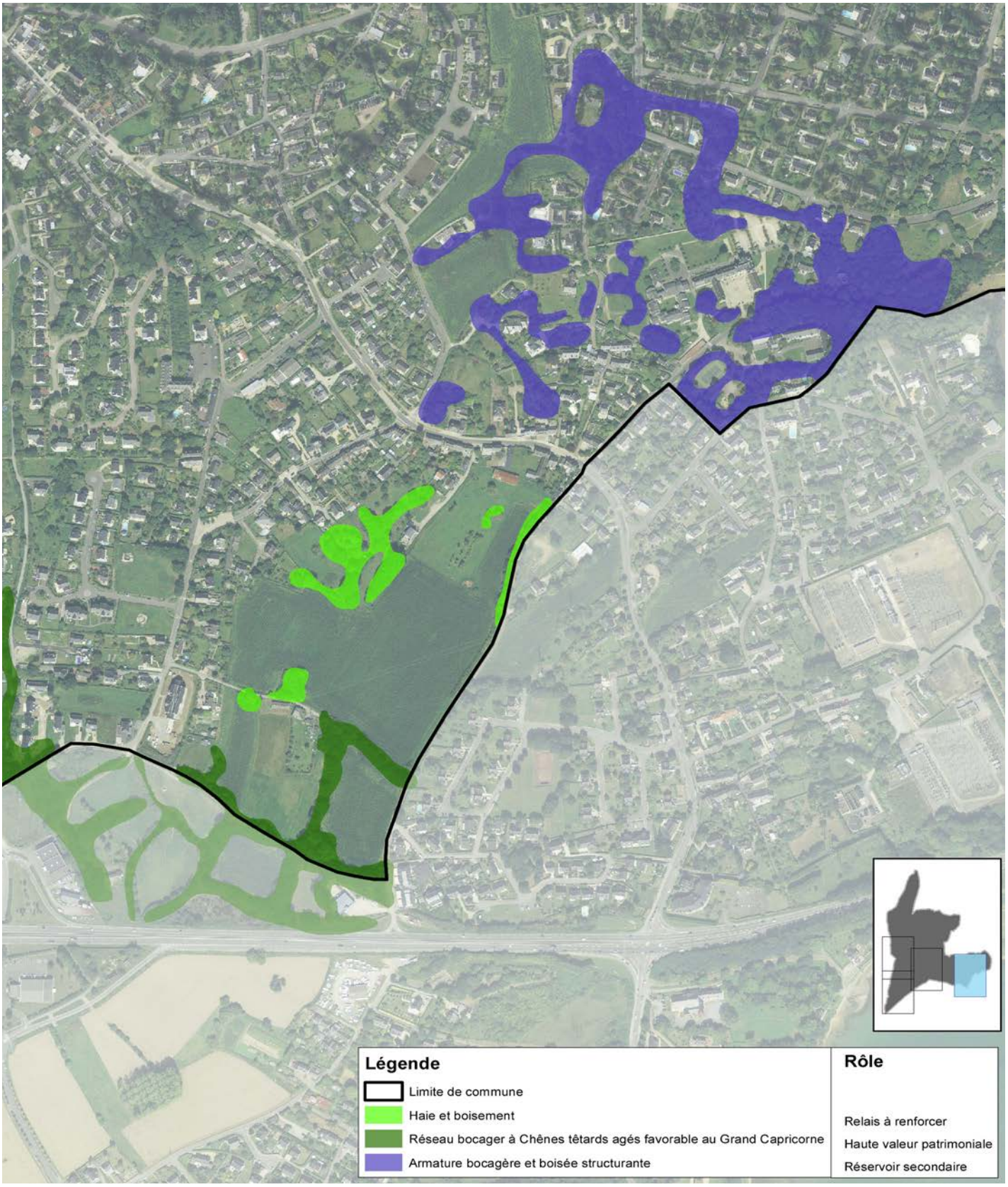


SECTEUR VOIE VERTE



SECTEUR BOIS DE PONTHUAL




Légende
Limite de commune
Haie et boisement
Réseau bocager à Chênes têtards agés favorable au Grand Capricorne
Armature bocagère et boisée structurante
Rôle
Relais à renforcer
Haute valeur patrimoniale
Réservoir secondaire

L' articulation de la trame verte et du tissu urbain

En dehors des éléments structurants de la trame verte et bleue cités précédemment, la diffusion de la nature en ville s'articule autour des éléments suivants :

- la trame des jardins privés, caractéristiques de Dinard «Ville Jardin». L'aménagement des parcelles (les surfaces en pleine terre, le masses bâties, les revêtements utilisés pour les stationnements) sont des paramètres à intégrer ;

- les continuités de nature présentes sur les espaces publics ;

- les haies bocagères et arbustives relictuelles ;

- les parcs, squares et ensembles sportifs.

L'OCCUPATION DU SOL DES ESPACES PRIVÉS

une porosité des tissus urbains plus ou moins favorable à la biodiversité et à la perméabilité des sols

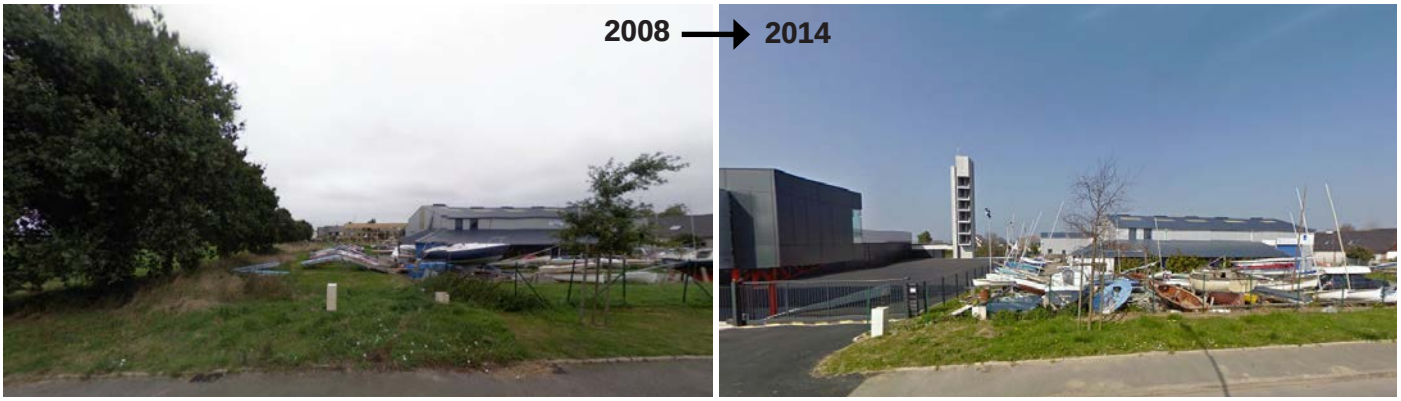
CENTRE-VILLE

FAUBOURGS

PÉRIPHÉRIES PAVILLONNAIRES

bâti | surfaces minéralisées (enrobé) | surfaces semi-perméables | dalles végétalisées | jardins (pleine terre)

UNE DISPARITION DES HAIES BOCAGÈRES PRÉSENTES DANS LE TISSU URBAIN

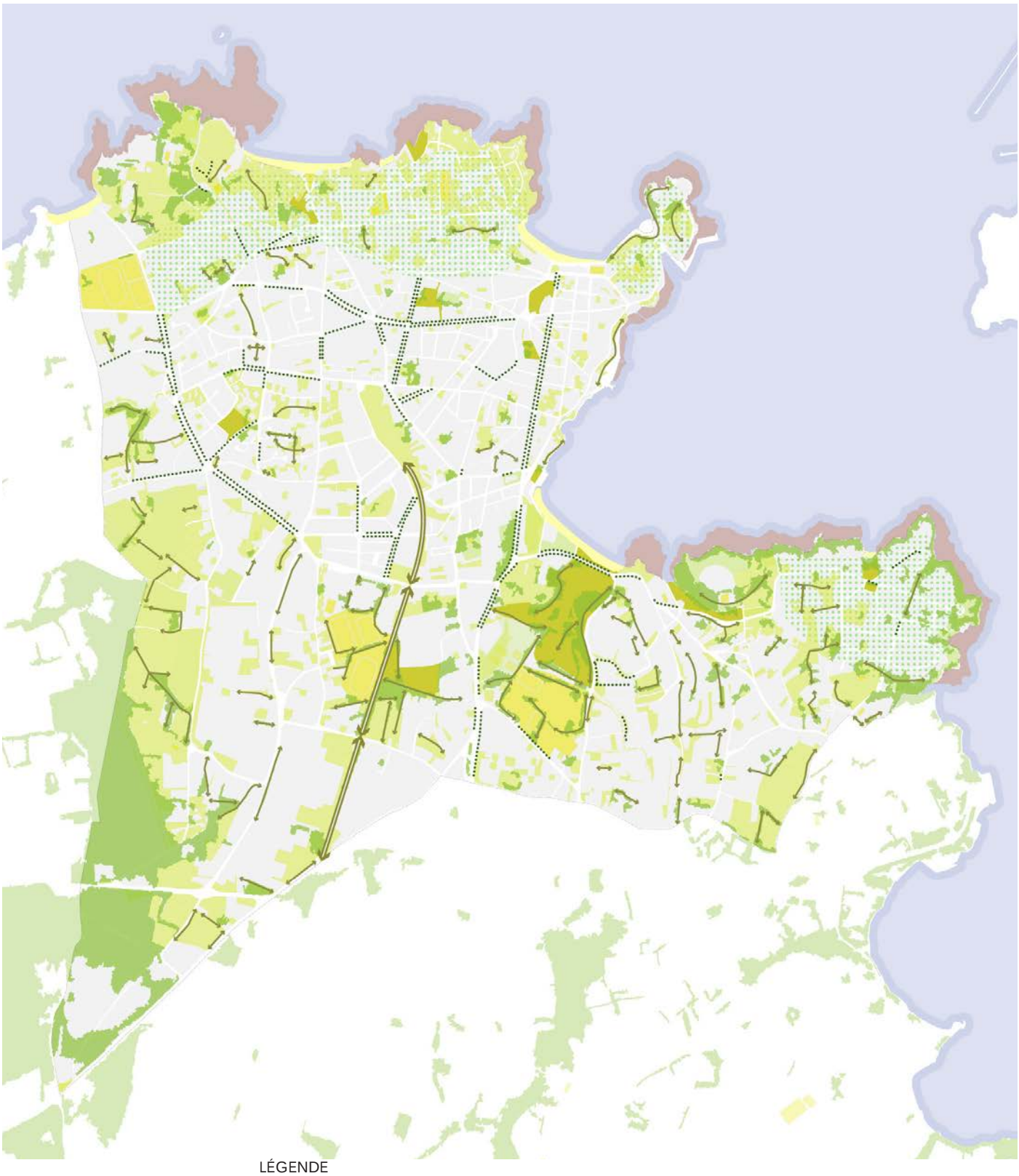


DES CONTINUITÉS DE NATURE SUR L'ESPACE PUBLIC

Alignement d'arbres - Parc du Port Breton

Haie bocagère arbustive - rue de la Mettrie

Bande Plantée - rue du petit Four


LÉGENDE
CONTINUITÉ DE NATURE
(haies arbustives et bocagères,
trame de jardins en continuité)
ALIGNEMENTS D'ARBRES SUR VOIRIE
VOIE VERTE
BOISEMENTS (BD TOPO)
ESPACE VERT PUBLIC
EQUIPEMENTS SPORTIFS
AUTRES ESPACES VERTS
(grands jardins, espaces naturels ou
cultivés...)
QUARTIERS JARDINS
(Malouine, Vicomté)

3 CYCLE DE L'EAU

Hydrographie[7]

La ville se caractérise par un réseau hydrographique très peu visible, car limité aux talwegs côtiers et en partie canalisés.

Les eaux pluviales se déversent directement sur la plage, cela crée des pressions indirectes sur le milieu récepteur.

La qualité de l'eau et les usages

Le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 a été adopté le 4 novembre 2015.

Sur le territoire, le SDAGE Loire-Bretagne 2010-2015 adopté le 15 octobre 2009 fixait comme objectif d'atteindre 61% des eaux de surface en bon état écologique d'ici 2015. Cet objectif est maintenu dans le SDAGE 2016-2021.

Le SAGE Rance Frémur Baie de Beaussais révisé a été approuvé par arrêté préfectoral du 9 décembre 2013.

Pour la qualité des eaux littorales :
• Eaux de baignade : atteindre la « qualité excellente » pour l'ensemble des sites de baignade.
Eaux conchylicoles :
• Pour les sites conchylicoles et de pêche à pied classés en A : maintenir le classement sanitaire ;
• Pour les sites non classés en A : améliorer le classement sanitaire d'une classe.
Ces objectifs concernent directement la ville de Dinard dont l'ensemble des rejets sont dirigés vers la mer. En outre, son port de plaisance ne bénéficie pas d'installations de type aire de carénage. La pratique de la plaisance peut être un facteur aggravant la mauvaise qualité des eaux.

Eaux superficielles

Bilan régional général de la qualité des eaux[8]

L'Agence de l'eau Loire – Bretagne a réalisé un bilan de l'état écologique des masses d'eau de surface du bassin « Vilaine et côtiers breton » sur la période 2007-2011. Elle a évalué l'état des masses d'eau à partir de mesures faites entre ces deux années. Les résultats montrent que 33 % des cours d'eau et 5 % des plans d'eau ont atteint le bon état écologique en 2015. En ce qui concerne les eaux littorales, le bon état écologique est atteint par 63 % des eaux côtières et 58 % des eaux estuariennes. Ainsi, les résultats montrent une amélioration globale de la qualité des eaux de surface sur ce périmètre.

Suivi de la qualité des eaux superficielles à proximité du territoire[9]

D'une manière globale, il apparaît que la qualité biologique du cours d'eau du Frémur au point de prélèvement de la ressource en eau est en mauvais état.
Toutefois, Dinard n'est concernée qu'indirectement car l'ensemble de ses rejets est évacué vers la mer.

Synthèse de l'état des eaux de surface en 2015[10]

Les résultats 2015 sur l'analyse des eaux publiés par le département montrent que :

• Le Frémur à Pleurtuit a des résultats qui s'améliorent :

- Oxygène : état moyen
- Azote : bon état
- Nitrate : bon état
- Phosphores : très bon état

• La Rance :

- Oxygène : bon état
- Azote : très bon état
- Nitrate : médiocre
- Phosphores : bon état

7 Source : SAGE de la Rance Frémur Baie de Beaussais, SDAGE Loire Bretagne, SCOT du Pays de Saint-Malo, ARS
8 Source : Syndicat des eaux de la côte d'Emeraude, site internet et bretagne-environnement.org
9 Scot Pays de Saint-Malo, EIE 2015
10 Source : département de l'Ille-et-Vilaine

Etat général des eaux estuariennes

Concernant le suivi de la qualité des eaux estuariennes, depuis 1999, la DREAL gère en collaboration avec les Services Police de l'Eau Littorale (SPEL) des quatre DDTM bretonnes le réseau des estuaires bretons. Les résultats s'intéressent à trois paramètres :
- l'oxygène dissous : survie des espèces dans les estuaires ;
- l'ammoniaque : toxicité possible pour les animaux aquatiques en fonction du pH ;

- la bactériologie : qualité de l'eau pour les usages de baignade, conchyliculture et pisciculture.

Le tableau ci-dessous compile les données disponibles sur l'Estuaire de la Rance depuis 2002. On notera un changement de grille de notation en 2009. Les résultats publiés chaque année prennent les données relatives aux trois années passées :

Les données présentées semblent indiquer une tendance à l'amélioration depuis une dizaine d'années, mais les services de l'Etat ont notamment indiqué que « Les résultats 2012 de l'estuaire de la Rance laissent apparaître la persistance de l'eutrophisation au niveau des arrivées d'eau douce. ».
Le Centre d'Etude et Valorisation des Algues (CEVA) arrive aux mêmes conclusions.
Pour ce qui est de l'évaluation de l'état de la masse d'eau vis-à-vis de la DCE, le bilan dressé en 2013 a fait apparaître un état écologique jugé comme « moyen » et un état chimique jugé comme « bon ». Pour cette masse d'eau l'objectif de « bon état » est maintenu par le SDAGE.

Les résultats des prélèvements d'eau sur la commune de Dinard

Point de Prélèvement	Type d'eau	2011	2012	2013	**2014**
L'Ecluse	mer	14B	14B	13B	**13B**
Le Prieuré	mer	14B	14A	12E	**14E**
Port Blanc	Mer	14A	14A	14E	**13E**
Port Riou	Mer	8B	8A	7E	**13E**
St Enoga	mer	7A	7A	7B	**14B**

Source : baignades.sante.gouv.fr/baignades

Site de baignade

Sur le territoire communal la qualité des eaux de 5 plages est surveillée par les services de l'Agence Régionale de Santé et par la Ville. Les résultats sont présentés à l'aide d'une carte et d'un tableau ci-après. Lors de la saison 2014, il ressort des résultats que :

• 3 ont été classées « qualité excellente » : Port-Blanc, Port-Riou, Le Prieuré.

• 2 ont été classées « bonne qualité » : Saint-Enogat, l'Ecluse.

Le déclassement s'explique par l'état dû réseau d'assainissement qui, en cas de forte pluviométrie, entraîne des relargages dans le milieu. Rappelons que l'objectif du SAGE est d'atteindre la qualité excellente pour l'ensemble des plages.

Pêche et conchyliculture

Pour les communes dont tout ou partie du littoral se situe dans une zone exploitée par des professionnels, en Ille-et-Vilaine, la pratique de la pêche à pied est réglementée par l'arrêté préfectoral du 7 octobre 2013.

- Pêche à pied de loisir

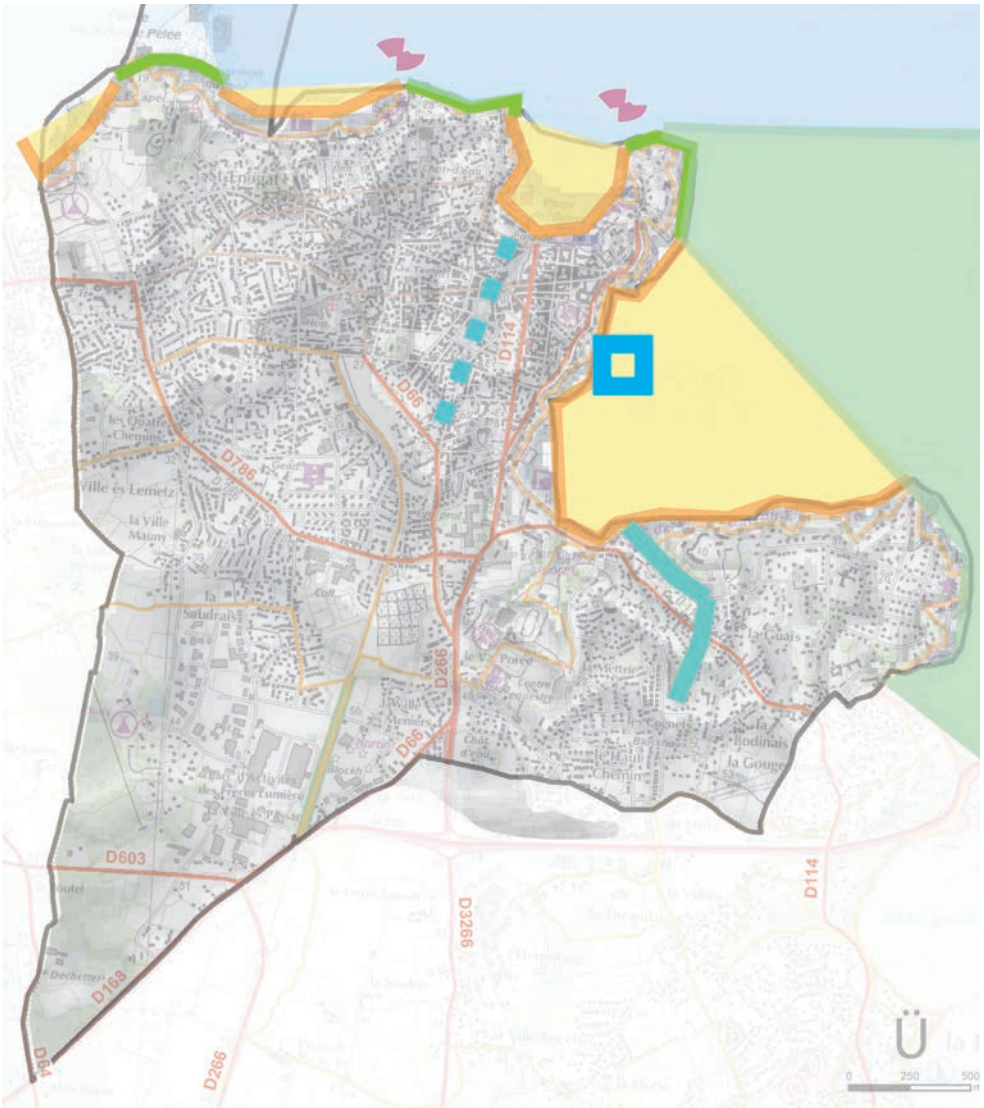
La pêche à pied de loisir est autorisée en zone de bonne qualité, sans restriction, et tolérée en zone de qualité moyenne à médiocre sous réserve d'une information du consommateur ; elle est interdite en zone de mauvaise qualité.

Plusieurs sites de pêche à pied de loisirs sont situés sur la commune : Pointe de la Malouine, Saint-Enogat, La Roche Pelée. En 2014, ces sites ont été classés en gisements de mauvaise qualité C et qualité médiocre B. Un arrêté municipal du 14 avril 2000 interdit donc le ramassage des coquillages pour les sites de La Roche Pelée et la Pointe de la Malouine.
Rappelons que la reconquête de la qualité des gisements est un objectif du SAGE.

- Pêche professionnelle

Les gisements exploités professionnellement sont classés au titre « des zones de production professionnelle de coquillages ». Les zones conchylicoles étaient classées en zone C en 2010, mais depuis, l'objectif du SAGE d'atteindre la classe B est réalisé.

Le déclassement des zones de pêche à pied et conchylicoles s'explique également par l'état du réseau d'assainissement.



13 PAC 2015 et zone-conchyliculture.fr

Eau potable

Contexte

Le Schéma Départemental d'Alimentation en Eau Potable (SDAEP), approuvé en 2007, contient 4 objectifs majeurs qui sont définis pour répondre aux problématiques bretiliennes :

• améliorer les performances des réseaux existants,

• favoriser les économies d'eau,

• renforcer la protection de la ressource,

• assurer une sécurisation quantitative et qualitative de la production en eau potable.

Le réseau communal et l'alimentation en eau potable

On peut retenir les éléments suivants sur la commune :

- En 2013, Dinard a consommé 902 600 m³ d'eau potable

- Sur la Commune de Dinard, l'eau potable distribuée provient de la prise d'eau de Bois-Joli.

La qualité de l'eau potable et actions d'amélioration

Les retenues d'eau de Pont-Avet et Bois-Joli sont soumises à un plan de gestion de la ressource.

Notons que la qualité des eaux brutes captées nécessite un traitement complet avant distribution;

Soulignons que le territoire de Dinard n'est concerné par aucune zone de captage d'eau potable. A ce titre, la commune n'est pas concernée par les actions autour des aires de captage d'eau potable.

Néanmoins, elle est concernée de manière indirecte sur cette question et de manière directe sur la gestion de son réseau en eau potable.

Il est utile de rappeler que le 3e contrat de bassin versant Frémur-Baie de Beaussais signé avec l'Agence de l'Eau Loire Bretagne et l'Etat vise à améliorer l'état écologique des rivières et poursuivre l'amélioration de la qualité de l'eau à 5 ans.

Par ailleurs, un programme d'amélioration du réseau d'alimentation est en cours sur la commune de Dinard : la modernisation du réseau « eau potable » pour résorber les fuites a été réalisée, notamment sur le secteur de la Malouine.

Eaux usées et eaux pluviales

La station d'épuration mise en service le 1/04/2003 est située Rue de la Roche Pelée. Elle dessert également Saint Lunaire. Elle se situe en limite Ouest de la commune. Un espace végétalisé la sépare des habitations. Elle est dimensionnée pour absorber les flux estivaux et le traitement du «ier jet pluvial». Son point de rejet se situe en mer à 1km des côtes.

La station présente une capacité de 52000 équivalent-habitants (taille de l'agglomération : 32000 équivalent-habitants) et un débit entrant moyen de 5177m3/j. Elle est conforme aux règlementations.

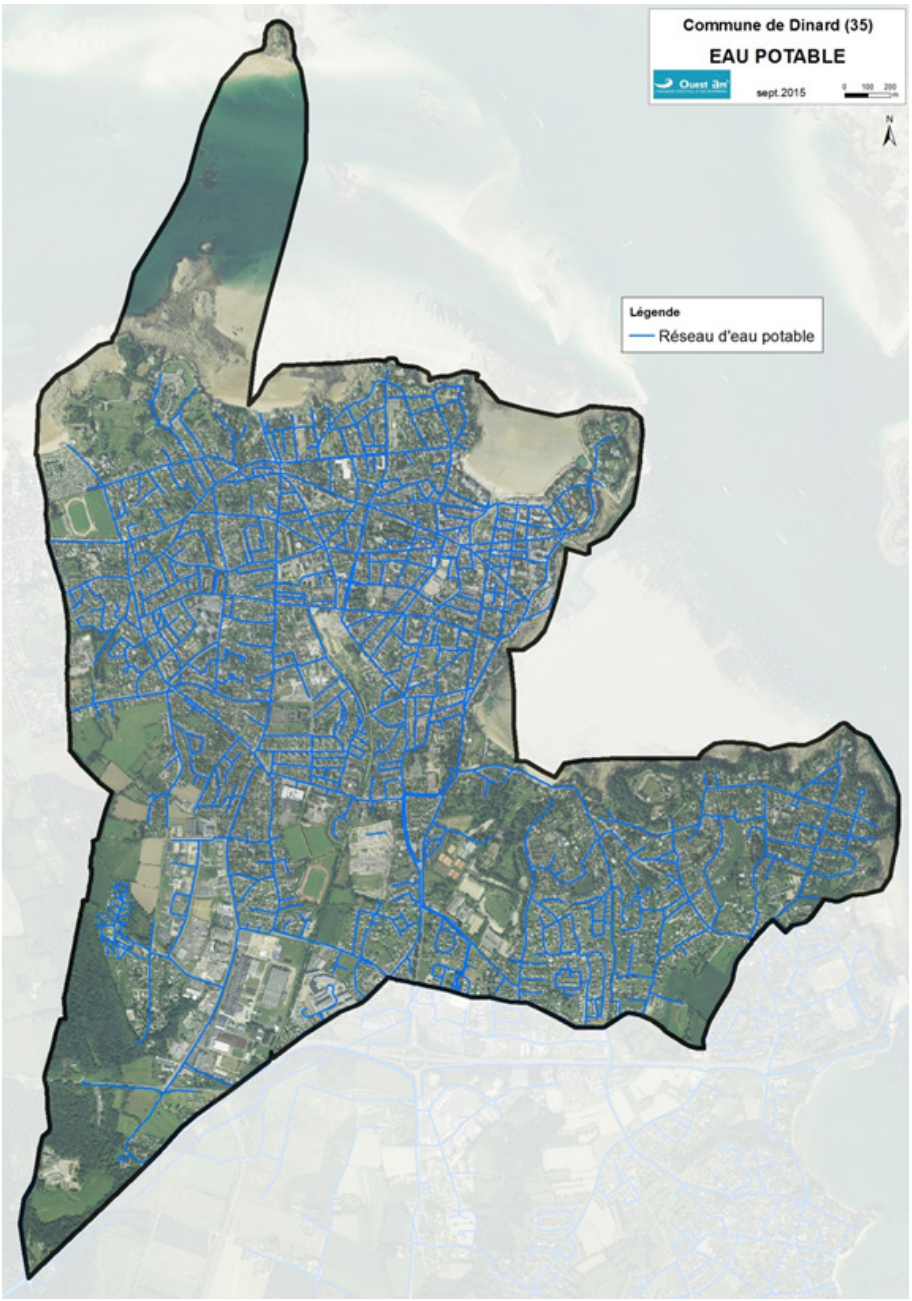
Toutefois, comme le souligne la carte ci-dessous, la station d'épuration de Dinard est identifiée en catégorie B, c'est-à-dire dont la situation est « satisfaisante, mais à améliorer » en raison de la surcharge hydraulique due au linéaire de réseau unitaire. Notons que 45% du réseau communal fonctionne « en séparatif ».

Par ailleurs, ce réseau ancien est ponctuellement vétuste. Un schéma directeur en eaux usés et un schéma directeur en eaux pluviales sont en cours de réalisation (mars 2018) et vont définir les priorités en termes de travaux d'amélioration et de requalification des réseaux.

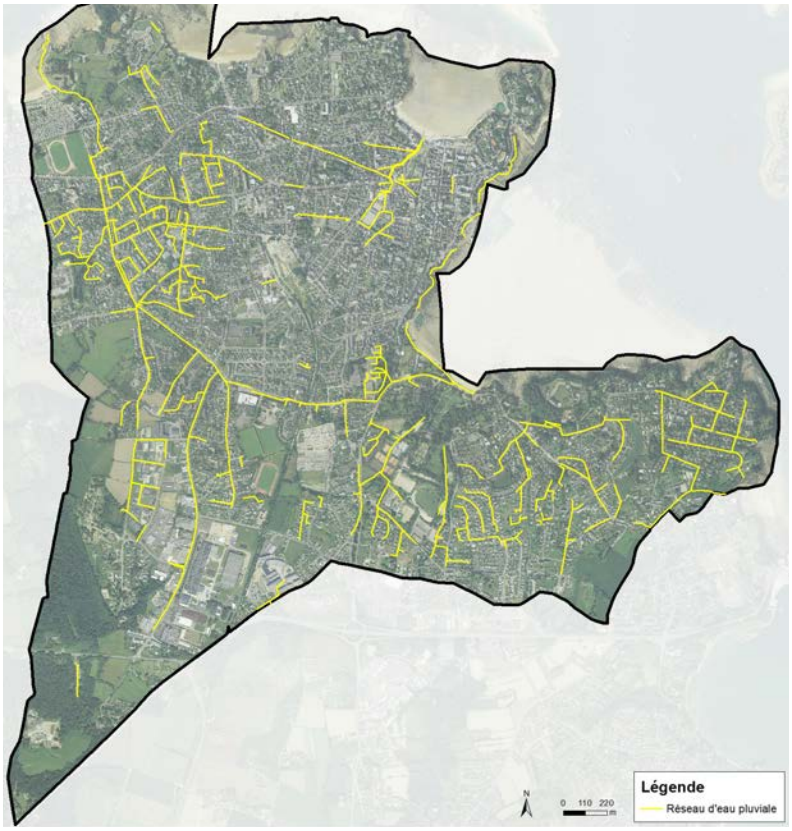
La commune n'a pas pris la compétence SPANC car elle possède un réseau exclusivement collectif.

Les enjeux restent l'amélioration progressive de la surcharge hydraulique et des pollutions bactériologiques induits par les réseaux et les débordements et les fuites (travaux programmés aux postes de relèvement), côté plage de St Enogat (relargage) et les abords de la gare (anticiper l'aménagement).

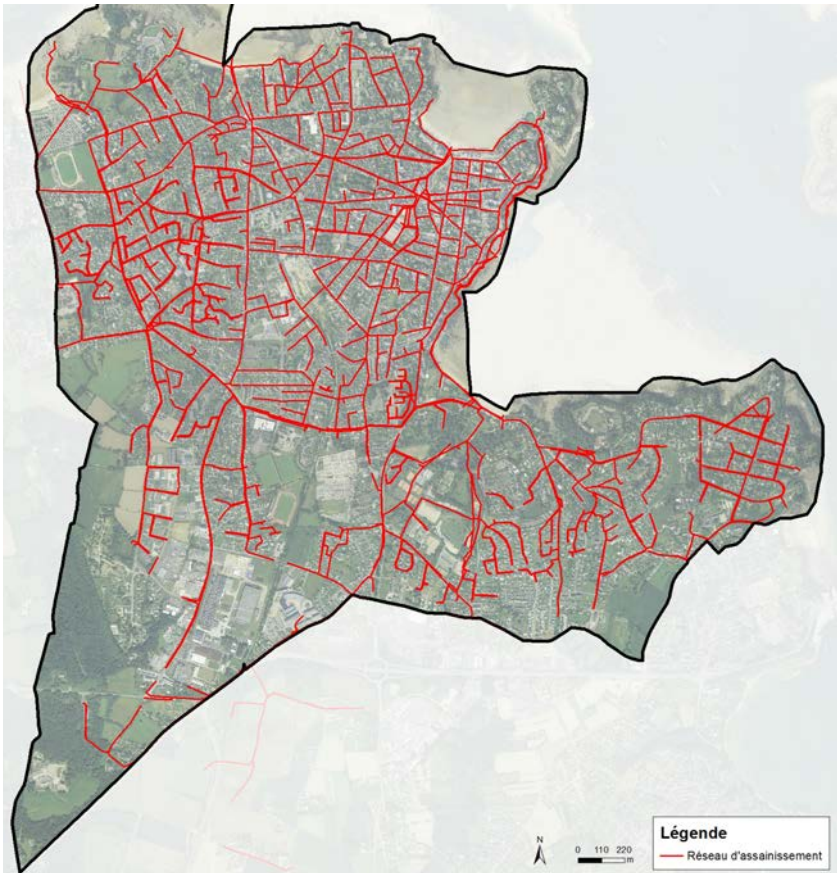
LE RÉSEAU EAU POTABLE SUR LE TERRITOIRE COMMUNAL



EAUX PLUVIALES



EAUX USÉES



14 wwSyndicat des eaux de la côte d'Emeraude

4 LA QUALITÉ DE L'AIR

Contexte

Le Paquet Énergie Climat adopté le 12 décembre 2008 par les 27 pays membres de l'UE et entré en vigueur en juin 2009 propose une série de mesures afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union européenne entre 1990 et 2020 - les « 3 x 20 » en 2020 :

- 20 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre (- 14% pour la France) ;
- amélioration de 20 % de l'efficacité énergétique ;
- 20 % d'énergies renouvelables (23 % pour la France).

Le Facteur 4 désigne l'objectif qui consiste à diviser par 4 les émissions de gaz à effet de serre de la France à l'horizon 2050. Cet objectif a été confirmé en 2007 dans le Grenelle de l'environnement.

La loi du 3 août 2009, dite « Grenelle 1 » fixe les grandes orientations en matière de lutte contre le changement climatique à l'horizon 2020 :
- réduire, dans le domaine des transports, les émissions de gaz à effet de serre de 20 % d'ici 2020 par rapport à 2005, afin de les ramener à leur niveau de 1990 ;
- réduire les consommations d'énergie du parc de bâtiments existants d'au moins 38 % d'ici 2020 par rapport à 2005 ;
- dans le secteur agricole, accroître la maîtrise énergétique des exploitations afin d'atteindre un taux de 30 % d'exploitations agricoles à faible dépendance énergétique d'ici 2013 ;
- porter à 23 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale.

La loi sur la transition énergétique du 22 juillet 2015 s'est fixé les objectifs suivants :
- - 40% d'émissions de GES entre 1990 et 2030 ;
- - 20% de consommation énergétique finale entre 2012 et 2030 ;
- - 30% de consommation d'énergie primaire fossile entre 2012 et 2030
- + 23% d'énergies renouvelables à l'horizon 2020 et 32% à l'horizon 2030.
- Porter la part du nucléaire dans la production d'électricité à 50 %
- Créer un objectif de performance énergétique de l'ensemble du parc de logements à 2050
- Lutter contre la précarité énergétique
- Affirmer un droit à l'accès de tous à l'énergie sans coût excessif au regard des ressources des ménages.

Les objectifs régionaux et départementaux Schéma Régional Climat Air Energie et Plan Climat Energie Territoire:

L'atténuation de l'impact sur l'environnement et l'adaptation du pays aux changements climatiques doivent notamment être déclinées dans les schémas régionaux du climat, de l'air et de l'énergie (SRCAE) prévus par la loi Grenelle 2 et dans les Plans climat-énergie territoriaux (PCET).

La région Bretagne s'est dotée d'un SRCAE sur la période 2013-2018. Il contient des programmes d'actions destinés à mettre en œuvre les objectifs de réduction des émissions de GES, de dépendance énergétique et de réduction de la vulnérabilité au changement climatique.

Les principaux axes d'intervention en lien avec les problématiques du document d'urbanisme sont les suivants :
- le développement des énergies renouvelables ;
- un système énergétique intelligent ;
- le renforcement du volet énergie des projets d'aménagement ;
- la maîtrise de l'énergie dans l'habitat et le bâtiment en général ;
- la transition énergétique dans le secteur agricole ;
- les mobilités.

Climatologie

Pour les précipitations, l'ensoleillement et les températures, la station de mesures se trouve sur Dinard.

16 SRCAE Bretagne et PCET 35

Précipitations

A la station de Dinard, les moyennes climatiques indiquent un niveau de précipitation mensuel variant entre 49 mm (juin-août) et 87 mm (octobre).

Températures

L'ensemble de la région et du département bénéficie de l'influence de l'océan : le climat est donc tempéré.
Le graphique ci-dessous montre les températures maximales, les températures minimales et les températures moyennes observées sur la période 1981-2010. On s'intéresse ici aux valeurs moyennes saisonnières.

A la station de Dinard, les normales climatiques indiquent des températures minimales de l'ordre de 3 à 4°C (décembre, janvier, février,), et des températures maximales de l'ordre de 22°C (juillet et août).

Vents[17]

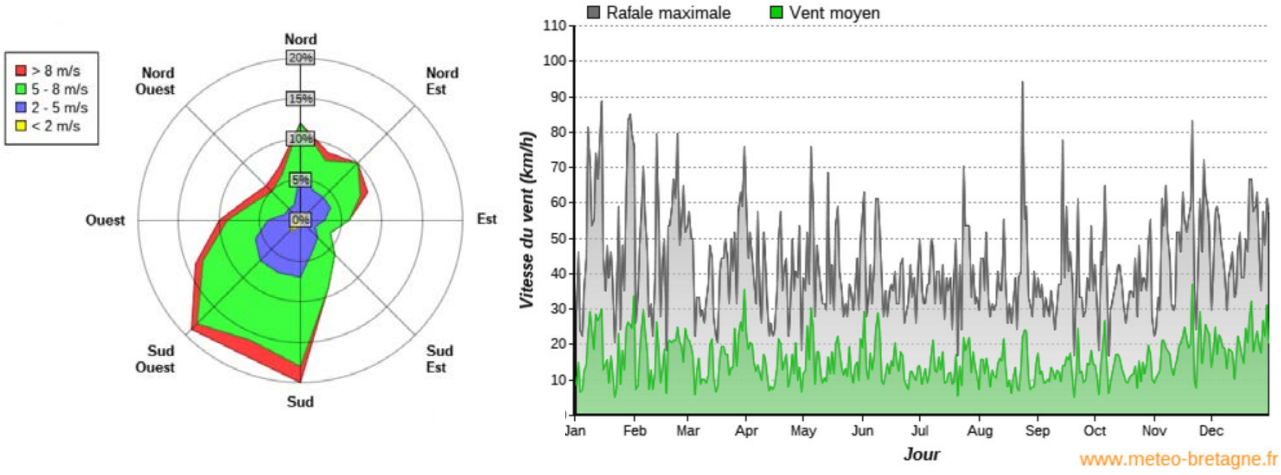
A l'instar du reste du département, le territoire communal bénéficie d'une relative protection en comparaison avec la pointe de la Bretagne. En effet, les vents venant de l'océan sont plus forts que traversant les terres, ainsi, lorsque le vent vient de l'ouest, il s'écrase sur les terres et sa force diminue.

Les vents les plus forts soufflent en automne et en hiver.
La rose annuelle des fréquences des vents fait apparaître deux axes principaux :
- Les vents d'ouest, les plus fréquents, sont associés aux perturbations venues de l'Atlantique. Ils adoucissent les températures hivernales, mais rafraîchissent celles de l'été ;
- Les vents les plus forts sont issus du Sud-Ouest

Ensoleillement

A la station de Dinard, les normales climatiques indiquent un ensoleillement mensuel variant entre 64 heures (décembre) et 206 heures (juillet).

ROSE DES VENTS ET ÉPISODES VENTEUX



17 *Source : météo france*
18 *Source : Air breizh*
19 *SRCAE Bretagne*
20 *SRCAE Bretagne*

Evaluation de la qualité de l'air

A l'échelle régionale, une qualité qui s'améliore [18]

Les émissions de GES

En Bretagne, c'est l'association Air Breizh qui est chargée de la surveillance de la qualité de l'air.

« En 2005, année retenue comme année de référence de l'état des lieux dans le guide d'élaboration des SRCAE, en préalable à la définition des objectifs à 2020 (3x20) et à 2050 (Facteur 4), les émissions de gaz à effet de serre s'élèvent à 25,7 millions de tonnes équivalentes CO2 . Elles se répartissent de la façon suivante entre les différents secteurs. On retrouve ainsi les émissions du secteur des bâtiments et du transport, qui représente respectivement 23% et 26% des émissions de gaz à effet de serre régionales. Toutefois, l'introduction des émissions de gaz à effet de serre non énergétiques fait de l'agriculture le secteur prépondérant d'émissions de gaz à effet de serre (40% des émissions). Ainsi, seulement 55% des émissions régionales sont liées à l'utilisation de l'énergie. 45% sont liées aux processus non énergétiques. »[19]

En 2010, des dépassements préoccupants en Dioxyde d'Azote (NO2) et en particules, un point de vigilance sur l'Ozone.[20]

Dioxyde d'Azote
Le seuil d'information et de recommandation du NO2 est fréquemment dépassé en Bretagne depuis une dizaine d'années. Les dépassements sont principalement observés sur des sites trafics et sur des sites urbains (Lorient).

Emissions de particules (PM)
Les mesures de surveillance de la qualité de l'air réalisées par l'association Air Breizh depuis plus de quinze ans montrent que l'idée généralement partagée selon laquelle la qualité de l'air en Bretagne est bonne doit être tempérée.

Les concentrations moyennes annuelles de PM10 mesurées entre 2005 et 2010 augmentent régulièrement et le seuil d'information et de recommandation, voire le seuil d'alerte de la population, sont dépassés chaque hiver sur l'ensemble de la région. Par contre, les valeurs moyennes restent inférieures à l'objectif de qualité et aucun dépassement de la valeur limite annuelle (40 µg/m3) n'a été constaté sur les stations de mesure des PM10 en Bretagne, depuis 2001.

Contrairement à d'autres polluants, tel que le dioxyde d'azote qui se déplace peu, les épisodes de pollution par particules couvrent une grande partie du territoire breton (milieux urbains et ruraux). Cette situation s'explique en partie par une fraction non négligeable des particules provenant de sources extérieures à la Bretagne.

À l'échelle locale, la concentration de ce polluant dans l'air est également fortement influencée par les conditions climatiques : un temps froid, sec et sans vent va favoriser son accumulation par un effet de « cloche ». A contrario, de fortes précipitations vont faciliter la sédimentation des particules et réduire ainsi les concentrations.

Emissions d'Ozone
Les moyennes annuelles des concentrations en ozone sont stables alors que la tendance est plutôt à l'augmentation sur le territoire national.

Emissions de Dioxyde de soufre (SO2)
Les concentrations en SO2 sont faibles et aucun dépassement des valeurs réglementaires n'a été constaté depuis 25 ans de surveillance. La réduction des émissions induite par la réglementation sur les carburants s'est répercutée sur les concentrations en SO2 dans l'air, qui déjà faibles sont devenues très faibles (1µg/m³ en 2010 à Chartres de Bretagne).

En 2013, un bilan positif sur le territoire breton[21]

Le territoire d'étude ne dispose pas de capteur alimentant le réseau de surveillance d'Air Breizh. Les sites de mesures sont situés à Brest, Fougères, Guipry, Lorient, Quimper, Rennes, Saint Brieuc, Saint Malo, Vannes.
Le rapport annuel d'AirBreizh (2013) annonce les émissions suivantes pour le site de surveillance:

Bien que la majorité des seuils réglementaires ait été respectée en Bretagne, l'oxyde d'azote (NO) et les particules fines (PM10) ont connu des dépassements plus ou moins réguliers. NO a pu atteindre des concentrations problématiques à proximité d'axes de circulation importants.
Soulignons que la station de Saint-Malo n'enregistre aucun résultat au-dessus du seuil d'information.
Les valeurs enregistrées sur le territoire sont nettement en dessous des valeurs maximales (tableau ci-dessous).

Une absence d'enjeux à l'échelle locale

La station de mesure d'Air Breizh la plus proche de Dinard se trouvant sur Saint-Malo, on en déduit que les enjeux décrits sur la commune de Saint-Malo sont proches de ceux de la commune de Dinard. Aucun enjeu particulier ne touche la commune en terme de qualité de l'air.

Bilan 2013 des valeurs enregistrées sur Saint-Malo en NO2 et O2

Ville de Saint-Malo station : Courtoisville	Moyenne annuelle (g/m3)	Valeur Maximum
NO2	10	93
O2	59	148

21 Source : Air Breizh

5 LES RESSOURCES ÉNERGÉTIQUES

Contexte

L'un des objectifs de la politique énergétique nationale consiste à préserver la santé humaine et l'environnement, en particulier en luttant contre l'aggravation de l'effet de serre. Une priorité est donc donnée afin d'assurer le développement des énergies renouvelables (EnR).

Le potentiel énergétique du territoire

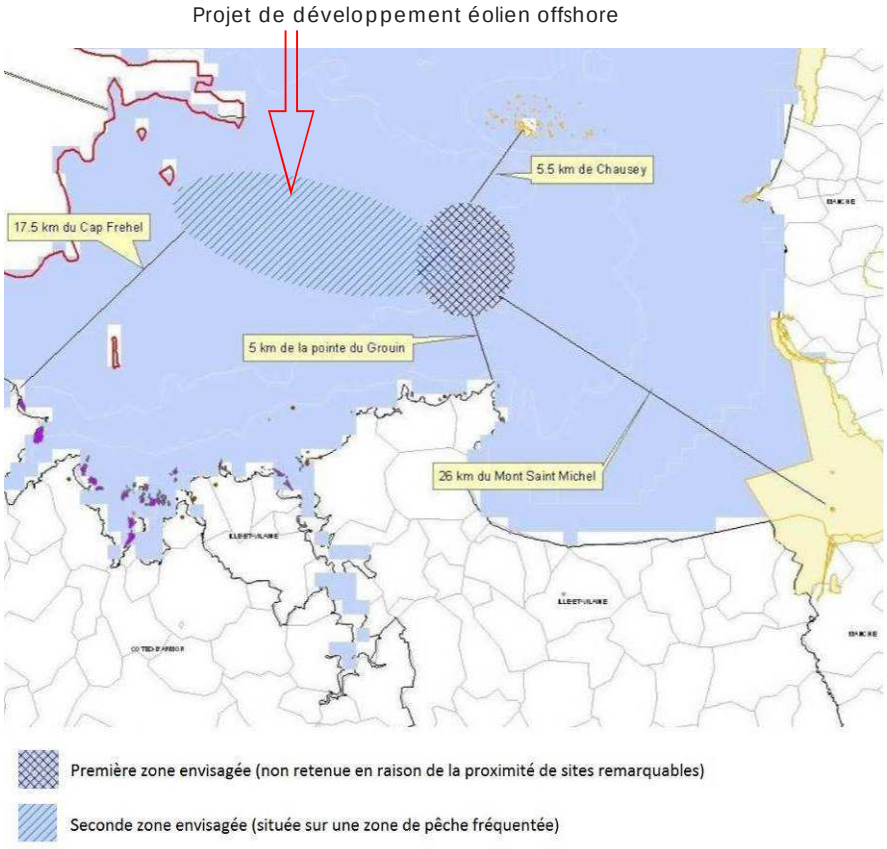
Le potentiel éolien

Le volet éolien du Schéma Régional Climat-Air-Energie définit les zones favorables au développement de l'éolien dans une approche se voulant suffisamment ouverte pour favoriser l'accueil des nouvelles installations, mais également respectueuse des paysages et de la richesse du patrimoine, qu'il soit culturel ou naturel.
Notons qu'un Plan Climat Energie Territorial est en cours d'élaboration sur le département de l'Ille-et-Vilaine.
Le schéma régional éolien reprend l'engagement de l'Etat et de la Région d'atteindre 1 800 MW au moins de puissance installée d'ici 2020, soit 3 600 GWh de production annuelle.

On peut constater que la commune de Dinard ne fait pas partie des zones favorables au grand éolien.

Toutefois, à l'échelle du Pays de Saint-Malo, des réflexions sont en cours pour développer l'éolien offshore, ainsi des zones de projets sont identifiées au large de Dinard (carte ci-dessous).

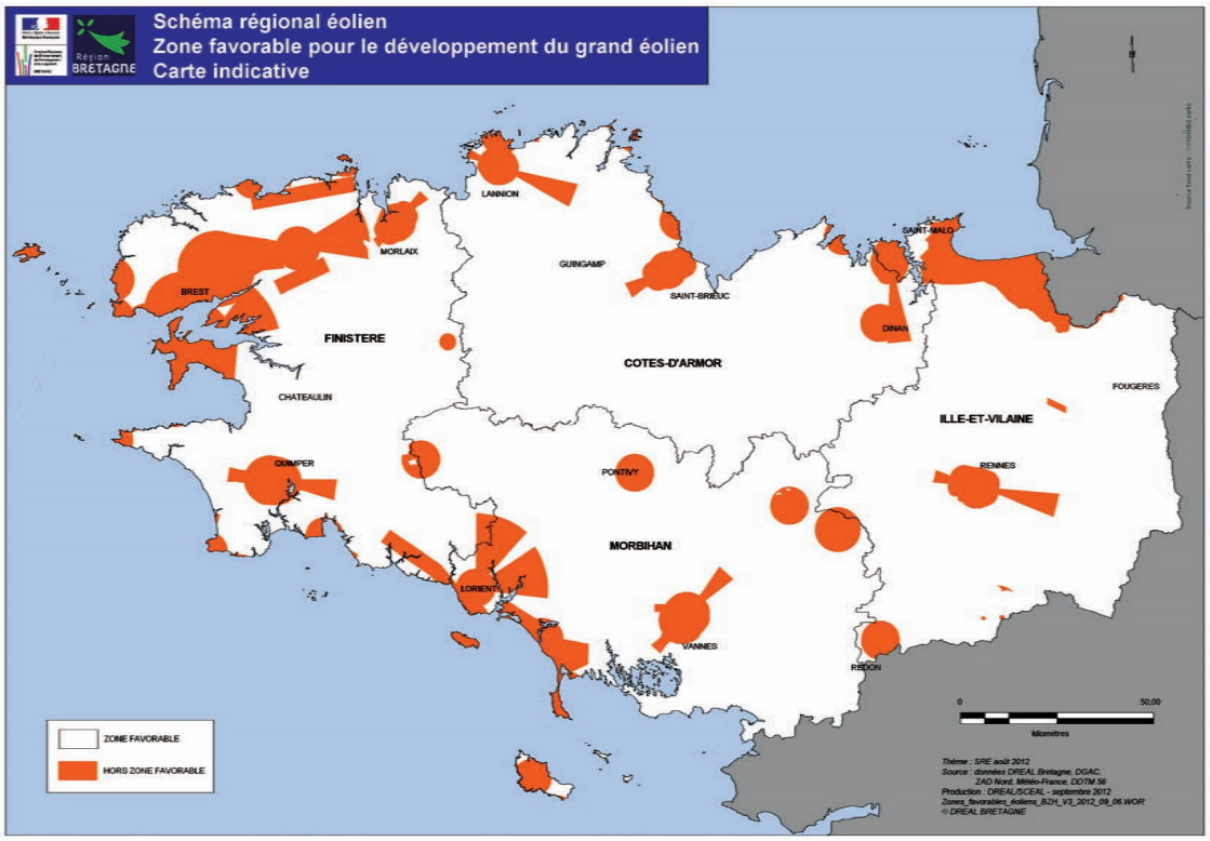
PROJET DE DÉVELOPPEMENT ÉOLIEN OFFSHORE



Source : Scot du pays de Saint-Malo

22 Source : SRCAE de Bretagne et Scot Pays de Saint-Malo

POTENTIEL ÉOLIEN À L'ÉCHELLE DE LA BRETAGNE



Source des cartes : SRCAE Bretagne

Les énergies marines renouvelables (EMR)

Le Pays de Saint-Malo fut pionnier dans le domaine des ERM avec l'usine marémotrice de la Rance. Aujourd'hui d'autres technologies voient le jour et, bien qu'aucune installation ne soit envisagée sur le territoire dans les années à venir, il semble important de les mentionner au vu de la situation géographique et de la place qu'il revêt pour l'ensemble des territoires de l'intercommunalité et par conséquent pour la commune de Dinard.

L'usine marémotrice de la Rance est une unité de production d'énergie renouvelable unique en France. Son barrage de 750m permet d'utiliser le marnage pour créer une différence du niveau de l'eau entre la mer et l'estuaire de la Rance. Elle produit ainsi environ 503 GWh d'électricité par an soit l'équivalent de 56% de la consommation électrique du Pays de Saint-Malo.

La biomasse

L'énergie produite par la biomasse est amenée à se développer très fortement dans les prochaines années, que ce soit pour la production de chaleur ou d'électricité.

Dans une étude publiée par l'Ademe en 2013, le développement potentiel de la filière méthanisation en Ille-et-Vilaine à l'horizon 2030 est évalué à environ 670 GWh. Cela correspondrait au développement de 75 GWh à l'échelle du Pays de Saint-Malo.

Le territoire de la commune présente des potentialités en biomasse liées la gestion de ses espaces verts et à la valorisation de ses boisements et de son bocage. Les réseaux de chaleur issus de la méthanisation, ou par le chauffage collectif au bois, sont à encourager dans les projets d'urbanisation.

La ressource bois-énergie

En Bretagne, la filière Bois62nergie constitue la première source d'énergies renouvelables produite en 2010 dans la plupart des territoires bretons[23].
Le gisement de bois-énergie d'origine forestière et bocagère sur le Pays de Saint-Malo est ainsi estimé à près de 12 000 t/an, ce qui pourrait permettre de fournir environ 36 GWh de chaleur au territoire

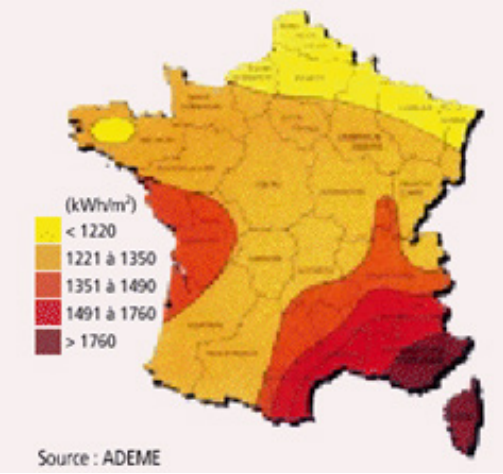
Le SRCAE de Bretagne envisage un maintien de la consommation de bois-énergie chez les particuliers. Concernant les chaufferies, il fixe 2 objectifs. L'objectif « seuil bas » de développement des chaufferies bois-énergie s'élève à une puissance de 300 MW à l'horizon 2020 tandis que l'objectif « seuil haut » vise 390 MW. Ramené à la population du Pays de Saint-Malo, ceci correspondrait à un objectif de 15,5 à 20 MW installés en 2020, soit l'installation de 2,5 à 7 MW supplémentaires.

L'objectif « seuil bas » revient à créer entre 10 et 20 petites chaufferies collectives sur le Pays de Saint-Malo, tandis que l'objectif « seuil haut » nécessite le développement d'un réseau de chaleur de plusieurs MW dans une des principales communes du territoire.

Le potentiel solaire

Avec un ensoleillement de près de 1900 heures par an, soit à peine inférieur à celui de Toulouse, le gisement en terme d'énergie solaire est important.

La région de Bretagne dispose d'un gisement solaire intéressant, un peu supérieur à la moyenne nationale.



23 Source : SCIC énergie renouvelable, études d'opportunité pays de la Rance

Enjeux relatifs au logement et aux déplacements

Un parc de logements énergivore

Le diagnostic portant sur le parc de logements a permis de constater que les résidences principales sont anciennes sur Dinard :

- 22,8% des résidences principales ont été construites avant 1946 ;
- 50,7% des résidences principales ont été construites entre 1946 et 1990 ;
- 26,5% des résidences principales ont été construites après 1990.

Ainsi, 72% du parc a plus de 25 ans : cette relative ancienneté et vétusté induit que le parc est vraisemblablement énergivore.

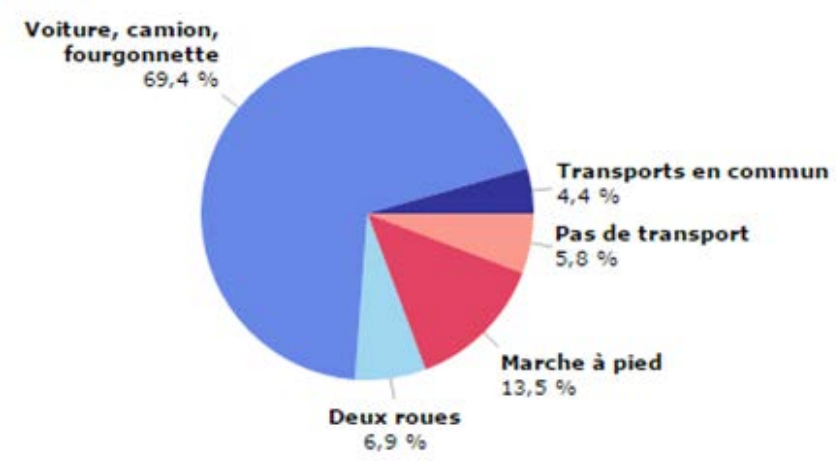
L'importance des véhicules motorisés dans les déplacements

L'équipement automobile des ménages dinardais est inférieur à la moyenne départementale[24:]

- Plus de 77% des ménages ont au moins une voiture (contre 85% à l'échelle du département) ;
- Plus de 23% des ménages ont 2 voitures ou plus (contre 38,8% pour la département).

Outre le poids de la population âgée, on peut souligner que l'offre d'emploi locale est supérieure au nombre d'actifs résidant sur le territoire communal (3042 actifs pour 4970 emplois, une concentration d'emploi supérieure à 100 en 2012) : les déplacements domicile-travail quotidiens sont principalement réalisés sur le territoire communal, plus de la moitié des résidents travaillent sur le territoire (52,4% en 2012). Une offre de transports collectifs existe sur la commune, mais au vu de l'utilisation prédominante de la voiture, on en déduit que le système en place ne répond pas toujours aux attentes des habitants.

LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS POUR SE RENDRE AU TRAVAIL EN 2012 À DINARD



Champ : actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi.
Source : Insee, RP2012 exploitation principale.

La dépendance à la voiture est élevée (69,4%), mais reste inférieur à celle de la CC Côte d'Emeraude (80,6%).

24 Source : INSEE RP 2012

6 LES DÉCHETS [25]

Le Plan Départemental d'Elimination des Déchets Ménagers

Le conseil Général d'Ille-et-Vilaine a adopté le 21 décembre 2012 le Plan Départemental de Prévention et d'Elimination des Déchets Ménagers (PPEDMA).

Ses préconisations concernent :
• le développement de la prévention des déchets ;
• la promotion de la collecte et de la valorisation des emballages ;
• l'amélioration de la valorisation matière ;
• l'amélioration de la valorisation organique ;
• l'optimisation de l'outil déchetterie ;
• l'amélioration de la gestion des déchets des activités économiques ;
• la rationalisation du traitement des ordures ménagères résiduelles, des encombrants non valorisables et des déchets des activités économiques résiduels ;
• l'amélioration de la connaissance et de la gestion des sous-produits de l'assainissement.

La collecte des déchets ménagers

Depuis le 1er janvier 2015, la Communauté de communes de la côte d'Emeraude (CCCE) organise la collecte sur le territoire intercommunal. Elle assure en régie la collecte, le traitement et l'élimination des déchets ménagers (ordures ménagères non recyclables et des déchets recyclables) sur la commune de Dinard et certains secteurs limitrophes (St-Lunaire et La Richardais). Elle a mis en place une collecte des déchets ménagers en porte-à-porte (PAP) par secteur et par saison.

Les déchetteries

La CCCE assure le traitement et la valorisation des déchets ménagers issus des deux déchetteries du territoire intercommunal.
La déchetterie de Dinard « Mon repos » est accessible par badge magnétique nominatif :
- Aux particuliers ;
- Aux professionnels du territoire

Elle accepte les déchets dangereux.

Recyclage et traitement des déchets

Les déchets recyclables

Un tri complémentaire est réalisé à la suite de celui effectué par les particuliers.

Les emballages recyclables sont dirigés au centre de tri de Saint-Malo. Ce dernier a pour objectif de trier par catégorie les différents emballages et de les compacter. Ainsi, les emballages arrivent en mélange au centre de tri, en sac ou en vrac. Une des étapes fondamentales du centre de tri est d'enlever les refus, c'est-à-dire tous les déchets non recyclables. Ces refus sont ensuite redirigés vers un centre de stockage des déchets ultimes.
Un tri manuel est fait pour le carton, les briques, l'aluminium et les bouteilles en plastique en trois catégories. L'acier est trié mécaniquement par un aimant appelé « l'Overband ».

Les ordures ménagères

Les ordures ménagères résiduelles du territoire du SCOT sont majoritairement traitées par incinération dans l'Unité d'Incinération des Ordures Ménagères (UIOM) de Taden (Côtes-d'Armor). Dinard dispose d'un centre de transfert pour acheminer les ORM vers l'unité de destruction des déchets.

25 Source : CCCE

7 RISQUES ET NUISANCES

Les risques majeurs recensés par le DDRM

Le Dossier Départementale des Risques Majeurs (DDRM) de l'Ille-et-Vilaine date du 26 juin 2015. Il recense les 7 types de risques présents sur le département, et identifie les communes concernées par le biais de cartes de synthèse. Le tableau ci-dessous précise dans quelle mesure la Commune de Dinard est concernée.

Au regard du DDRM, on peut conclure à une absence d'enjeux sur le plan des risques naturels. Il convient néanmoins de réaliser une analyse plus précise.

	Risque		Constats pour la Commune	Enjeux identifiés pour la Commune
Risques naturels	Inondation	Par les eaux superficielles	Commune non concernée	Absence d'enjeux
		Par les eaux marines	Commune non concernée	Absence d'enjeux
	Tempête		Tout le département est concerné, la Commune est dans les « communes les plus exposées », car localisées sur le littoral :	Enjeux
	Feux de forêt		Commune non concernée	Absence d'enjeux
	Mouvements de terrain		Commune non concernée, par les « éboulements, chutes de blocs » et par les « cavités »	Enjeux
			Commune concernée au niveau du retrait-gonflement des sols-argileux	Absence d'enjeux
	Séisme		Commune non concernée selon les termes du décret du 14 mai 1991	Absence d'enjeux
Risques technologiques	Industriel		Commune concernée	Enjeux
	Transport de matières dangereuses		Tout le département est concerné, mais la Commune ne présente pas de site générateur de TMD et n'est pas dans les « communes les plus exposées » : elle figure dans les « autres communes exposées »	Enjeux

Les risques naturels

La proximité du littoral : submersion marine

Bien que la commune ne soit pas exposée au risque de submersion marine en 2015, il convient de noter que des zones de la commune sont situées sous les niveaux marins centennaux (études MEEDDM 2009), la commune était alors concernée par le risque de submersion marine.

Par ailleurs, le Porté à Connaissance indique que la commune de Dinard « pourrait-être » concernée par le risque de rupture du barrage de la Rance.

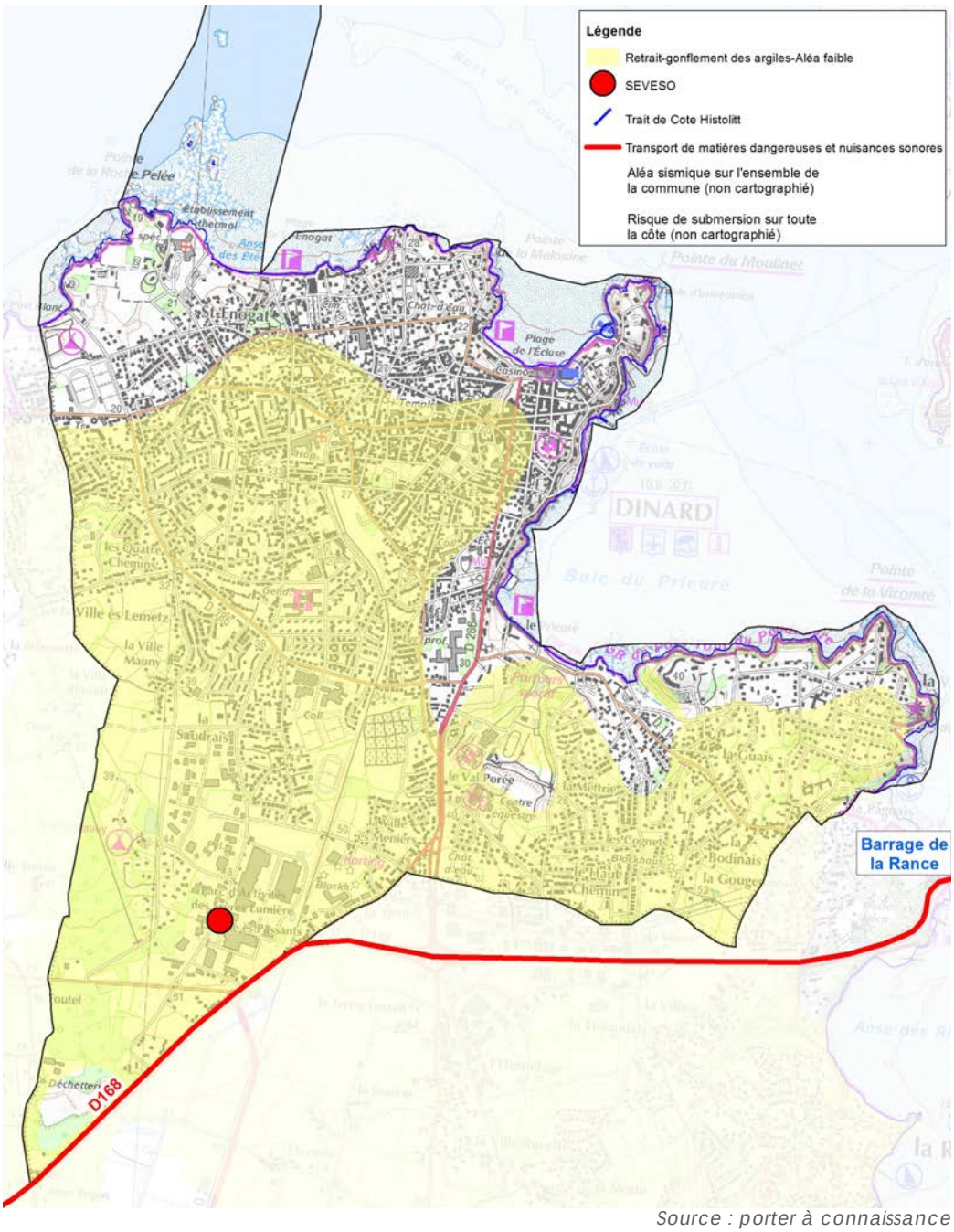
Les risques liés à la nature des sols : des enjeux limités

Séisme

Au regard du décret n° 2010-1255 du 22 octobre 2010 portant délimitation des zones de sismicité, l'ensemble du territoire communal est classé en zone d'aléa faible. Il ne présente donc pas d'enjeu sur ce point.

Retrait-gonflement des sols argileux

Les phénomènes de retrait-gonflement de certaines formations géologiques argileuses affleurantes provoquent des tassements différentiels qui se manifestent par des désordres affectant principalement le bâti individuel (fissures sur le bâti, ruptures de canalisation...). L'Ille-et-Vilaine fait partie des départements français touchés par ce phénomène.
Le BRGM identifie le territoire communal en aléa nul à faible (cf. carte ci-dessous) : il ne présente donc pas d'enjeu à ce titre.



Source : porter à connaissance

Les risques technologiques

Transport de matières dangereuses : un risque present, mais mesuré

Le territoire communal est concerné par le risque « Transport de Matières Dangereuses » (TMD).
Outre la présence de routes départementales (avec les risques inhérents en termes de desserte locale et de transit), Dinard est particulièrement concernée par le risque TMD par voie routière (carte ci-dessous).

Un site industriel localisé sur l'agglomération, vecteur potentiel de pollution des sols

Les sites industriels peuvent avoir des conséquences sur l'environnement, c'est pourquoi ils font l'objet d'un recensement. Plusieurs sites sont identifiés sur la commune :
- 5 sites en activité
- 40 sites dont l'activité est terminée.

Ces sites sont identifiés par la base de données Basias, en tant que « site industriel ». Etant donné la nature des activités, elles sont un vecteur potentiel de pollution des sols. Le tableau ci-dessous présente les sites en activité sur la commune (la liste des sites,dont l'activité a cessé, est jointe en annexe)

> 10% de l'ensemble de ces installations (encore en activité ou non) peuvent engendrer des risques sur les eaux superficielles et impacter les animaux présents.

De nombreuses ICPE

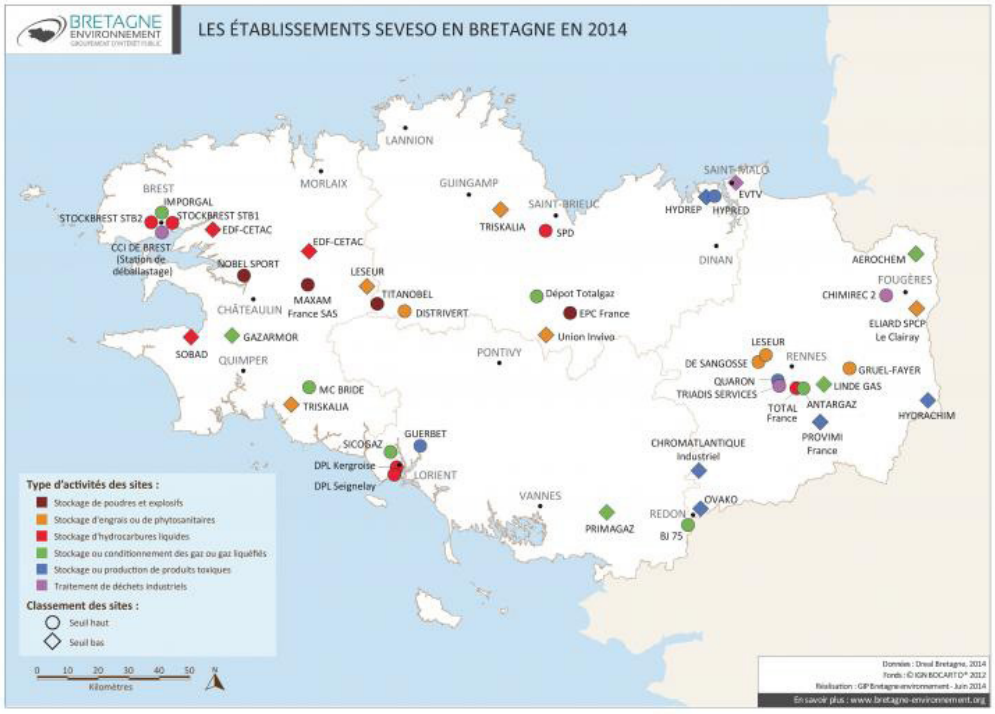
La Commune compte 5 ICPE en activité, toutes industrielles.
Toutes sont soumises à Autorisation, dont une a un statut Seveso et présente à ce titre un enjeu en matière de risques. Il s'agit du site de la société HYDREP : Seveso seuil haut, située dans le parc d'activités des Frères Lumières au Sud Ouest de la Ville.

Les nuisances sonores

Leur origine est soit :
- liée au au trafic routier (Cf Classement des infrastructures sonores, arrêté préféctoral du 30 aout 2001)
- en lien à la proximité de l'aérodrome de Pleurtuit Dinard Saint-Malo.

Toutefois le Plan d'Exposition au Bruit ne concerne que très partiellement la limite ouest de la commune à hauteur du Bois de Ponthual (arrêté préfectoral du 22 octobre 2010).

CARTE DE LOCALISATION DES RISQUES INDUSTRIELS SEVESO



Source : Bretagne-environnement.org

8 SYNTHÈSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le tableau ci-après dresse le bilan des contraintes mises en évidence dans l'état initial. Des recommandations sont proposées au maître d'ouvrage et les impacts pressentis du projet sont indiqués (nul, faible, moyen, fort).

Thème	Synthèse des enjeux environnementaux mis en évidence dans l'état initial	niveau de sensibilité et enjeu
Climatologie	Le climat est tempéré, de type océanique, avec une vulnérabilité possible en lien avec le changement climatique et l'augmentation des phénomènes extrêmes.	Moyen (tempête, submersion)
Topographie	La Ville s'appuie sur un plateau très légèrement vallonné, orienté vers la mer. Son trait de côte est cependant entrecoupé par des talwegs qui correspondent à des fractures. Ces talwegs constituent les exutoires naturels des eaux pluviales vers la mer.	faible
Géologie / Hydrogéologie	Le substrat du trait de côte est composé de gneiss. Il est soumis à l'érosion marine. Une majeure partie du trait de côte urbanisé est toutefois délimitée par des soutènements artificiels qui limitent les effets de l'érosion dès lors qu'ils sont entretenus.	moyen
Zones humides	Les zones humides inventoriées sont celles qui ont fait l'objet d'une validation de la CLE du SAGE Rance Frémur Baie de Beaussais et celles identifiées dans les études d'impact (Moulin de la Roche et secteur de la Mauny). Elles sont situées dans la moitié Sud de la Ville et en particulier de part et d'autre du Bois de Ponthual et le long de la voie verte.	faible
Hydrographie	Dinard se situe à l'entrée de l'estuaire de la Rance et en aval du barrage hydroélectrique. Il n'y a pas de cours d'eau sur la Ville. Toutefois, des petits ruisseaux occupent les talwegs littoraux. Celui situé en amont de la plage de l'Ecluse a été busé. Ces talwegs qui servent d'exutoire pluvial ont donc un rôle dans la gestion du réseau.	moyen
Hydrologie / Inondations	Les bassins versants hydrauliques de la Ville sont tous orientés vers le littoral. La densité et l'ancienneté du réseau, la proportion de réseau unitaire favorisent des débordements récurrents dans la Ville et les relargages d'eaux chargées sur la frange littorale.	fort
Qualité et usage de l'eau	L'exutoire des réseaux est le littoral où la qualité de l'eau doit rester excellente. Le maintien de la qualité des eaux de baignade et de la qualité des eaux conchylicoles constituent un enjeu majeur pour l'image et l'économie de la ville.	fort

Eaux usées	Cf ci-dessus La requalification des réseaux eaux usées et eaux pluviales est nécessaire. La station d'épuration et son exutoire en mer ont été récemment modernisés pour éviter toute pollution.	fort
Risques majeurs naturels	Le DDRM de juin 2015 précise que les enjeux portent sur le risque « tempête » Des zones littorales sont situées au-dessous des niveaux marins centennaux et sont donc soumises au risque submersion marine.	moyen
Risques majeurs	Une entreprise SEVESO dans le parc d'activités Le risque transport de matières dangereuses (TMD) est lié aux axes départementaux qui entrent dans la commune. La Ville « pourrait » être concernée par le risque rupture de barrage de la Rance	moyen
Patrimoine naturel	La Ville est directement concernée par le périmètre de protection Natura 2000 FR5300012 « Baie de Lancieux, Baie de l'Arguenon, Archipel de Saint-Malo et Dinard» qui se trouve en limite Nord-Ouest de la Thalasso, par les sites inscrits de l'Estuaire de la Rance et de l'ile d'Harbour et par la ZNIEFF de type 2 n°530014724 : « ESTUAIRE DE LA RANCE ». Ces espaces, en dehors des parties déjà urbanisées constituent des espaces naturels remarquables au sens de la loi « littoral ».	faible
Incidences NATURA 2000	Le site NATURA 2000 porte sur la frange littorale naturelle de la Ville qui doit être préservée.	faible
Continuités écologiques	La trame verte et bleue permet de dégager deux entités: la frange littorale et le bocage relictuel au sud de la Ville. Néanmoins, malgré la prépondérance du tissu urbain à l'échelle du territoire, la Ville possède un réseau de parc, de jardins, d'espaces verts publics qui constituent une armature pour maintenir la nature en ville.	moyen
Paysage	La Ville est un lieu emblématique de la Côte d'Emeraude et sur lequel repose largement son attractivité touristique. La façade littorale est entièrement urbanisée et constitue donc un espace proche du rivage. Les talwegs signalés plus haut constituent des respirations vertes occupées soit par des parcs, espaces plus ou moins naturels ou des espaces publics (stationnement, accès à la plage…).	fort
Sites	Des sites archéologiques ont été répertoriés et se situent pour partie dans l'espace urbanisé.	faible
Monuments historiques, SPR (ZPPAUP)	Le Site Patrimonial Remarquable (ex ZPPAUP) porte sur la frange littorale de la Ville et englobe en particulier les villas balnéaires qui font l'image de la Ville.	fort

Sentiers de randonnée	Le sentier des douaniers ainsi que la voie verte qui s'appuie sur l'emprise de l'ancienne voie ferrée génèrent une fréquentation touristique essentielle.	fort
Infrastructures Trafic	La vocation touristique de la Ville génère un trafic significatif depuis les routes départementales, en particulier en période estivale. Il sature l'espace public et les stationnements dans l'agglomération.	fort
Energie	Les enjeux paysagers et urbains ne permettent pas d'envisager l'implantation de grand éolien sur la Ville L'usine hydroélectrique de la Rance est toute proche de la Ville. L'ancienneté du patrimoine bâti suppose des performances énergétiques limitées. L'amélioration du parc bâti doit cependant composer avec la préservation de l'identité et du patrimoine architectural remarquable de la Ville.	moyen
Réseaux aériens	Une ligne électrique THT franchit la pointe Sud-Est du territoire.	faible