

Commune de Quéven



## PLAN LOCAL D'URBANISME

Approuvé par délibération du Conseil Municipal du 30 janvier 2020

# ADDITIF AU RAPPORT DE PRÉSENTATION



Approuvée par délibération du Conseil Municipal le 29 septembre 2022

Mairie de Quéven  
Place Pierre Quinio  
56530 QUÉVEN

Téléphone : 02 97 80 14 14  
Messagerie : [mairie@mairie-queven.fr](mailto:mairie@mairie-queven.fr)



M. Le Maire,  
Marc BOUTRUCHE

LORIENT  
AGGLOMÉRATION



<b>I.</b>	<b>OBJET DE LA RÉVISION DU ZONAGE</b>	5
<b>II.</b>	<b>CHOIX DE LA PROCÉDURE</b>	6
<b>III.</b>	<b>PRÉSENTATION DU SITE</b>	9
1]	SITUATION GÉOGRAPHIQUE	9
2]	DESCRIPTIF	10
<b>IV.</b>	<b>PAYSAGES</b>	11
1]	PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE	11
2]	PERCEPTIONS VISUELLES DE L'ENVIRONNEMENT VOISIN	12
<b>V.</b>	<b>ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE (CIRRUS ENVIRONNEMENT)</b>	13
<b>VI.</b>	<b>SERVITUDES ET PRÉSCRIPTIONS EN VIGUEUR</b>	78
<b>VII.</b>	<b>DISPOSITIONS DE LA RÉVISION</b>	79
1]	LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT GRAPHIQUE	79
2]	LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT	80
3]	TABLEAU DES SUPERFICIES	81
<b>VIII.</b>	<b>JUSTIFICATIONS</b>	82
1]	PADD DU PLU EN VIGUEUR	82
2]	ZONAGE ACTUEL	82
3]	NUISANCES	82
4]	SÉCURITÉ	83
<b>IX.</b>	<b>COMPATIBILITÉS</b>	83
1]	SCoT	83
2]	PDU	83
3]	SAGE SCORFF	83



# PRÉAMBULE

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Quéven a été approuvé par délibération municipale le 30 janvier 2020.

Par délibération en date du 4 novembre 2021, la commune a prescrit la révision allégée n°1 qui vise à permettre la transformation de la station de distribution de carburant, du diesel vers le BioGNV du dépôt de bus de Lorient Agglomération, situé 29 rue Pierre Mendès-France à Quéven. Cette transformation nécessite l'implantation d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), implantation interdite aujourd'hui par le règlement du PLU.

## I. OBJET DE LA RÉVISION DU ZONAGE

La révision allégée n°1 concerne le projet d'évolution du dépôt de bus de Lorient Agglomération, dans le cadre de la transition énergétique de sa flotte de bus. Elle a pour objectif de permettre :

- La mutation de la station de distribution de carburant diesel vers le carburant BioGNV ;
- L'extension de constructions existantes, notamment ateliers et bureaux.

Actuellement, les bus stationnés à Quéven sont alimentés en diesel par une station de distribution située au sud de la parcelle.

Les déplacements (37%) sont avec l'habitat (34%) à l'origine de plus des 2/3 des émissions de gaz à effet de serre (GES). L'objectif de la loi de transition énergétique et pour une croissance verte (TECV), du 17 août 2015, est de les réduire de 40% d'ici 2030 et de 75% d'ici 2050 par rapport à leur niveau de 1990.

Lorient Agglomération (L-A) a décidé de participer activement à la transition écologique, en renouvelant sa flotte de véhicules de transport en commun avec l'objectif de disposer d'une flotte 100% composée de véhicules propres en 2030 et d'atteindre ainsi la neutralité carbone en 2050. L-A va au-delà de ses obligations réglementaires car l'acquisition de véhicules à faibles émissions, lors des renouvellements de pools, concerne les agglomérations de plus de 250 000 habitants ou celles couvertes par un Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA), ce qui n'est pas le cas de Lorient Agglomération.

Cette volonté s'inscrit dans le cadre plus global :

- Du plan de déplacements urbains (PDU), approuvé par le conseil communautaire du 22 février 2013, qui prévoit notamment d'améliorer la qualité de l'air, mais aussi de réduire la pollution sonore, de réduire la consommation d'énergie en général et d'énergie fossile en particulier, le tout concourant à améliorer la qualité de vie des habitants ;
- Du schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Pays de Lorient, approuvé en mai 2018, qui fixe comme objectifs de réduire la consommation locale d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre et d'augmenter significativement la production des énergies renouvelables ;
- Du plan climat air énergie territorial (PCAET) approuvé le 18 décembre 2018 qui prévoit de réduire de 20% les consommations d'énergie et de 29% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2030, par rapport à leur niveau de 2008.

La flotte de bus de Lorient Agglomération est composée de 95 bus, remisés sur 2 dépôts : Quéven-Clairière et Lorient-Demaine. Lorient Agglomération a décidé d'abandonner, à terme, le diesel et de lancer la transition énergétique de son parc d'autobus avec une cible fixée à 80% d'autobus bioGNV et 20% d'autobus H2vert. Soit 19 véhicules H2vert et 76 véhicules bioGNV.

Ce compromis offre la possibilité d'affirmer la volonté de l'agglomération de développer un écosystème H2vert local tout en garantissant une maîtrise financière avec les coûts bas de la filière GNV, en proposant deux alternatives d'énergies vertes et en permettant une flexibilité en termes d'exploitation (interopérabilité des véhicules).

Le déploiement de cette stratégie nécessite d'adapter les deux dépôts pour accueillir les premiers bus bioGNV dès 2022 et les premiers bus H2vert dès 2023. Ainsi, le dépôt de Quéven-Clairière, construit en 2002, sera aménagé pour accueillir les premiers bus bioGNV.

## II. CHOIX DE LA PROCÉDURE

La procédure de révision allégée est utilisée au regard des changements effectués et se justifie conformément à l'article L.151-31 et suivants du code de l'urbanisme.

### **Article L.151-31 du Code de l'Urbanisme - Modifié par Loi n°2016-1087 du 8 août 2016**

Le plan local d'urbanisme est révisé lorsque l'établissement public de coopération intercommunale ou la commune décide :

- 1] Soit de changer les orientations définies par le projet d'aménagement et de développement durables ;
- 2] Soit de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière ;
- 3] Soit de réduire une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou d'une évolution de nature à induire de graves risques de nuisance ;
- 4] Soit d'ouvrir à l'urbanisation une zone à urbaniser qui, dans les neuf ans suivant sa création, n'a pas été ouverte à l'urbanisation ou n'a pas fait l'objet d'acquisitions foncières significatives de la part de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale compétent, directement ou par l'intermédiaire d'un opérateur foncier.

### **Article L.151-32 du Code de l'Urbanisme - Modifié par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015**

La révision est prescrite par délibération de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale ou du conseil municipal.

### **Article L.151-33 du Code de l'Urbanisme - Modifié par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015**

La révision est effectuée selon les modalités définies par la section 3 du présent chapitre relative à l'élaboration du plan local d'urbanisme.

Toutefois, le débat sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables prévu par l'article L. 153-12 peut avoir lieu lors de la mise en révision du plan local d'urbanisme.

Le projet de plan arrêté est soumis pour avis aux communes intéressées par la révision.

### **Article L.151-34 du Code de l'Urbanisme - Modifié par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015**

Lorsque la révision a uniquement pour objet de réduire un espace boisé classé, une zone agricole ou une zone naturelle et forestière, une protection édictée en raison des risques de nuisance, de la qualité des sites, des paysages ou des milieux naturels, ou est de nature à induire de graves risques de nuisance, sans qu'il soit porté atteinte aux orientations définies par le plan d'aménagement et de développement durables, le projet de révision arrêté fait l'objet d'un examen conjoint de l'État, de l'établissement public de coopération intercommunale compétent ou de la commune, et des personnes publiques associées mentionnées aux articles L. 132-7 et L. 132-9.

Le maire de la ou des communes intéressées par la révision est invité à participer à cet examen conjoint.

### **Article L.151-35 du Code de l'Urbanisme - Modifié par Ordonnance n°2015-1174 du 23 septembre 2015**

Entre la mise en révision d'un plan local d'urbanisme et l'approbation de cette révision, il peut être décidé une ou plusieurs révisions effectuées en application de l'article L. 153-34, une ou plusieurs modifications ou mises en compatibilité de ce plan. Les procédures nécessaires à une ou plusieurs révisions effectuées en application de l'article L. 153-34 peuvent être menées conjointement.

**La procédure de révision allégée répond à des opérations spécifiques qui présentent des notions d'intérêt général pour la commune, ce qui est le cas.**

Il est ainsi précisé que ce dossier va suivre la procédure de révision allégée, détaillée dans le tableau page suivante.

## **INTÉRÊT GÉNÉRAL**

Dans la mesure où l'objet de cette révision allégée concerne un service public et notamment l'évolution du service de transports collectifs de Lorient Agglomération, l'intérêt général de la procédure est indéniable.

De surcroît, cette évolution intervient alors que l'Agglomération s'engage fortement contre le réchauffement climatique par la décision d'abandonner, pour sa flotte de bus, le diesel au profit du bioGNV (80%) et de l'hydrogène (20%) pour des bus totalement « décarbonés » à terme. Cet aspect de la révision renforce encore le caractère d'intérêt général de la démarche qui dépasse d'ailleurs largement les frontières de la commune de Quéven pour s'étendre à toutes les communes de l'Agglomération.

## Synoptique du déroulé de procédure de révision allégée



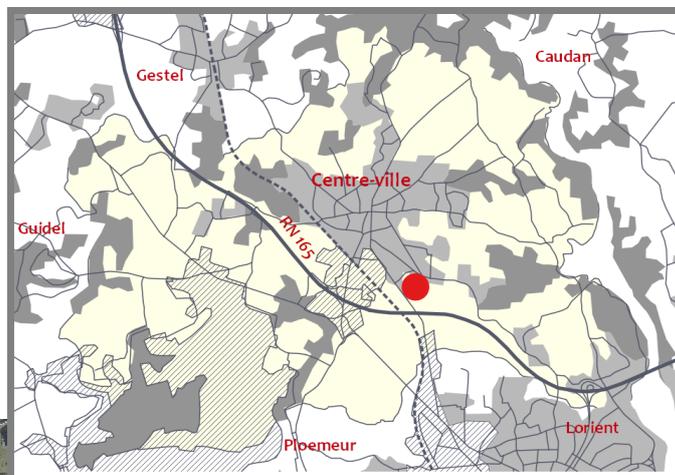
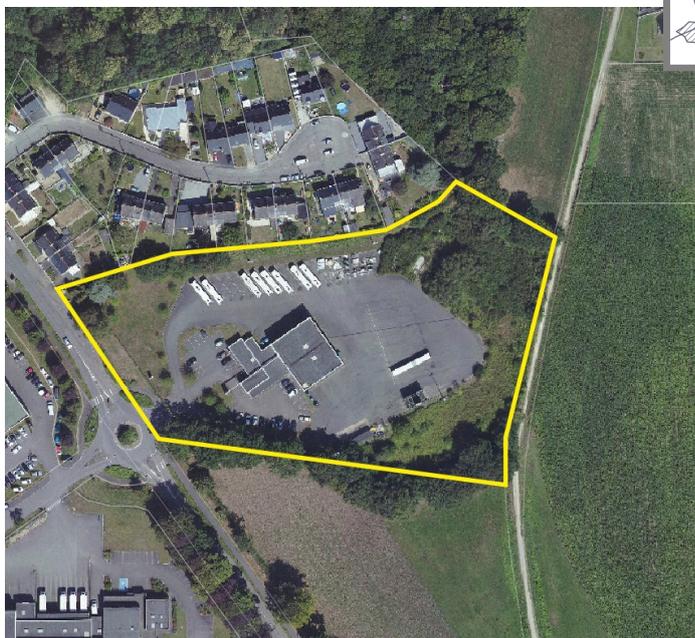
# III. PRÉSENTATION DU SITE

## 1. SITUATION DU SITE

Le dépôt de bus de Quéven est situé au sud du bourg, en entrée d'agglomération.

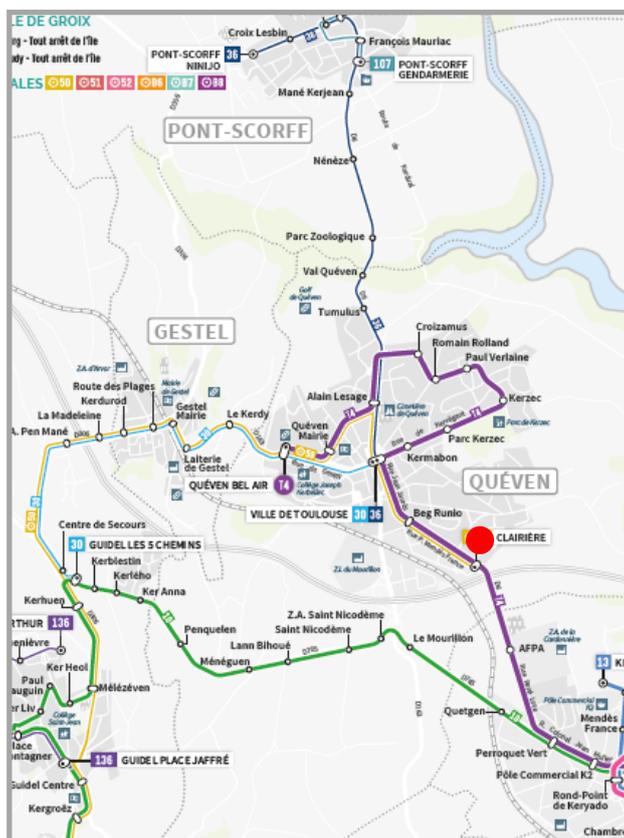
Il est bordé :

- Au nord, par des habitations individuelles ;
- À l'ouest, par la rue Pierre Mendès-France ;
- Au sud, par une zone humide ;
- À l'est par un espace agricole.



Le secteur se situe à proximité de la RN 165, l'échangeur le plus proche se trouvant à environ 1,5 km. Un chemin piétons/cyclistes est également présent à l'est du terrain, qui relie Lorient à Pont-Scorff.

Au vu de l'extrait de plan du réseau de transports collectifs de Lorient Agglomération ci-contre, on remarque que le dépôt de bus de Quéven, s'il se situe à proximité immédiate de Lorient, est également en prise directe avec les communes du nord-ouest du territoire communautaire, comme Gestel, Pont-Scorff et Guidel.

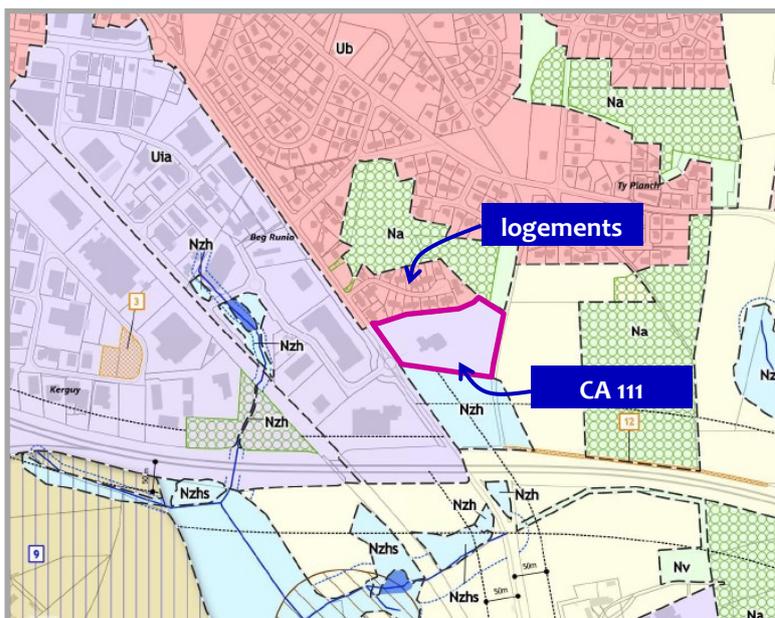


Source : [www.ctrl.fr](http://www.ctrl.fr)

## 2. DESCRIPTIF

La parcelle, cadastrée CA 111 et d'une superficie de 1,65 ha, est zonée au PLU en Uia. Elle se situe dans un secteur d'activités artisanales et industrielles, la zone artisanale du Mourillon. Seuls, quelques logements sont implantés au nord en secteur Ub.

L'accès au secteur se fait uniquement depuis la rue Pierre Mendès-France, à hauteur du numéro 23. Le site est par ailleurs clôturé sur toutes ses limites.



Le site abrite en outre :

- un bâtiment dédié aux services administratifs,
- un bâtiment servant à la maintenance des bus,
- une aire de stationnement pour 23 bus et 32 véhicules légers,
- une aire de lavage des bus,
- une station de distribution de carburant (gasoil).



Le terrain est globalement plat ; une différence de niveau est cependant à observer entre la limite nord de la parcelle et les terrains situés immédiatement au nord qui surplombent d'environ 2 mètres le dépôt de bus.

Le sol du site est :

- goudronné sur environ 7 880 m<sup>2</sup> soit 48 % de la superficie totale ; cette partie correspond à la zone d'évolution des bus et au stationnement des voitures des chauffeurs ;
- boisé sur environ 3 200 m<sup>2</sup> en partie est du secteur, soit 20 % de la superficie totale ; un talus planté est présent en limite sud du terrain sur environ 150 m ;
- engazonné sur environ 5 400 m<sup>2</sup> soit 32 % de la superficie totale.

# IV. ÉTAT INITIAL DU SITE ET OCCUPATION DU SOL

## 1. PERCEPTIONS VISUELLES DU SITE

Les photos ci-dessous ont été prises depuis l'environnement proche du site, son impact visuel à plus longue distance n'étant pas perceptible.

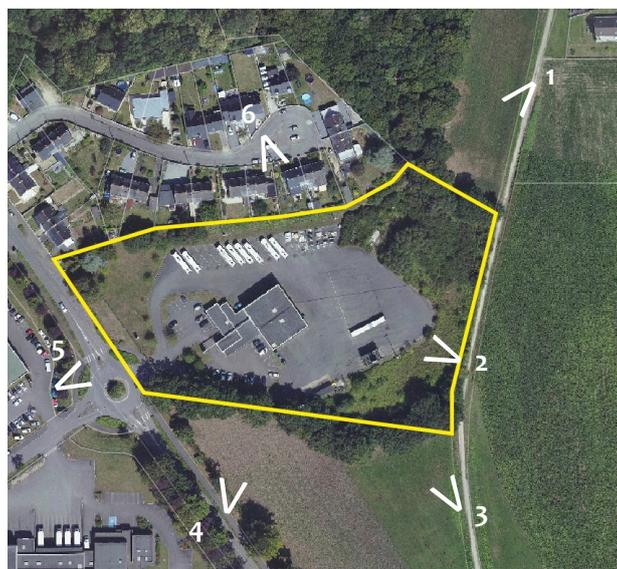


Vue du nord et de l'est, à partir du chemin



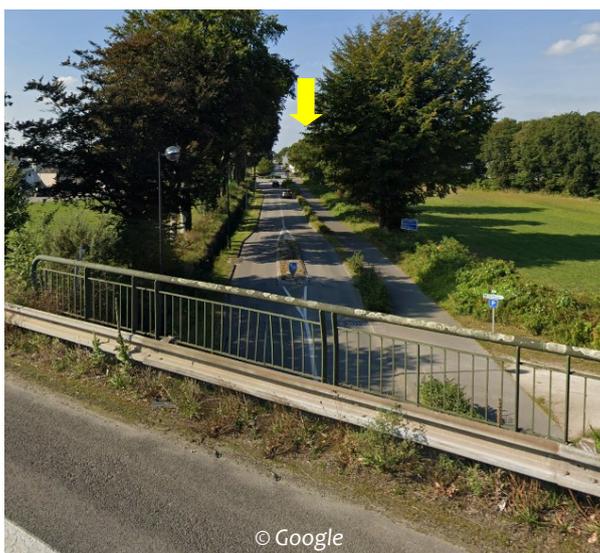
Vue du sud, à partir du chemin

Vue du sud, à partir de la rue P. Mendès-France



Vues de l'ouest, à partir de la rue P. Mendès-France

Vue du nord, à partir de la cité de la Clairière



Vues du sud, depuis la RN165

Le secteur est globalement plat, en léger surplomb toutefois de la zone humide au sud et séparé de celle-ci par un talus planté d'arbres de haute tige. Du chemin piétons/cyclistes à l'est, on a une vue directe sur le dépôt. Les jardins des maisons d'habitation au nord surplombent le site d'environ 2 mètres, une petite végétation masquant partiellement la vue directe sur le dépôt. L'accès véhicules à partir de la rue Pierre Mendès-France laisse apparaître la totalité des installations du site, côté ouest.

Enfin, le site n'est pas visuellement perceptible de la RN 165 située à environ à 200 mètres plus au sud.

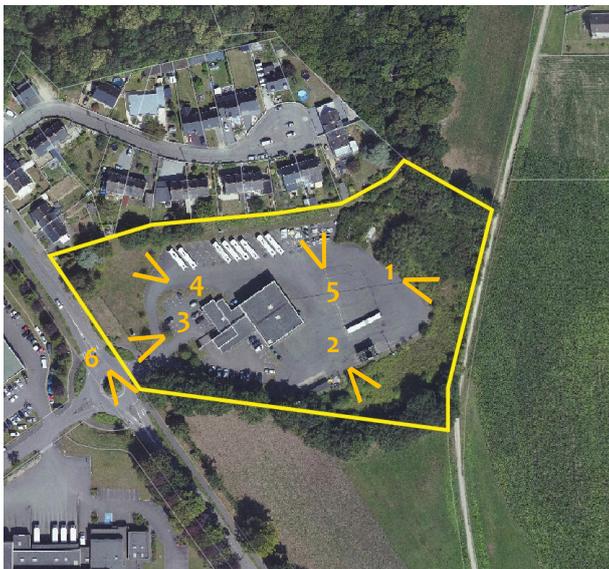
## 2. PERCEPTIONS VISUELLES DE L'ENVIRONNEMENT VOISIN



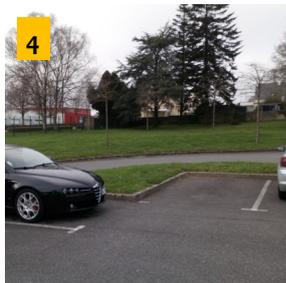
Vue vers l'est



Vue vers le sud



Vue vers l'ouest et la rue  
P. Mendès-France



Vue vers le nord-ouest



Vue vers le nord et la cité de  
la Clairière



Vues vers le sud et la RN165

Le site présente de grandes ouvertures visuelles vers l'extérieur. À l'est et au sud, on bénéficie de larges vues vers l'espace naturel (photos 1 et 2). L'accès véhicules, d'environ 10 mètres de large, ouvre largement le site vers la rue Pierre Mendès-France (photo 3). Quelques arbres au nord viennent masquer quelque peu le quartier d'habitations et vers la zone d'activités au nord-ouest (photos 4 et 5). Enfin, la RN 165 n'est que très peu visible de l'entrée du site (photo 6).

# V. ÉTUDE ENVIRONNEMENTALE (CIRRUS-ENVIRONNEMENT)

<b>SOMMAIRE</b> .....	<b>13</b>
<b>o. Objet et cadre réglementaire</b> .....	<b>15</b>
0.1 - Introduction .....	15
0.2 - Le contexte réglementaire .....	15
0.3 - Le contenu de l'évaluation environnementale .....	15
<b>I. ARTICULATION DU PLAN AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'ORIENTATION</b> .....	<b>16</b>
I.1 - Compatibilité avec le SCoT du Pays de Lorient .....	16
I.2 - Compatibilité avec le Plan climat, air, énergie territorial (PCAET) de Lorient Agglomération .....	17
I.3 - Compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain de Lorient Agglomération .....	17
I.4 - Compatibilité avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire- Bretagne .....	18
I.5 – Compatibilité avec le SAGE Scorff .....	20
<b>II. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION</b> .....	<b>20</b>
<b>II.1 - Description de l'état initial de l'environnement</b> .....	<b>20</b>
II.1.1 - L'environnement physique .....	20
II.1.1.1- Présentation de la commune de Quéven .....	20
II.1.1.2 - Localisation du projet .....	21
II.1.1.3 - Conditions climatiques .....	22
II.1.1.4 - Géologie et hydrogéologie .....	23
III.1.1.4 - Occupation des sols sur la parcelle .....	24
II.1.1.5 - Relief - Topographie .....	24
II.1.1.6 - Le Réseau hydrographique .....	25
II.1.1.7 - Les zones humides .....	26
II.1.1.8 - La qualité des eaux .....	27
II.1.2 - L'environnement naturel .....	28
II.1.2.1 - Milieux naturels, faune, flore .....	28
II.1.2.2 - Les continuités écologiques .....	29
II.1.2.3 - Les ZNIEFF .....	29
II.1.2.5 - Natura 2000 .....	29
II.1.3 - L'environnement humain .....	31
II.1.3.1 - Urbanisme .....	31
II.1.2.2 - Occupation du sol dans l'environnement du site .....	31
II.1.3.3 - Le paysage .....	32
II.1.3.4. - Le patrimoine historique et culturel .....	32
II.1.3.6. - Déplacements et cheminements .....	33
II.1.4 - Les risques naturels, technologiques et les nuisances .....	36
II.1.4.1 - Les risques naturels .....	36
II.1.4.2 - Les risques industriels .....	36
II.1.4.3 - Les risques de transport de matières dangereuses .....	37
II.1.4.4 - Les nuisances sonores .....	37
II.1.4.5 - Qualité de l'air .....	37
II.1.4.6 - Assainissement des eaux usées .....	38
II.1.4.7 - Assainissement des eaux pluviales .....	39
II.1.4.8 - Alimentation en eau potable .....	39
<b>II.2 - Les perspectives de l'évolution probable de l'environnement</b> .....	<b>40</b>
<b>II.3 - Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux de la zone</b> .....	<b>40</b>

<b>III. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT</b>	<b>42</b>
<b>III.1 - Évaluation des incidences sur le milieu physique</b>	<b>42</b>
III.1.1 - Incidences sur la Géologie et l'hydrogéologie	42
III.1.2 - Incidences sur le relief et la topographie	42
III.1.3 - Incidences sur la nature des sols	42
III.1.4 - Incidences sur le réseau hydrographique et les zones humides	43
III.1.5 - Incidences sur la qualité des eaux	43
<b>III.2 - Évaluation des incidences sur l'environnement naturel</b>	<b>43</b>
III.2.1 - Incidences sur les milieux naturels, faune et la flore	43
III.2.2 - Incidences sur la continuité écologique	43
III.2.3 - Incidences sur le patrimoine naturel	44
<b>III.3 - Évaluation des incidences sur l'environnement humain</b>	<b>44</b>
III.3.1 - Incidences sur le bâti et le voisinage	44
III.3.2 - Incidences sur le Paysage	44
III.3.3 - Incidences sur le patrimoine historique et culturel	44
III.3.4 - Incidences sur le patrimoine archéologique	44
III.3.5 - Incidences sur les déplacements et cheminements	44
III.3.6 - Incidences sur les risques naturels	45
III.3.7 - Incidences sur les risques technologiques	45
III.3.8 - Incidences sur l'environnement sonore	48
III.3.9 - Incidences sur la qualité de l'air	50
III.3.10 - Incidences sur le climat	51
III.3.10 - Incidences sur les réseaux d'assainissement	52
<b>III.4 - Évaluation des incidences sur Natura 2000</b>	<b>52</b>
<b>IV. EXPOSÉ DES MOTIFS POUR LESQUELS LE PROJET A ÉTÉ RETENU</b>	<b>53</b>
<b>IV.1 - Exposé des motifs</b>	<b>53</b>
<b>IV.2 - Évolution du projet et prise en compte des enjeux environnementaux</b>	<b>53</b>
<b>V. LES MESURES D'ÉVITEMENT, DE RÉDUCTION ET DE COMPENSATION</b>	<b>54</b>
<b>V.1 - Mesures ERC vis à vis de l'environnement physique</b>	<b>54</b>
<b>V.2 - Mesures ERC vis à vis de l'environnement humain</b>	<b>56</b>
<b>VI. DÉFINITION DES CRITÈRES ET INDICATEURS DE SUIVI</b>	<b>60</b>
<b>VII. DESCRIPTION DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION A ÉTÉ EFFECTUÉE</b>	<b>60</b>
<b>VIII. RÉSUMÉ</b>	<b>61</b>
<b>VIII.1 - Description de l'état initial de l'environnement</b>	<b>61</b>
VIII.1.1 - L'environnement physique	61
VIII.1.2 - L'environnement naturel	64
VIII.1.3 - L'environnement humain	64
VIII.1.4 - Les risques naturels, technologiques et les nuisances	66
<b>VIII.2 - Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux de la zone</b>	<b>67</b>
<b>VIII.3 - Évaluation des incidences du projet sur l'environnement</b>	<b>69</b>
VIII.3.1 - Évaluation des incidences sur le milieu physique	69
VIII.3.2 - Évaluation des incidences sur l'environnement naturel	70
VIII.3.3 - Évaluation des incidences sur l'environnement humain	70
<b>VIII.4 - Les mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation</b>	<b>74</b>
VIII.4.1 - Mesures ERC vis à vis de l'environnement physique	74
VIII.4.2 - Mesures ERC vis à vis de l'environnement humain	74

### 0.1 - Introduction

La commune dispose de la compétence en urbanisme réglementaire et Lorient Agglomération est maître d'œuvre du projet d'évolution du dépôt de bus à Quéven.

La commune a mandaté la Direction de la Planification et du Droit des Sols (DPDS) de Lorient Agglomération pour l'accompagner dans la procédure de Révision Allégée de son PLU. La commune de Quéven dispose d'un PLU approuvé le 30 janvier 2020.

La commune a engagé le 4 novembre 2021, par délibération du Conseil municipal, une procédure de Révision allégée au titre du code de l'urbanisme, ayant pour but principal de permettre l'implantation d'une ICPE (station de distribution de BioGNV) sur le site actuel de dépôt de bus à Quéven (parcelle CA 111) dans le cadre plus large de la transition énergétique de la flotte de bus de Lorient Agglomération.

La commune souhaite également faire réaliser conjointement l'évaluation environnementale de la Révision allégée.

### 0.2 - Le contexte réglementaire

L'article L. 300-6 du code de l'urbanisme prévoit que "lorsque l'action, l'opération d'aménagement ou le programme de construction est susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement, les dispositions nécessaires pour mettre en compatibilité les documents d'urbanisme ou pour adapter les règlements et servitudes mentionnés au deuxième alinéa font l'objet d'une évaluation environnementale, au sens de la directive 2001/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2001 relative à l'évaluation des incidences de certains plans et programmes sur l'environnement".

Les articles R. 104-8 à R. 104-14 du même code précisent quant à eux dans quels cas la révision du PLU doit faire l'objet d'une évaluation environnementale, soit de manière systématique, soit après un examen au cas par cas.

La commune de Quéven étant une commune littorale au sens de l'article L321-2 du Code de l'Environnement, et la procédure de Révision allégée engagée pouvant avoir des effets identiques à ceux d'une révision, cette procédure est soumise à Évaluation Environnementale systématique.

### 0.3 – Le contenu de l'évaluation environnementale

L'évaluation environnementale répond aux attentes de l'article L.151-4 et des articles R.151-1 à R.151-5 du Code de l'Urbanisme.

« Le rapport de présentation au titre de l'évaluation environnementale est proportionné à l'importance du plan local d'urbanisme, aux effets de sa mise en œuvre ainsi qu'aux enjeux environnementaux de la zone considérée. Il devra, au titre de l'évaluation environnementale :

1° Décrire l'articulation du plan avec les autres documents d'urbanisme et les plans ou programmes mentionnés à l'article L.122-4 du Code de l'Environnement avec lesquels il doit être compatible ou qu'il doit prendre en compte ;

2° Analyser les perspectives d'évolution de l'EIE en exposant, notamment, les caractéristiques des zones susceptibles d'être touchées de manière notable par la mise en œuvre du plan ;

3° Exposer les conséquences éventuelles de l'adoption du plan sur la protection des zones revêtant une importance particulière pour l'environnement, en particulier l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L.414-4 du Code de l'Environnement ;

4° Expliquer les choix retenus mentionnés au premier alinéa de l'article L. 151-4 du Code de l'Urbanisme au regard notamment des objectifs de protection de l'environnement établis au niveau international, communautaire ou

national, ainsi que les raisons qui justifient le choix opéré au regard des solutions de substitution raisonnables tenant compte des objectifs et du champ d'application géographique du plan ;

5° Présenter les mesures envisagées pour éviter, réduire et, si possible, compenser, s'il y a lieu, les conséquences dommageables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement ;

6° Définir les critères, indicateurs et modalités retenus pour l'analyse des résultats de l'application du plan mentionnée à l'article L.153-27 du Code de l'Urbanisme et, le cas échéant, pour le bilan de l'application des dispositions relatives à l'habitat prévu à l'article L. 153-29 du Code de l'Urbanisme. Ils doivent permettre notamment de suivre les effets du plan sur l'environnement afin d'identifier, le cas échéant, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et envisager, si nécessaire, les mesures appropriées ;

7° Comprendre un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée. »

## I. ARTICULATION DU PLAN AVEC LES AUTRES DOCUMENTS D'ORIENTATION

### I.1 - Compatibilité avec le SCoT du Pays de Lorient

Ce chapitre a pour objet de présenter les préconisations et prescriptions du Documents d'Orientations et d'Objectifs du SCoT en lien avec le projet :

#### 2.3 – UN TERRITOIRE QUI S'INSCRIT DANS LA TRANSITION ÉNERGÉTIQUE

**Prescription :** Les documents locaux d'urbanisme et leurs déclinaisons opérationnelles s'inscrivent dans les objectifs de la loi transition énergétique et sont incités à intégrer une réflexion énergie dans chaque nouveau projet, notamment en lien avec les réseaux énergétiques et les gisements potentiels d'énergies renouvelables.

→ La procédure de Révision allégée au titre du code de l'urbanisme, Objet de la présente évaluation, a pour but principal de permettre l'implantation d'une station de distribution de BioGNV (ICPE) dans le cadre plus large de la transition énergétique de la flotte de bus de Lorient Agglomération.

#### 2.3.A - GESTION ÉCONOME DE L'ESPACE, MOBILITÉS DURABLES ET MOINS ÉNERGIVORES

La stratégie énergétique et l'évaluation prospective réalisée s'appuie pleinement sur le triptyque maintenant bien connu de la dynamique Negawatt « Sobriété – Efficacité – Énergies renouvelables ». Aussi la réduction des consommations du territoire reste la pierre angulaire de la stratégie territoriale et son plus grand potentiel.

La rénovation énergétique des bâtiments s'affiche comme l'axe stratégique majeur. Ainsi, les interventions sur l'habitat contribueraient à eux seuls à réduire la consommation énergétique du territoire de 14% à horizon 2050. Dans le tertiaire il faudrait rénover près de 50 000 m<sup>2</sup> chaque année du parc afin de toucher l'ensemble du parc d'ici 2050. Concernant l'agriculture, un objectif fort de stabilité de la surface agricole utile est visé avec des actions à mener pour maîtriser l'étalement urbain. En matière de mobilité, le SCoT vise une réduction forte de l'usage de la voiture, essentiellement grâce au développement du vélo et à une rationalisation de l'usage du véhicule particulier. **Pour les transports qui resteront motorisés, la sortie des produits pétroliers est envisagée avec une place importante aux véhicules alimentés au GNV (gaz de réseau, fossile puis renouvelable), ainsi que l'électromobilité pour les trajets en coeur de ville.**

→ La transition énergétique de la flotte de bus de Lorient Agglomération sur le site de Quéven s'inscrit pleinement dans le cadre de cette disposition.

#### 2.5.5 - GARANTIR LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES TECHNOLOGIQUES

**Prescription :** Les PLU (ou le document en tenant lieu) prévoient les secteurs susceptibles d'accueillir l'implantation d'activités nouvelles générant des risques à l'écart des zones urbanisées ou à urbaniser vouées à l'habitat et à l'accueil d'établissements recevant du public, notamment les publics sensibles (enfants et personnes âgées).

→ Le projet soumis à déclaration (premier seuil sur cinq des ICPE) est situé en bordure d'une zone d'habitats. Les risques sont liés aux installations de distribution GNV. Il s'agit d'une technologie largement éprouvée pour laquelle les risques sont maîtrisés.

## 2.5.6 - RÉDUIRE L'EXPOSITION DES PERSONNES AUX NUISANCES SONORES

Préconisation : Les PLU (ou le document en tenant lieu) évitent l'implantation d'activités générant des nuisances sonores à proximité de l'habitat et des équipements recevant du public.

Préconisation : Les PLU (ou le document en tenant lieu) encouragent les aménagements permettant de minimiser les nuisances sonores et d'atteindre un niveau acceptable pour les habitants (écrans antibruit, chaussées drainantes ou poreuses, etc.), ainsi que des orientations favorables pour les logements (pièces à vivre du côté calme).

- ➔ Par rapport à l'état actuel, les nuisances sonores seront moindres. Les bus fonctionnant au GNV sont largement moins bruyants que les bus fonctionnant au gazole. Un diagnostic acoustique viendra contrôler les nuisances sonores et dimensionner la conception du caisson anti-bruit au niveau du compresseur de gaz qui constitue la plus forte source sonore au niveau du projet.

## 1.2 - Compatibilité avec le Plan climat, air, énergie territorial (PCAET) de Lorient Agglomération

Le Plan climat, air, énergie territorial (PCAET) 2019-2025 de Lorient Agglomération fixe plusieurs orientations parmi lesquels :

### ORIENTATION 3 RÉDUIRE L'IMPACT DES DÉPLACEMENTS

Le CHANTIER 12 : AMÉLIORER LES MOTORISATIONS

OBJECTIFS ET RÉSULTATS ATTENDUS

Il est prévu au niveau national le passage de 20% du parc de véhicules individuels à l'électrique et 5% à l'hybride rechargeable en 2030. Concernant le transport de marchandises, le gaz naturel véhicules est adapté aux longues distances et permet de beaucoup diminuer les émissions polluantes en comparaison du diesel (particules fines et oxydes d'azote).

**Nouvelles actions : Nouvelles motorisations moins carbonées pour les bus.**

Une étude est menée pour envisager de nouvelles motorisations des bus correspondant au nouveau réseau. La production de biogaz de l'installation de stockage des déchets devrait couvrir près de 80% de la consommation actuelle de la flotte de bus. Le passage au gaz naturel véhicule (GNV) apparaît ainsi pertinent et complémentaire à la motorisation électrique qui serait concentrée en zone urbaine.

- ➔ Le projet s'inscrit pleinement dans cette orientation.

## 1.3 - Compatibilité avec le Plan de Déplacement Urbain de Lorient Agglomération

Parmi les 4 défis du Plan de Déplacement Urbain de 2012 de Lorient-Agglomération, on note le défi environnemental.

L'enjeu 1 "Favoriser l'usage d'énergies renouvelables et de véhicules plus propres, pour les transports publics et individuels" du défi environnemental" comprend l'action 64.

**Action 64 : Continuer d'équiper les bus de systèmes d'économie d'énergie**

Lorient Agglomération doit non seulement réduire ses émissions de gaz à effet de serre et de polluants (particules, NoX...), mais aussi anticiper la hausse probable des prix du pétrole et l'impact de celle-ci sur les coûts d'exploitation du réseau. La diversification des sources d'énergie dans les bus est un des leviers d'action : si à court terme, les bus électriques ne sont une solution ni viable ni réaliste, il est possible d'utiliser des énergies renouvelables pour les fonctions annexes de fonctionnement des bus, notamment les services offerts à bord aux voyageurs et de recourir aux innovations technologiques pour réduire la consommation de carburant.

Objectifs :

- Continuer l'équipement du réseau de transports urbains de véhicules moins consommateurs de carburants pour les fonctions annexes à la traction du véhicule.
- Utiliser des énergies renouvelables pour les fonctions annexes à la traction du véhicule.

Nature et contenu de l'action :

- Équipement des bus de panneaux solaires destinés à l'alimentation en énergie des fonctions d'appoint : services embarqués d'information des voyageurs (sonore et visuelle), éclairage interne, climatisation.
- Équipement de système permettant de réduire la consommation énergétique des bus.

➔ Le projet s'inscrit pleinement dans cette action.

## 1.4 - Compatibilité avec le Schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) Loire-Bretagne

Le SDAGE Loire-Bretagne 2016-2021 fixe plusieurs préconisations relatives à la gestion des eaux de ruissellement qui peuvent s'appliquer au projet :

### 1C - Restaurer la qualité physique et fonctionnelle des cours d'eau, des zones estuariennes et des annexes hydrauliques

La restauration de la qualité physique et fonctionnelle des cours d'eau, des estuaires et de leurs annexes hydrauliques suppose d'intervenir dans tous les domaines qui conditionnent la qualité des habitats des différentes espèces aquatiques. De manière simplifiée, il s'agit de permettre aux dynamiques fluviale et marine, moteurs du bon fonctionnement des hydro-systèmes, de s'exprimer. Il ne s'agit pas de chercher à restaurer un état naturel supposé antérieur à toutes activités humaines (l'objectif n'est pas d'atteindre le très bon état écologique), mais de restaurer un bon état ou un bon potentiel écologique, définis par la directive cadre sur l'eau, sauf dérogations dûment justifiées.

Les actions à conduire doivent viser à :

- restaurer un régime hydrologique favorable au développement des espèces aquatiques et riveraines : une variation saisonnière des débits, des étiages soutenus, des débits morphogènes maintenus, des crues débordantes... ;
- restaurer des habitats aquatiques et riverains fonctionnels : une morphologie adaptée aux écoulements, une diversité de faciès caractéristiques du contexte géomorphologique, des écoulements libres, des berges non systématiquement protégées, des formes alluviales mobiles (bancs...), une ripisylve fournie et variée... ;
- **maîtriser l'érosion des sols : un transfert de polluants limité, un envasement du lit et un colmatage du substrat maîtrisés ;**
- restaurer une continuité écologique favorisant une libre circulation des espèces aquatiques (accès aux zones indispensables à leur reproduction, leur croissance, leur alimentation, leur abri), un transport naturel des sédiments, un corridor rivulaire non fragmenté, un espace de mobilité suffisant, des annexes hydrauliques fonctionnelles. La continuité longitudinale est traitée dans l'orientation 1D et ses dispositions.

La définition précise des actions de restauration à mener suppose des études particulières, à l'échelle du tronçon et du bassin versant à restaurer.

Dans le bassin Loire-Bretagne, la restauration de la qualité physique et fonctionnelle des cours d'eau nécessite souvent d'intervenir sur des ouvrages transversaux. Ces ouvrages ont un impact sur la continuité écologique longitudinale (cf. orientation et dispositions 1D) et constituent une cause importante d'altération hydro-morphologique (homogénéisation des faciès d'écoulement, blocage des sédiments, blocage de la dynamique latérale du lit...) et de dégradation de la qualité générale des eaux de surface (eutrophisation, réchauffement des eaux, évaporation accrue...). Pour évaluer l'importance de la modification de l'hydromorphologie et des habitats aquatiques imputable aux ouvrages sur un linéaire de cours d'eau donné, l'indicateur à utiliser est le taux d'étagement. Il se définit comme le rapport entre la somme des hauteurs de chutes artificielles créées en étiage par les obstacles transversaux et le dénivelé naturel du cours d'eau.

- Le projet prévoit la réalisation d'un bassin de rétention qui assurera une très bonne dépollution des eaux de ruissellement et un piégeage de 80 à 90% des MES. En outre, pour lutter contre les risques de pollution accidentelle, un déboureur-séparateur à hydrocarbures sera mis en œuvre en aval du bassin avant de rejeter les eaux de ruissellement vers la zone humide.

### **3D-1 - Prévenir le ruissellement et la pollution des eaux pluviales dans le cadre des aménagements**

Les collectivités réalisent, en application de l'article L.2224-10 du code général des collectivités territoriales, un zonage pluvial dans les zones où des mesures doivent être prises pour limiter l'imperméabilisation des sols et pour assurer la maîtrise du débit et de l'écoulement des eaux pluviales et de ruissellement. Ce plan de zonage pluvial offre une vision globale des aménagements liés aux eaux pluviales, prenant en compte les prévisions de développement urbain et industriel.

Les projets d'aménagement ou de réaménagement urbain devront autant que possible :

- limiter l'imperméabilisation des sols ;
- privilégier l'infiltration lorsqu'elle est possible ;
- favoriser le piégeage des eaux pluviales à la parcelle ;
- faire appel aux techniques alternatives au « tout tuyau » (noues enherbées, chaussées drainantes, bassins d'infiltration, toitures végétalisées... ) ;
- mettre en place les ouvrages de dépollution si nécessaire ;
- réutiliser les eaux de ruissellement pour certaines activités domestiques ou industrielles.

Il est fortement recommandé de retranscrire les prescriptions du zonage pluvial dans le PLU, conformément à l'article L.123-1-5 du code de l'urbanisme, en compatibilité avec le SCoT lorsqu'il existe.

- Le projet prévoit la réalisation d'un bassin de rétention qui assurera une très bonne dépollution des eaux de ruissellement et un piégeage de 80 à 90% des MES. En outre, pour lutter contre les risques de pollution accidentelle, un déboureur-séparateur à hydrocarbures sera mis en œuvre en aval du bassin avant de rejeter les eaux de ruissellement vers la zone humide.

### **3D-2 - Réduire les rejets d'eaux de ruissellement dans les réseaux d'eaux pluviales**

Le rejet des eaux de ruissellement résiduelles dans les réseaux séparatifs eaux pluviales puis dans le milieu naturel sera opéré dans le respect des débits acceptables par ces derniers et de manière à ne pas aggraver les écoulements naturels avant aménagement.

Dans cet objectif, les SCoT ou, en l'absence de SCoT, les PLU et cartes communales comportent des prescriptions permettant de limiter cette problématique. A ce titre, il est fortement recommandé que les SCoT mentionnent des dispositions exigeant, d'une part, des PLU qu'ils comportent des mesures relatives à l'imperméabilisation et aux rejets à un débit de fuite limité appliquées aux constructions nouvelles et aux seules extensions des constructions existantes, et d'autre part, des cartes communales qu'elles prennent en compte cette problématique dans le droit à construire. En l'absence de SCoT, il est fortement recommandé aux PLU et aux cartes communales de comporter des mesures respectivement de même nature. À défaut d'une étude spécifique précisant la valeur de ce débit de fuite, le débit de fuite maximal sera de 3 l/s/ha pour une pluie décennale.

- Le bassin de rétention est dimensionné sur la base de 3 l/s/ha.

### **3D-3 - Traiter la pollution des rejets d'eaux pluviales**

Les autorisations portant sur de nouveaux ouvrages permanents ou temporaires de rejet d'eaux pluviales dans le milieu naturel, ou sur des ouvrages existants faisant l'objet d'une modification notable, prescrivent les points suivants :

- les eaux pluviales ayant ruisselé sur une surface potentiellement polluée par des macro-polluants ou des micropolluants sont des effluents à part entière et doivent subir les étapes de dépollution adaptées aux types de polluants concernés. Elles devront subir a minima une décantation avant rejet ;
- les rejets d'eaux pluviales sont interdits dans les puits d'injection, puisards en lien direct avec la nappe ;
- la réalisation de bassins d'infiltration avec lit de sable sera privilégiée par rapport à celle de puits d'infiltration.

- Le bassin de rétention assurera le piégeage de 80 à 90% des MES. En outre, pour lutter contre les risques de pollution accidentelle, un déboureur-séparateur à hydrocarbures sera mis en œuvre en aval du bassin avant de rejeter les eaux de ruissellement vers la zone humide.

## I.5 – Compatibilité avec le SAGE Scorff

Les éléments qui suivent sont tirés du PAGD (Plan d'Aménagement et de Gestion durable) :

### **Disposition 106 : Limiter le ruissellement en milieu urbain en développant des techniques alternatives de gestion des eaux pluviales (lien avec les micropolluants).**

*Afin d'élargir les solutions de régulation au-delà des bassins de rétention classiques et afin de limiter le ruissellement à la source, les aménageurs publics et privés, dont les projets sont soumis à autorisation ou déclaration au titre de l'article L.214-1 du code de l'environnement (rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature), réalisent, dans les documents d'incidence prévus aux articles R.214-6 et R.214.32 de ce même code, une analyse technico-économique de la faisabilité de la mise en œuvre de techniques alternatives au réseau de collecte et de rétention traditionnel (rétention à la parcelle, techniques de construction alternatives type chaussées réservoirs, tranchées de rétention, noues, bassins d'infiltration, ...). La mise en œuvre de ses techniques sera privilégiée.*

- ➔ Le projet prévoit la réalisation d'un bassin de rétention qui assurera une très bonne dépollution des eaux de ruissellement et un piégeage de 80 à 90% des MES. En outre, pour lutter contre les risques de pollution accidentelle, un déboureur-séparateur à hydrocarbures sera mis en œuvre en aval du bassin avant de rejeter les eaux de ruissellement vers la zone humide.

L'article 7 du règlement du SAGE précise :

### **Article 7 : Interdire la réalisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales en zone humide (cf disposition 106 du PAGD, page 110)**

*La réalisation des ouvrages de gestion des eaux pluviales des projets d'urbanisme ou opérations d'aménagement –(à l'exception des infrastructures routières), soumis à autorisation ou à déclaration au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement (rubrique 2.1.5.0 de la nomenclature), est interdite en zone humide.*

- ➔ L'ouvrage de rétention sera réalisé hors zone humide.

## II. ANALYSE DE L'ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION

### II.1 - Description de l'état initial de l'environnement

#### II.1.1 - L'environnement physique

##### II.1.1.1 - Présentation de la commune de Quéven

La commune de Quéven est située en Bretagne, dans l'ouest du département du Morbihan, sur les bords du Scorff. Son centre-ville se trouve à un peu moins de sept kilomètres au nord du centre-ville de Lorient et à une douzaine de kilomètres du littoral Atlantique.

D'une superficie de 2 393 hectares au relief assez marqué, Quéven est limitrophe de six communes :

- Gestel et Pont-Scorff au nord,
- Caudan à l'est,
- Lorient et Ploemeur au sud,
- Guidel à l'ouest.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2022, la population municipale légale de Quéven était estimée à 8 770 habitants

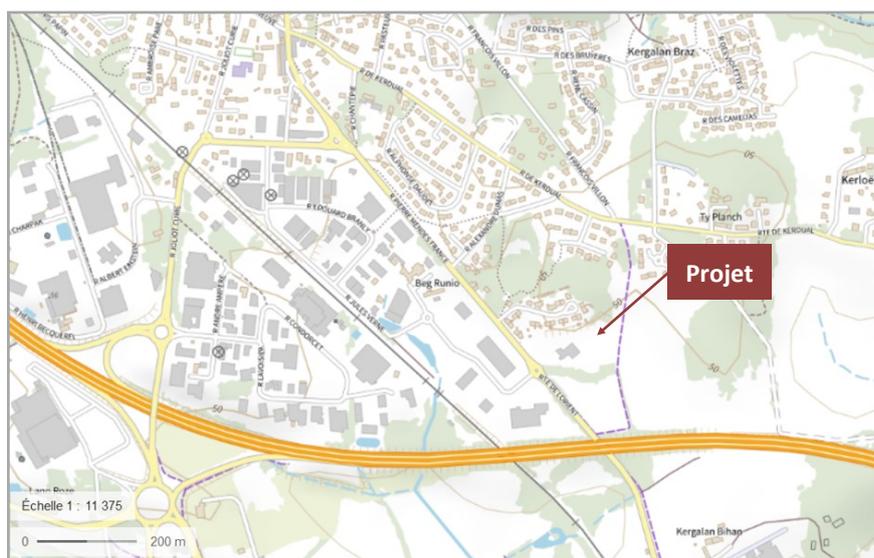
### II.1.1.2 - Localisation du projet

Le projet se situe au sud de l'agglomération de Quéven dans le secteur de Beg Runio et en bordure de la RD 6 (axe reliant Quéven à Lorient).

Plus précisément, le projet est ceinturé :

- Au nord par un lotissement constitué d'habitations individuelles,
- Au sud par une parcelle humide,
- À l'est par des espaces agricoles,
- À l'ouest par la zone d'activités du Mourillon.

Le dépôt de bus est situé sur la parcelle CA 111.



Localisation du projet

Extrait du plan cadastral



### Vue aérienne du site



#### II.1.1.3 - Conditions climatiques

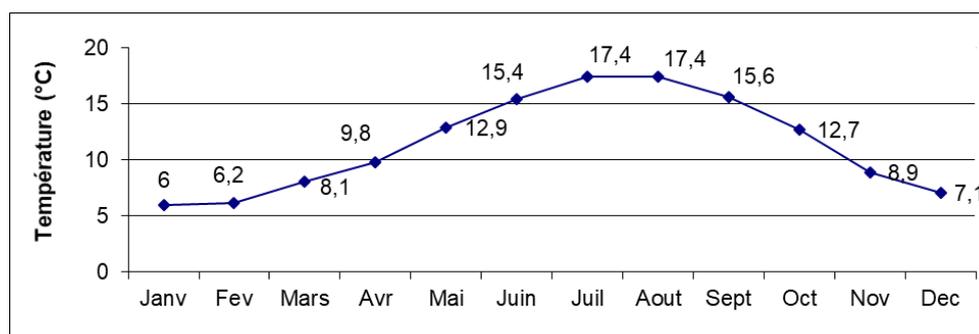
La commune de Quéven, comme l'ensemble de la Bretagne, est caractérisée par un climat de type tempéré océanique :

- Faible amplitude thermique saisonnière et quotidienne, relative douceur des saisons,
- Humidité atmosphérique élevée.
- Pluies inégalement réparties sur l'année avec un maximum en début d'hiver et un minimum en fin d'été.

Les températures moyennes mensuelles à la station météorologique de Lorient Lann-Bihoué fluctuent entre 6.0°C l'hiver et 17.4°C l'été. Sur l'année, les moyennes des températures moyennes mensuelles, minimales et maximales sont :

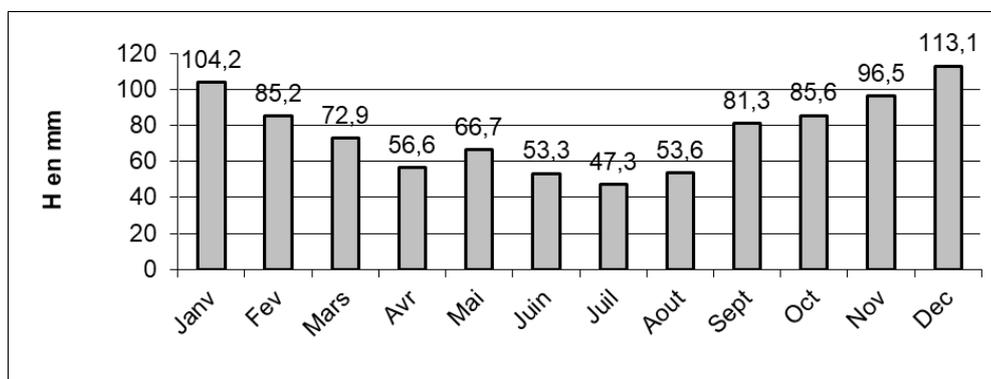
- Température minimale : 7.5°C,
- Température maximale : 15.2°C,
- Température moyenne : 11.4°C.

#### Températures moyennes mensuelles / station de Lorient - Lann-Bihoué



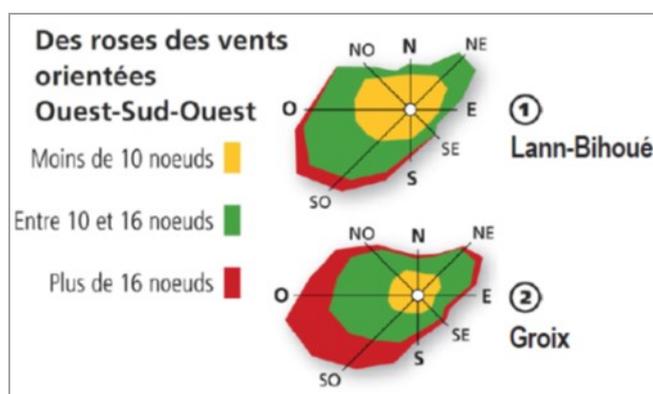
La hauteur annuelle moyenne des précipitations sur la région de Lorient est de 916,3 mm. Les pluies sont réparties toute l'année, avec une progression régulière au cours des mois d'automne, avec en particulier des mois de décembre et janvier très arrosés. Le mois de mai est également pluvieux et précède les deux mois les moins pluvieux.

### Précipitations moyennes mensuelles / station de Lorient - Lann-Bihoué



Les vents dominants observés sur la période 1971 - 2000 sont orientés Ouest-Sud-Ouest et Est-Nord-Est. Les vents Ouest-Sud-Ouest (directions 220° à 300°) représentent 42,5 % des occurrences, tandis que les vents de Nord-Est (directions 20° à 80 °) représentent 24,8 %.

### Rose des vents (source : Météo France)



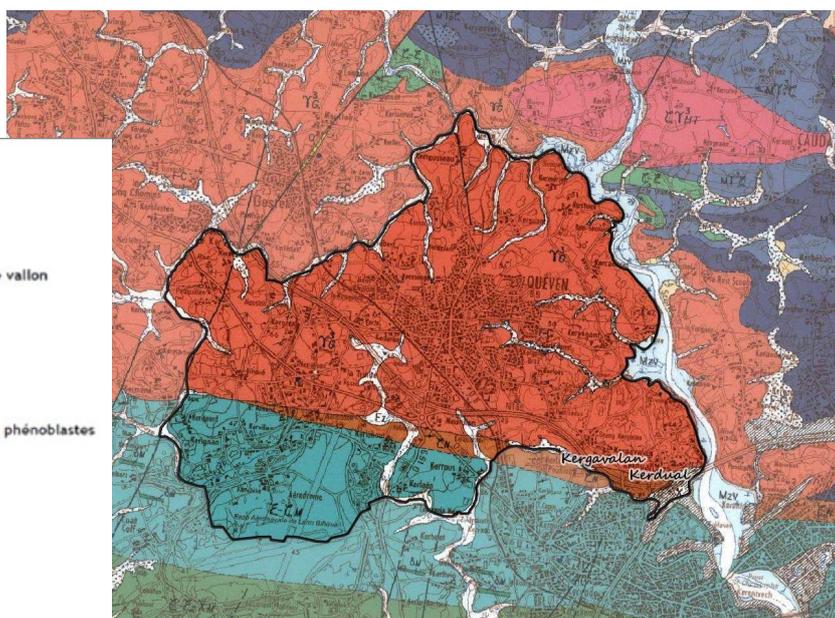
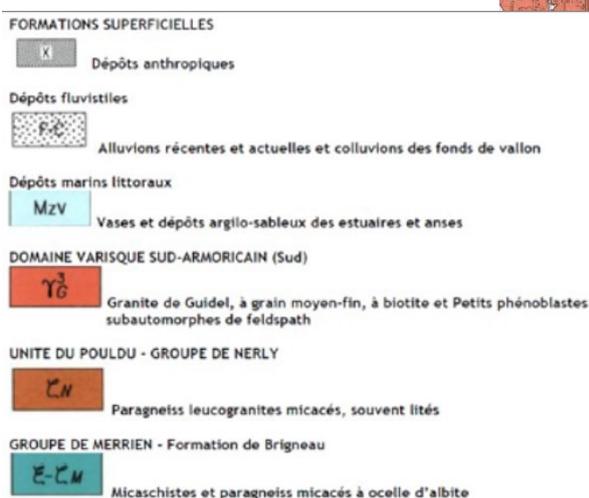
#### II.1.1.4 - Géologie et hydrogéologie

La commune de Quéven se caractérise par une grande homogénéité du sous-sol, composé principalement de deux formations géologiques :

- le domaine varisque Sud-Armoricain, plus précisément le granite de Guidel, sur les ¾ nord du territoire communal ;
- le groupe de Merrien caractérisé par la formation de Brigneau constituée de micaschistes et paragneiss sur le quart sud restant.

### Extrait de la carte géologique

Le projet se situe sur cette seconde formation.



Sur des sols constitués de micaschistes, les eaux de surface s'écoulent difficilement en raison du relief. Ces sols appelés hydromorphes (30 à 35 % des sols) ne sont pas propices à l'infiltration de l'eau dans le sol.

### II.1.1.5 - Occupation des sols sur la parcelle

La parcelle CA 111, d'une superficie de 16 357 m<sup>2</sup> :

- Est goudronnée sur environ 7 880 m<sup>2</sup> soit 48 % de la superficie totale ; cette partie correspond à la zone d'évolution des bus et au stationnement des voitures des chauffeurs ;
- Est boisée sur environ 3 200 m<sup>2</sup> en partie est du secteur, soit 20 % de la superficie totale ; un talus planté est présent en limite sud du terrain sur environ 150 m ;
- Est engazonnée sur environ 5 400 m<sup>2</sup> soit 32 % de la superficie totale.

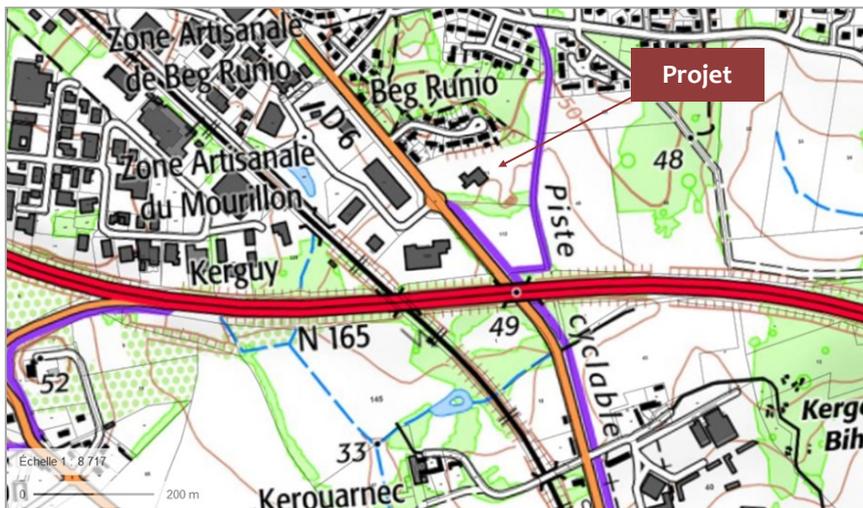
Occupation des sols (source : Jean-Pierre FERRAND)



### II.1.1.6 - Relief - Topographie

Le dépôt de bus occupe un terrain plat, terrassé artificiellement par creusement au nord et remblaiement au sud, dont la cote moyenne est de 46 m. Il est établi au flanc d'un léger vallonement incliné vers le sud (cotes de 50 à 55 m à Beg Runio au nord, de 40 m au sud de la RN 165).

Relief du secteur de l'étude



Vue du dénivelé (limite nord du site)

À l'échelle du dépôt de bus, le terrain est globalement plat ; une différence de niveau est cependant à observer entre la limite nord de la parcelle et le lotissement immédiatement au nord qui surplombe d'environ 2 mètres le dépôt de bus.



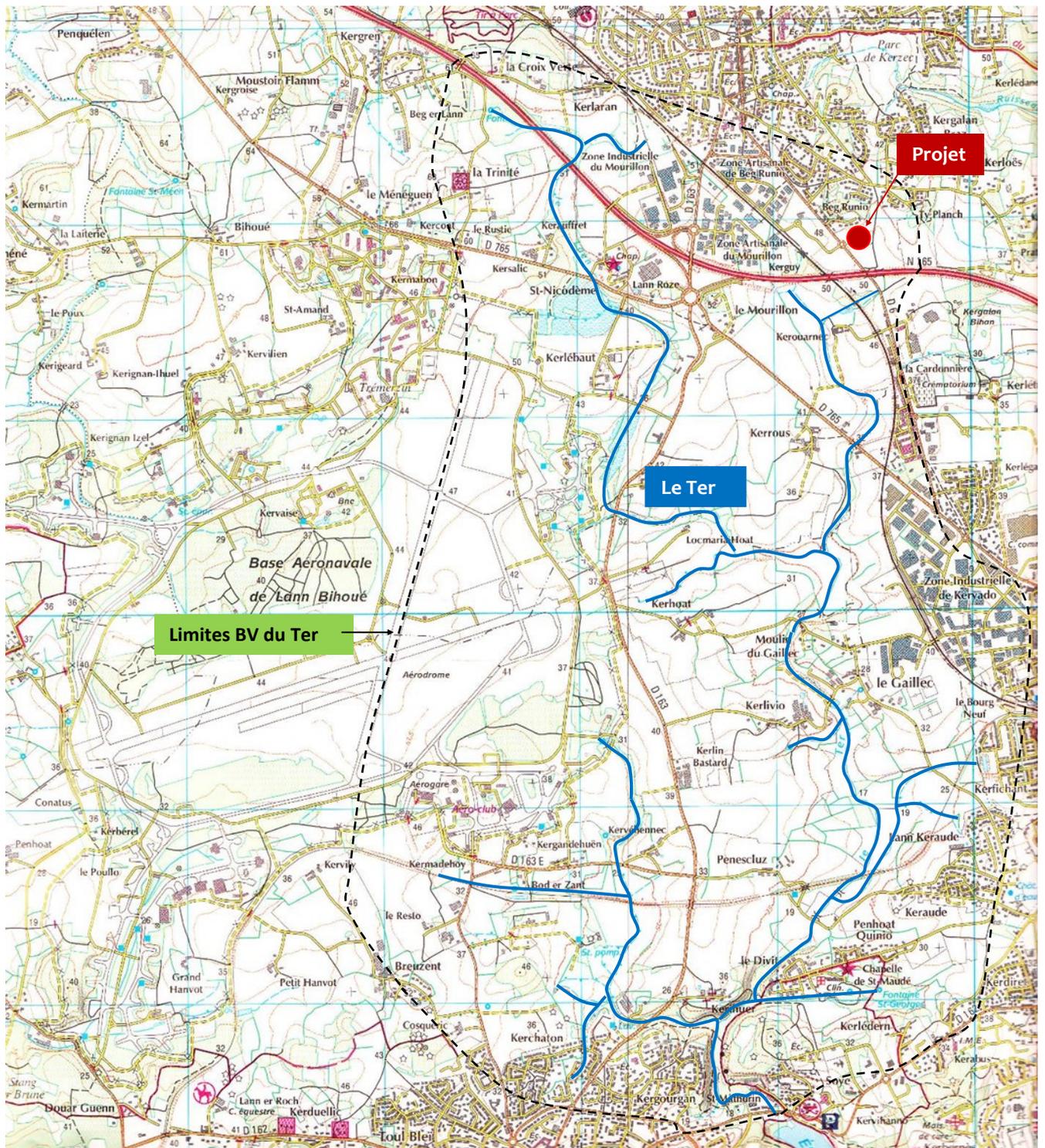
### II.1.1.7 - Réseau hydrographique

Le projet est situé sur le bassin versant du ruisseau du Ter.

Le ruisseau du Ter se jette dans les étangs du Ter. Le premier, l'étang de Saint-Mathurin, est un étang d'eau douce qui se vidange par trop plein au niveau d'une vanne situé sur un pont-digue (RD 185) dans l'étang de Kermelo. Ce deuxième étang est vidangé une fois par mois par l'intermédiaire d'une vanne guillotine situé sur la RD 29. Après vidange, l'étang est rempli d'eau de mer par le flot.

Le bassin versant des étangs du Ter présente une superficie totale d'environ 19,3 km<sup>2</sup>, dont 2 km<sup>2</sup> sont spécifiques à l'étang de Kermelo.

#### Bassin versant du ruisseau du Ter



Les caractéristiques globales du ruisseau du Ter sont les suivantes :

Surface totale	1 442 ha
Pente moyenne	0,006 m/m
Parcours hydraulique	8 500 m
Coefficient d'apport	0,27

### Caractéristiques du bassin du Ter à Saint-Mathurin

Le parcours hydraulique correspond au plus long parcours de l'eau qui s'écoule sur le bassin versant jusqu'à l'exutoire.

Le coefficient d'apport correspond à la fraction de l'eau de pluie qui ruisselle sur le sol (l'autre partie s'infiltré).

Globalement ce cours d'eau a été fortement artificialisé par le développement de l'urbanisation. D'après l'inventaire communal des cours d'eau réalisé en 2010 par le cabinet X. Hardy, il apparaît que sur le territoire communal de Ploemeur, 22,7 kilomètres de linéaire de cours d'eau ont été recensés sur le Ter, dont 1,2 km entièrement busé. L'état physique de conservation des cours d'eau sur le bassin versant du Ter est globalement jugé moyen pour plus des 2/3 du linéaire. Les principales causes de dégradation étant le recalibrage et/ou le reprofilage.

Les débits caractéristiques du ruisseau le Ter sont, au niveau de l'exutoire de Saint-Mathurin (Point G), les suivants :

Surface du bassin versant pris en compte	1 442 ha
Q décennal	10,3
Q quinquennal	9,0
Q biennal	7,1

### Débits caractéristiques du ruisseau du Ter à l'exutoire de Saint-Mathurin

Q : débit de crue maximum observé (m³/s)

#### II.1.1.8 - Zones humides

L'inventaire des zones humides de Quéven le plus récent a été réalisé en 2011 par le bureau d'études Althis qui est venu compléter l'inventaire datant de 2007-2008 réalisé par le bureau d'études Hardy.

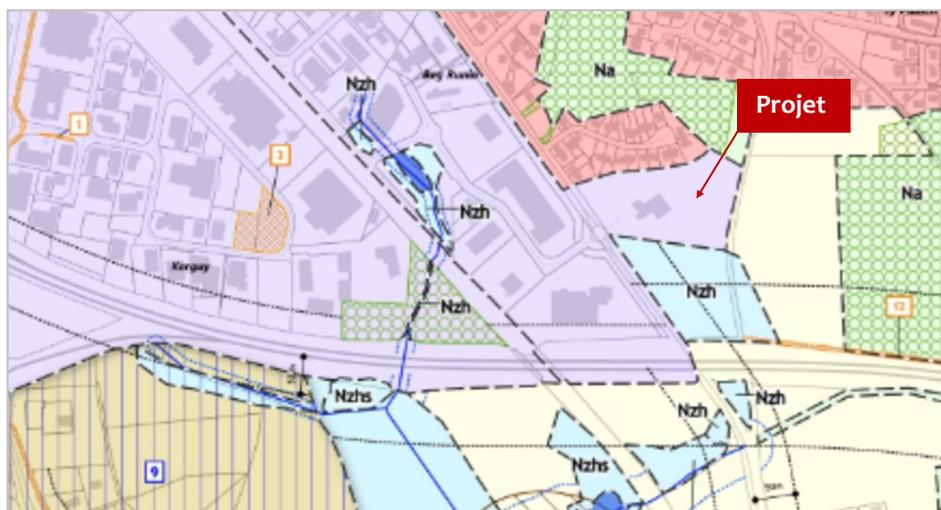
Quéven comprend près de 124,6 ha de zones humides soit un peu plus de 5% de la superficie communale.

Les zones humides ont été reportées sur le règlement du PLU en Nzh.

On ne recense pas de zone humide dans l'emprise du projet. En revanche, on recense une prairie humide en bordure Sud du site du dépôt de bus. Un talus planté séparant les deux parcelles.

#### Extrait du règlement graphique du PLU opposable

Vue de la prairie humide en aval hydraulique du dépôt de bus



## II.1.1.9 - Qualité des eaux

La Directive Cadre sur l'Eau (2000/60/CE) du 23/10/2000, transposée par la loi n° 2004-338 du 21 avril 2004, fixe des objectifs de résultats en termes de qualité écologique et chimique des eaux pour les États Membres.

Ces objectifs sont les suivants :

- mettre en œuvre les mesures nécessaires pour prévenir de la détérioration de l'état de toutes les masses d'eau ;
- protéger, améliorer et restaurer toutes les masses d'eau de surface afin de parvenir à un bon état des eaux de surface en 2015 ;
- protéger, améliorer et restaurer toutes les masses d'eau artificielles<sup>3</sup> et fortement modifiées (MEFM) en vue d'obtenir un bon potentiel écologique et bon état chimique en 2015 ;
- mettre en œuvre les mesures nécessaires afin de réduire progressivement la pollution due aux substances prioritaires<sup>4</sup> et d'arrêter ou de supprimer progressivement les émissions, rejets et pertes de substances dangereuses prioritaires<sup>5</sup>.

C'est donc à l'échelle des masses d'eau que s'applique l'objectif de « bon état ».

Les objectifs sont définis sur les masses d'eau souterraines comme sur les masses d'eau de surface ; une masse d'eau de surface constituant « une partie distincte et significative des eaux de surface telles qu'un lac, un réservoir, une rivière, un fleuve ou un canal, une partie de rivière, de fleuve ou de canal, une eau de transition ou une portion d'eaux côtières » (définition DCE 2000/60/CE du 23/10/2000).

2015 constitue une date limite théorique. Dans les faits, des reports de délai peuvent être attribués, mais ils ne peuvent être obtenus que sur argumentation motivée (conditions naturelles, faisabilité technique, ...). Deux reports de six ans sont prévus par la DCE amenant le délai à 2021 ou 2027 (Article 4.4 de la DCE).

Ces objectifs d'atteinte du bon état des eaux sont repris dans le SDAGE Loire-Bretagne.

Le ruisseau du Ter constitue la masse d'eau FRGR1622 "Le Ter et ses affluents depuis la source jusqu'à l'estuaire" dont les objectifs d'atteinte du bon état ont été repoussés à 2027.

**États de la masse d'eau FRGR1622 "Le Ter et ses affluents depuis la source jusqu'à l'estuaire"**

Source : <https://carmen.developpement-durable.gouv.fr>

ÉTAT ÉCOLOGIQUE				
Année	État écologique	État biologique	État physico-chimique	
			Paramètres généraux	Polluants spécifiques
2020	Indéterminé		Moyen	
2019	Moyen	Moyen	Moyen	Bon
2018	Moyen	Moyen	Moyen	Bon
2017	Indéterminé		Moyen	
2016	Médiocre	Médiocre	Moyen	
2015	Indéterminé		Médiocre	
2014	Médiocre	Médiocre	Moyen	
2013	Moyen	Moyen	Moyen	
2012	Moyen	Moyen	Médiocre	
2011	Médiocre	Médiocre	Médiocre	
2010	Moyen	Moyen	Moyen	
2009	Moyen	Moyen		
2007	Médiocre	Médiocre		

ÉTAT BIOLOGIQUE				
Année	Diatomées	Invertébrés	Poissons	Macrophytes
2020				
2019		Bon	Moyen	
2018		Bon	Moyen	
2017				
2016	Bon	Médiocre		
2015				
2014	Médiocre	Médiocre		
2013	Médiocre	Moyen		
2012	Médiocre	Bon	Moyen	
2011	Bon	Médiocre		
2010	Médiocre	Moyen		
2009	Bon	Moyen	Moyen	
2007			Médiocre	

ÉTAT PHYSICO-CHIMIQUE							
Paramètres généraux				Polluants spécifiques			
Année	Bilan O2	Température	Nutriments	Acidification	Année	Polluants synthétiques	Polluants non synthétiques
2020	Moyen	Bon	Bon	Bon	2020		
2019	Moyen	Bon	Bon	Bon	2019	Bon	
2018	Moyen	Bon	Bon	Bon	2018	Bon	
2017	Moyen	Bon	Bon	Bon	2017		
2016	Moyen	Bon	Bon	Bon	2016		
2015	Médiocre	Bon	Moyen	Bon	2015		
2014	Moyen	Bon	Bon	Bon	2014		
2013	Moyen	Bon	Bon	Bon	2013		
2012	Médiocre	Bon	Bon	Bon	2012		
2011	Médiocre	Bon	Bon	Bon	2011		
2010	Moyen	Bon	Bon	Bon	2010		
2009					2009		
2007					2007		

## II.1.2 - L'environnement naturel

### II.1.2.1 - Milieux aquatiques, faune, flore

NB : les observations ont été effectuées à la période de l'année la plus défavorable à la collecte de données sur la flore et la faune (fin janvier 2022).

Du fait du caractère très artificialisé de la parcelle, les éléments naturels y sont rares. Le plus remarquable est la haie bocagère, d'une longueur de 150 m, qui borde toute la partie sud de la parcelle. Elle comporte principalement des chênes pédonculés dont certains, assez âgés, gardent des traces d'une gestion ancienne par émondage. Ces chênes sont associés à quelques autres essences (hêtre, châtaignier). Malgré la prédominance de grands arbres, la structure de cette haie est assez médiocre, du fait de la présence de lacunes dans sa partie ouest et d'un manque de végétation buissonnante intercalée entre les arbres. Elle présente un potentiel écologique intéressant pour la faune volante (oiseaux et insectes), mais faible pour les espèces se déplaçant au sol du fait de son fort enclavement (dépôt de bus au nord, D 6 et zone artisanale à l'ouest, RN 165 au sud et terres cultivées à l'est).

La partie est de la parcelle comporte par ailleurs, comme on l'a vu ci-avant, une mosaïque d'espaces à caractère naturel, fortement perturbés toutefois par le récent broyage de la végétation. La végétation herbacée qui s'est développée sur le remblai semble ne comporter que des espèces très banales. Cet ensemble a cependant un potentiel écologique non négligeable qui pourrait être développé à la faveur d'une gestion appropriée. Ainsi, la plantation d'une haie bocagère sur le côté est de la parcelle, le long de la voie verte et en doublage du grillage existant, permettrait de connecter la haie de chênes au secteur boisé qui entoure le lotissement de la Clairière.

Compte tenu de l'occupation des sols, il est possible d'exclure toute possibilité de présence d'espèce végétale protégée sur le site.

La haie bocagère au sud du site



Zone de végétation broyée, massif de jeunes bouleaux



Occupation des sols (source : Jean-Pierre FERRAND)



### II.1.2.2 - Continuités écologiques

La parcelle étudiée se situe dans un environnement fortement fragmenté par les infrastructures de transport, l'habitat et les zones d'activités économiques. La haie bocagère au sud constitue toutefois, par elle-même, une petite continuité qui gagnerait comme on l'a vu à être connectée au secteur boisé de 2,4 ha qui se situe plus au nord.

### II.1.2.3 - ZNIEFF

L'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire des secteurs présentant de fortes capacités biologiques et un bon état de conservation. On distingue 2 types de ZNIEFF :

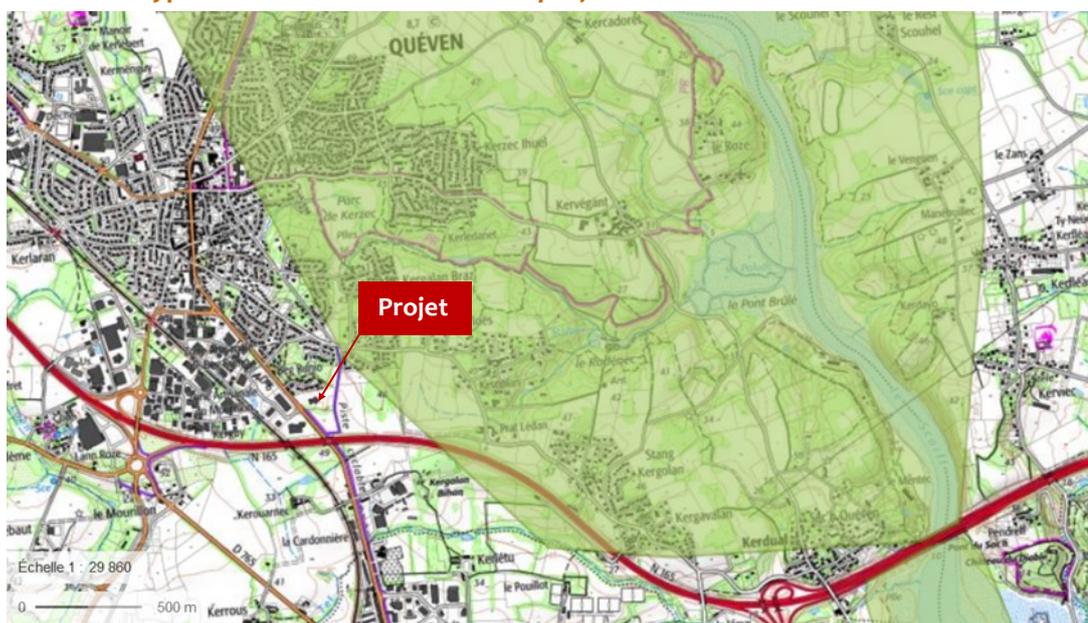
- les ZNIEFF de type I : secteurs de grand intérêt biologique ou écologique ;
- les ZNIEFF de type II : grands ensembles naturels riches et peu modifiés, offrant des potentialités biologiques importantes.

On ne recense pas de **ZNIEFF de type 1** dans l'environnement proche du projet.

En revanche, le projet se situe en bordure de la ZNIEFF 2 n°530015687 " Scorff / Forêt de Pont-Calleck".

L'ensemble du Scorff, y compris l'ouest du bourg de Quéven, a été intégré à l'inventaire des Zones Nationales d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF de type 2). L'intérêt botanique de la vallée du Scorff se traduit par la présence d'associations végétales caractéristiques des forêts bretonnes. D'un point de vue zoologique, plus de 400 zones de frayères à saumon ont été recensées dans la partie inférieure de la rivière. De plus, la présence de la Loutre a été observée dans de nombreux secteurs de la rivière.

#### ZNIEFF de type II dans l'environnement du projet



### II.1.2.4 - Natura 2000

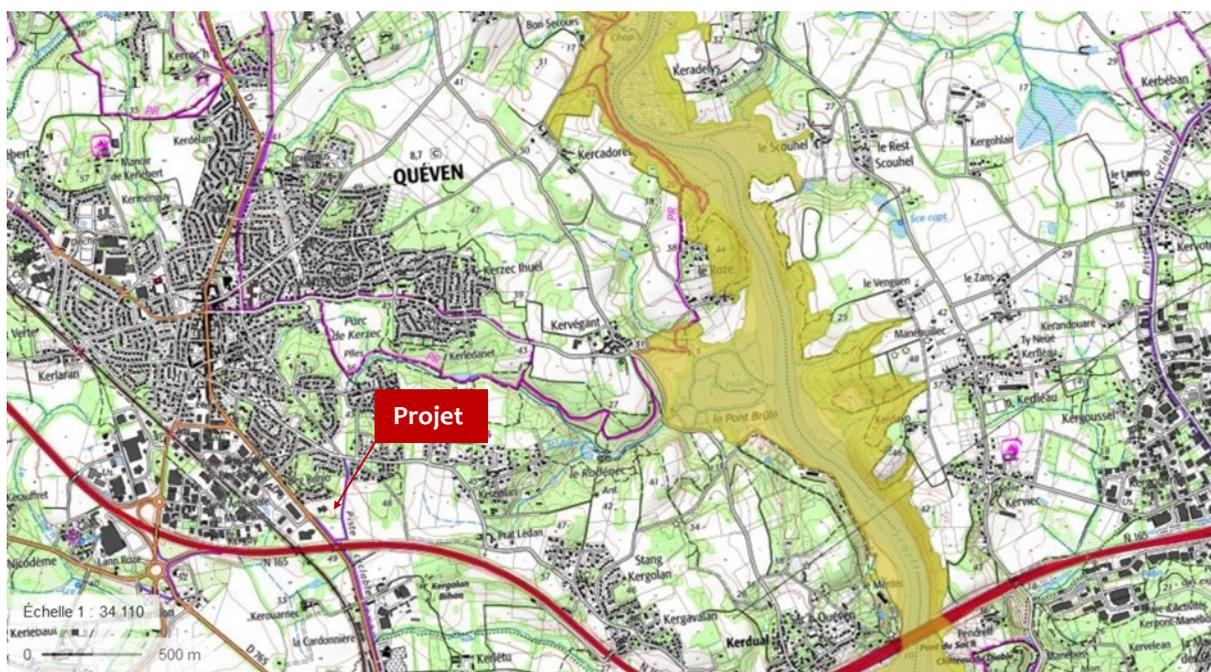
Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. La mise en oeuvre de ce réseau a pour objectif de préserver la biodiversité en tenant compte des préoccupations économiques, sociales culturelles et locales.

Natura 2000 s'appuie sur deux directives européennes :

- la Directive « Habitats » (1992), visant à assurer la préservation durable des habitats naturels reconnus d'intérêt communautaire ainsi que les habitats abritant des espèces d'intérêt communautaire (mammifères, amphibiens, poissons, invertébrés et plantes). Elle prévoit la création d'un réseau écologique européen composé de Site d'Importance Communautaire (SIC) ou de Zones Spéciales de Conservation (ZSC).
- La Directive « Oiseaux » (1979), visant à assurer la préservation durable de toutes les espèces d'oiseaux sauvages. Elle prévoit la protection des habitats nécessaires à la reproduction et à la survie d'espèces d'oiseaux menacées à l'échelle européenne par la désignation de Zones de Protections.

Le projet est situé à 1.8 km des limites du site Natura 2000 FR5300026 - Rivière Scorff, Forêt de Pont Calleck, Rivière Sarre. En revanche, le projet ne situe pas sur le bassin versant du Scorff. Il est situé sur le bassin versant du ruisseau du Ter qui se jette dans la rade de Lorient, en aval de l'estuaire du Scorff.

### Les sites Natura 2000 dans l'environnement du projet



#### Présentation du site Natura 2000 « Scorff, Sarre et forêt de Pont-Calleck »

Code du site : FR5300026

Surface (en ha) : 2 359

**Qualité et importance :** Site remarquable par la qualité, la diversité et l'étendue des végétations rhéophiles à *Ranunculus* et *Callitriche* (annexe I; 75% du linéaire) et *Luronium natans* (annexe II; une dizaine de secteurs de 50 à 100m). On note essentiellement des phytocénoses relevant du *Callitriche hamulatae* - *Ranunculetum penicillati*, groupements caractéristiques des cours d'eau à salmonidés du Massif armoricain. Dans cet ensemble, les radiers à *Oenanthe crocata* constituent les habitats préférentiels des juvéniles de saumon atlantique (annexe II). Le passage du Scorff en lisière Est de la forêt de Pontcallec, secteur au relief marqué, est un facteur de diversité au contact de la hêtraie-chênaie à houx (annexe I), et favorise la présence de taxons inféodés à l'ambiance forestière humide telle qu'*Hymenophyllum tunbridgense* (protection nationale). La présence de boisements riverains de *Alno-padion* (habitat prioritaire, annexe I), d'un étang dystrophe à faible marnage (étang de Pontcallec ; annexe I) et d'un secteur estuarien (estuaire, prés-salés; annexe I), sont également des éléments importants de ce site en terme de diversité et de complémentarité des habitats, notamment pour l'ichtyofaune d'intérêt communautaire (saumon, lamproie fluviatile). Site régional prioritaire pour la Loure d'Europe.

**Autres caractéristiques :** Rivière le Scorff, des sources jusqu'au secteur estuarien, sur substrat cristallophyllien plus ou moins métamorphisé (granites à micaschistes feldspathisés) déterminant un pH acide. Cours d'eau à affluents assez courts (réseau penné), également caractérisé par la présence de nombreux biefs de moulins qui modifient les conditions d'écoulement et produisent un découpage répétitif des unités phytocénotiques inter-barrages.

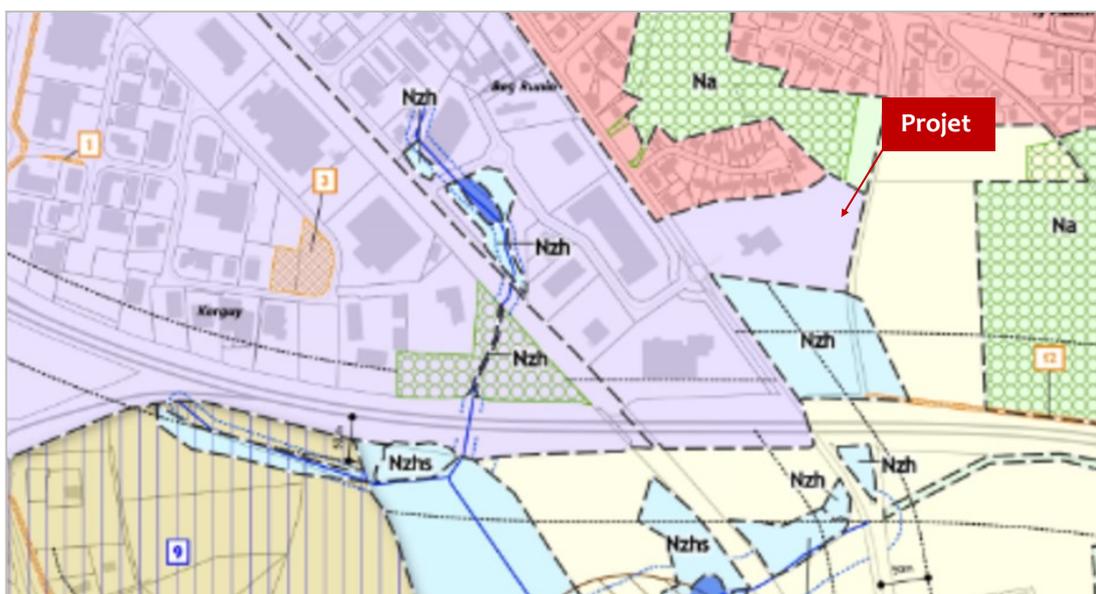
## II.1.3 - L'environnement humain

### II.1.3.1 - Urbanisme

Le PLU en vigueur a été approuvé par délibération du Conseil Municipal le 30 janvier 2020.

Le dépôt de bus est en secteur Uia (zone d'activités, ne permettant pas l'implantation d'installations classées). Au nord, le secteur d'habitat est classé en Ub (habitat à dominante individuelle), le bois à l'intérieur de celui-ci en Na (zone naturelle protégée), avec également un statut d'espace boisé classé, la parcelle agricole à l'est en Aa (activités agricoles) et la parcelle au sud en Nzh (zone humide à caractère naturel).

#### Extrait du règlement graphique du PLU opposable



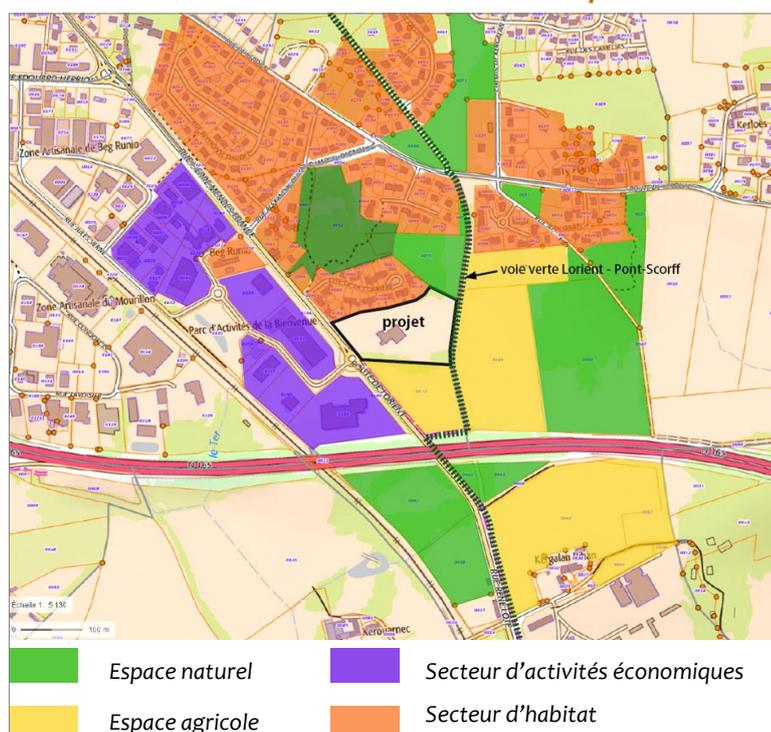
### II.1.3.2 - Occupation du sol dans l'environnement du site

Le site étudié se trouve au point de contact entre la partie sud de l'agglomération de Quéven et un ensemble d'espaces agro-naturels marquant la limite entre Quéven et Lorient, de part et d'autre de la RN 165. Il est bordé à l'ouest par la D 6, qui est le point d'entrée historique de Quéven en venant de Lorient. Cette voie sépare le quartier d'habitat pavillonnaire de Beg Runio, à l'est, et la zone artisanale de Beg Runio, à l'ouest. La parcelle d'implantation du projet se trouvant du côté est de la D 6, elle est bordée au nord par de l'habitat pavillonnaire (cité de la Clairière, 25 habitations), à l'ouest par la zone artisanale de Beg Runio, et au sud-est par des espaces agricoles traversés d'ouest en est par la RN 165, laquelle se trouve au plus près à 135 m du projet.

On relève par ailleurs la présence :

- De la voie ferrée Lorient – Quimper à 150 m à l'ouest ;
- De la voie verte Lorient – Pont-Scorff en bordure est de la parcelle ;
- D'un bois public avec chemins de promenade à 100 m au nord.

#### Occupation des sols



### II.1.3.3 - Paysage

Le dépôt de bus de la CTRL est placé précisément en entrée de la ville de Quéven lorsqu'on vient de Lorient par la D 6. Cette entrée est marquée par la présence d'alignements de beaux arbres sur talus de part et d'autre de la route, ce qui lui donne un caractère « vert » d'une grande qualité et permet une bonne insertion de la zone artisanale de Beg Runio. Le dépôt de bus est quant à lui habillé non seulement par ces arbres en bord de route, mais aussi et surtout par la haie bocagère qui le ceinture au sud. Malgré sa structure assez médiocre, elle masque efficacement les installations et participe donc fortement à préserver le caractère paysager de l'arrivée sur Quéven par le sud.

Les habitants du lotissement de la Clairière ont en revanche, du fait de leur situation en hauteur (3 à 4 m au-dessus du site), une vue plongeante sur le dépôt, d'autant qu'il n'existe que peu d'arbres pour le masquer.

#### Prises de vue dans l'environnement du site



Entrée de ville bordée d'arbres, le dépôt de bus se trouve à droite derrière la haie



Le lotissement de la Clairière a vue sur le dépôt de bus



Clôture grillagée et voie verte en limite est du site

### II.1.3.4 - Patrimoine historique et culturel

La commune de Quéven abrite dans son territoire deux monuments historiques dont les abords sont protégés à l'intérieur d'un périmètre de 500 mètres de rayon.

- Le premier, le tumulus de Kerroc'h, surnommé « Trou des Chouans », est un cairn mégalithique composé de deux dolmens formant une chambre. Datant du néolithique, il est classé par arrêté depuis le 17 juin 1977.
- Le second, le calvaire de l'église de Quéven est le témoin de la présence de l'ancien cimetière à cet emplacement. Datant du XVII<sup>e</sup> siècle, cette œuvre attribuée à Roland Doré est inscrite par arrêté depuis le 19 juillet 1937.

Le projet se situe en dehors des servitudes des deux monuments historiques.

### II.1.3.5 - Déplacements

---

**Le trafic routier** : D'après un comptage effectué par le Département du Morbihan en 2019, le trafic moyen journalier sur la RD6, axe routier situé en bordure du dépôt de bus de Quéven, est de 6.904 véhicules.

**Le réseau de transport collectif urbain** : Les transports et les déplacements sont une compétence d'origine de l'intercommunalité au Pays de Lorient. Le réseau de bus de Lorient Agglomération est actuellement exploité par la CTRL et comprend un réseau de bus et de liaisons maritimes.

Le réseau CTRL comprend 27 lignes de bus et 5 liaisons maritimes sur plus de 400 km et 1 000 points d'arrêts. 207 000 personnes sont desservies par ce réseau.

Elles relient les communes de Lorient Agglomération entre elles. La plupart des lignes desservent le centre-ville de Lorient où toutes les correspondances sont proposées à l'arrêt Gare d'échanges.

Le réseau de la CTRL se caractérise par :

- 4 lignes urbaines à haute fréquence qui vont desservir toutes les 12 ou 15 minutes les villes de Lorient, Plœmeur, Larmor-Plage, Quéven, Lanester
- 8 lignes principales complètent l'architecture du réseau
- 4 lignes Express dont 3 péri-urbaines en provenance de Plouay, Inzinzac-Lochrist, Languidic et Port de Pêche (correspondance avec Port-Louis La pointe) à destination de Lorient Gare d'échanges ou Lycées
- 5 lignes de bateaux et 1 ligne estivale supplémentaire
- 5 lignes de proximité et 10 lignes de correspondances assurent la desserte de l'ensemble des villes de l'agglomération
- 96 lignes dédiées aux services scolaires et entreprises.

La CTRL compte deux dépôts de bus :

- À Lorient, le dépôt de Demaine, qui compte 77 bus dont 14 articulés ;
- À Quéven au niveau de la zone d'activités de la Cardonnière, qui compte 18 bus dont 8 articulés.

Quéven est désormais desservie par trois lignes régulières aux objectifs différents et par conséquent aux caractéristiques spécifiques :

une ligne haute fréquence T4, support du Triskell de Quéven à Plœmeur, qui irrigue la centralité quévenoise et la relie à la centralité lorientaise en une quinzaine de minutes avec des passages toutes les 10 à 15 minutes et des départs identiques le matin en période scolaire, pendant les vacances et le samedi ;

une ligne principale (ligne 10 de Guidel à Ploemeur) qui dessert le sud ouest de la commune notamment les hameaux de Penquélen, Le Ménéguen et Saint-Nicodème, la base aéronavale de Lann-Bihoué et le sud des zones d'activités de Lann Roze et du Mourillon à raison de un à deux services par heure en semaine ;

une ligne de proximité (ligne 30 de Gestel à Pont-Scorff) qui permet surtout aux Gestellois et Scorvipontains de rejoindre la centralité quévenoise et qui assure la correspondance avec le Triskell (ligne T4) pour rejoindre le coeur de l'agglomération rapidement et confortablement.

Quéven, notamment sa centralité, est donc relativement bien desservi par les transports collectifs en ce qui concerne les déplacements vers la centralité lorientaise mais aussi vers les communes voisines de Guidel, Pont-Scorff et Gestel sachant que la très grande majorité des habitants peuvent accéder à un arrêt de bus à moins de 300 mètres de leur domicile.

Plan du réseau de transports collectifs (source : CTRL)

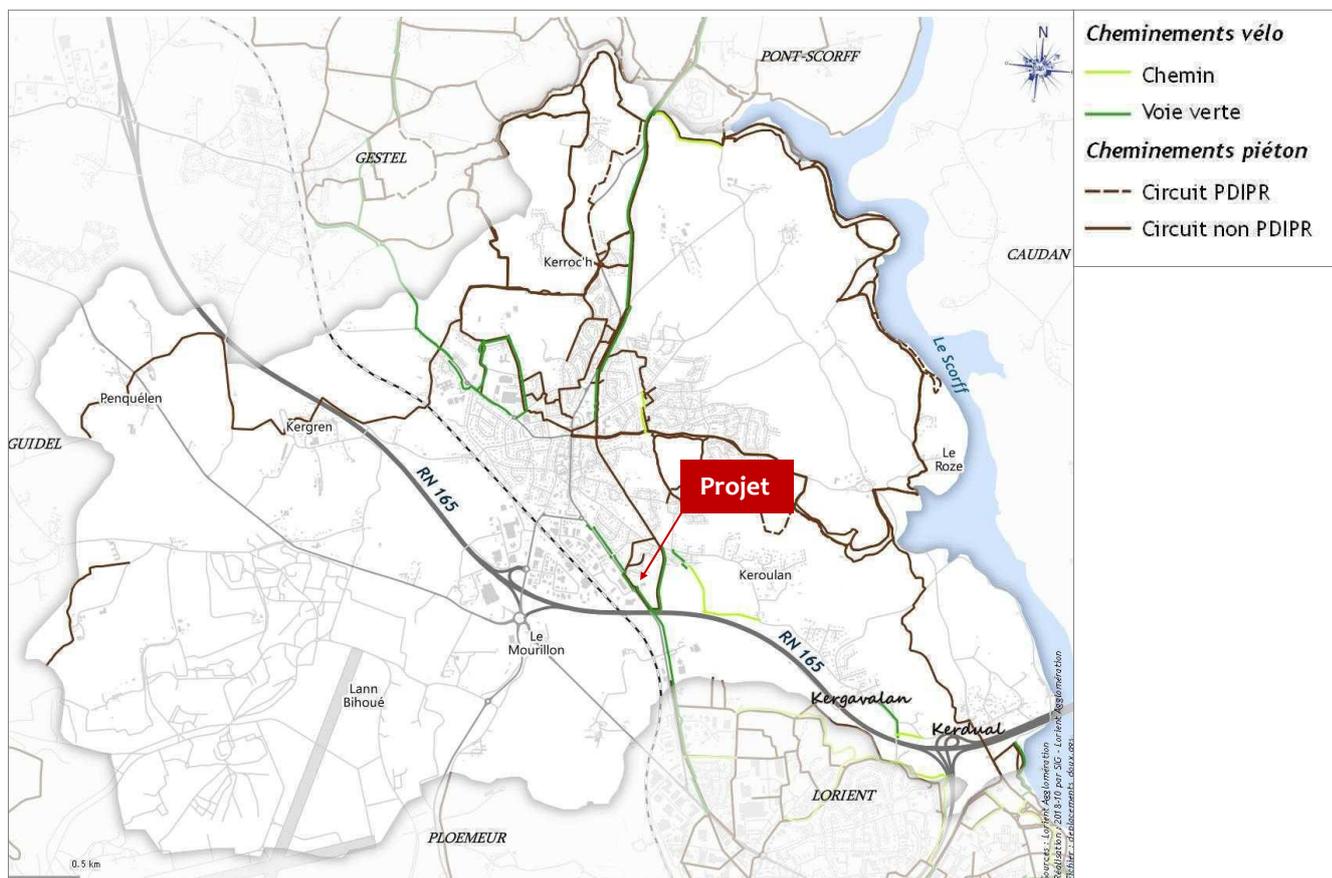


### Les cheminements piétons-vélos :

Le projet se situe en bordure de deux cheminements piétons-vélos qui assurent la liaison entre le centre de Quéven et Lorient :

- Un cheminement piétons-vélos en bordure de la RD6,
- Une piste piétons-vélos longeant la bordure Est du dépôt de bus.

### Les liaisons cyclables et piétonnes à Quéven



Le cheminement en bordure de la RD6



La piste bordant la limite Est du dépôt de bus

## II.1.4 - les risques naturels, technologiques et les nuisances

### II.1.4.1 - Risques naturels

Malgré sa situation géographique, Quéven n'est pas couvert par le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) concernant le Scorff approuvé par arrêté préfectoral le 27 août 2003.

Quéven est situé en zone de sismicité de niveau 2 ce qui correspond à un risque sismique faible mais non nul.

### II.1.4.2 - Risques industriels

Quéven dispose d'un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) autour de l'établissement SICOGAZ dont l'approbation préfectorale en date du 27 février 2012 précise l'aléa industriel.

Ce risque industriel est lié à la présence du site SICOGAZ (implanté depuis 50 ans), dépôt de gaz inflammables liquéfiés. Ce site est par ailleurs identifié SEVESO - seuil haut.

Le dépôt de bus de Quéven se situe en dehors des zones réglementées par le PPRT de Sicogaz implanté à l'ouest de la commune.

D'autre part, cinq entreprises sont des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation ou enregistrement.

#### Les ICPE de la commune

Nom établissement	Code postal	Commune	Régime	Statut Seveso
CARARON PHILIPPE	56530	QUEVEN	Enregistrement	Non Seveso
EARL KERGREN	56530	QUEVEN	Enregistrement	Non Seveso
MANE FILS - SA MANE LYRAZ SAVOURY DIVISO	56530	QUEVEN	Autorisation	Non Seveso
MINERVE SA	56530	QUEVEN	Inconnu	Non Seveso
SICOGAZ	56530	QUEVEN	Autorisation	Seuil Haut
VALIA	56530	QUEVEN	Enregistrement	Non Seveso

#### Les ICPE dans l'environnement du projet (source : [www.georisques.gouv.fr](http://www.georisques.gouv.fr))



Le dépôt bus de Quéven est situé à :

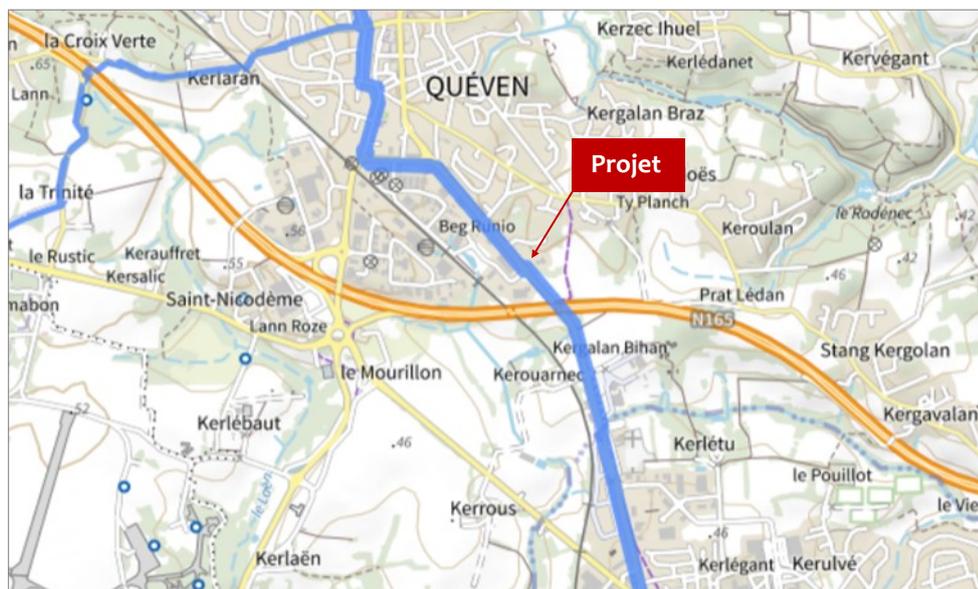
- 400 m de l'entreprise VALIA, ICPE soumise à enregistrement,
- 900 m de l'entreprise MANE FILS, ICPE soumise à autorisation.

### II.1.4.3 - Risques de transport de matières dangereuses

Le transport de matières dangereuses sur le territoire de Quéven se caractérise par :

- la RN 165,
- les lignes ferroviaires,
- la canalisation de transport de gaz haute pression « Arzano-Quéven »
- la ligne de transport 63 kV « Kérolay-Le Poteau Rouge ».

#### Tracé de la canalisation de transport de gaz haute pression



Le dépôt bus de Quéven se situe en bordure de la canalisation de transport de gaz.

### II.1.4.4 - Nuisances sonores

L'ambiance sonore du secteur d'étude est caractérisée par :

- Le trafic routier sur la RD6 avec un trafic moyen journalier de 6.904 véhicules,
- Les zones d'activités de Beg Runio et du Mourillon.

Pour les habitants du lotissement en bordure nord du dépôt de bus, le trafic des camions dans l'enceinte du dépôt constitue également une nuisance sonore significative.

### II.1.4.5 - Qualité de l'air

La qualité de l'air sur le territoire de Lorient est suivie par l'association Air Breizh qui est un organisme de surveillance, d'étude et d'information sur la qualité de l'air en Bretagne.

Le réseau de surveillance de la qualité de l'air est constitué de deux stations situées au niveau du centre technique municipal et de l'école du Bois Bissonnet à Lorient.

L'agglomération lorientaise bénéficie la majeure partie du temps d'un climat océanique venteux ou pluvieux favorable à la dispersion de la pollution par brassage et lessivage de l'atmosphère.

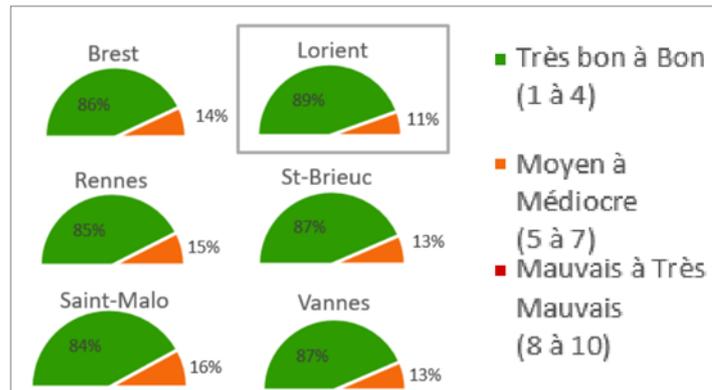
Cependant, certaines situations météorologiques, anticycloniques et absence de vent, bloquent les polluants sur place et peuvent conduire pour les mêmes émissions de l'agglomération, à des niveaux nettement supérieurs.

L'indice de qualité de l'air, compris entre 1 et 10, est calculé pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. En Bretagne, il est déterminé à partir des concentrations de trois polluants : le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), l'ozone (O<sub>3</sub>) et les PM<sub>10</sub>. À chaque polluant correspond un sous-indice calculé à partir des concentrations mesurées. Ces sous-indices sont calculés à partir des maxima horaires pour le NO<sub>2</sub> et l'O<sub>3</sub> et des moyennes journalières pour les PM<sub>10</sub>. L'indice retenu est le plus élevé des sous-indices considérés.

D'après le bilan de l'année 2020, il apparaît que la qualité de l'air à Lorient a été très bon 319 jours.

### Indice de la qualité de l'air en 2020 à Lorient

(source : Air Breizh)



En 2020, les valeurs réglementaires annuelles ont été respectées par les stations de mesure de Lorient, hormis l'objectif à long terme pour l'O<sub>3</sub> (protection de la santé humaine et de la végétation). Notons un dépassement du seuil d'Information/Recommandation (IR) en mars 2020 pour les PM<sub>10</sub>.

### La comparaison aux valeurs réglementaires annuelles (source : Air Breizh)

Polluants	Respect des valeurs réglementaires annuelles Sur le territoire*	Commentaires
Dioxyde d'azote (NO <sub>2</sub> )	✓	
Particules PM <sub>10</sub>	✓	Un dépassement du seuil journalier (IR)
Particules PM <sub>2.5</sub>	✓	
Ozone (O <sub>3</sub> )	✗ <sub>OLT</sub>	

✓valeurs réglementaires respectées - ✗ : valeurs réglementaires non respectées  
OLT : Objectif à Long Terme

#### II.1.4.6 - Assainissement des eaux usées

À Quéven, le réseau de collecte d'eaux usées est composé d'un linéaire d'un peu plus de sept kilomètres et prend en charge la très grande majorité des Quévenois notamment l'intégralité de la centralité principale et les zones d'activités (Mourillon, Lann Roze, Beg Runio, Bienvenue) ainsi que les hameaux de Ker dual, Stang Kergolan/Kergavalan, Kéroulan/Kerloës et Kerroc'h.

Le dépôt de bus de Quéven est raccordé au réseau de collecte des eaux usées.

La station d'épuration de type boue activée qui collecte et traite ces eaux est située au lieu-dit Le Radenec, présente une capacité de 30 000 équivalents-habitants et une capacité résiduelle de traitement, du point de vue de la charge organique, de près de 14.000 EH en 2020.

## Chiffres clés de la station d'épuration de Quéven

<p><b>Description de la station</b></p> <p><b>Nom de la station :</b> QUEVEN LE RADENEC (Zoom sur la station)</p> <p><b>Code de la station :</b> 0456185S0001</p> <p><b>Nature de la station :</b> Urbain</p> <p><b>Réglementation :</b> Eau</p> <p><b>Région :</b> BRETAGNE</p> <p><b>Département :</b> 56</p> <p><b>Date de mise en service :</b> 31/12/1989</p> <p><b>Service instructeur :</b> DDTM 56</p> <p><b>Maitre d'ouvrage :</b> LORIENT AGGLOMERATION</p> <p><b>Exploitant :</b> LORIENT AGGLOMERATION</p> <p><b>Commune d'implantation :</b> QUEVEN</p> <p><b>Capacité nominale :</b> 30000 EH</p> <p><b>Manuel d'autosurveillance validé :</b> Non</p> <p><b>Traitement requis par l'arrêté national du 21/07/2015 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traitement secondaire</li> <li>- Dénitrification</li> <li>- Déphosphatation</li> </ul> <p>+ Filières de traitement :</p>	<p><b>Chiffres deffs en 2020</b></p> <p><b>Charge maximale en entrée :</b> 16162 EH</p> <p><b>Débit arrivant à la station :</b></p> <p><b>Valeur moyenne :</b> 1909 m<sup>3</sup>/j</p> <p><b>Percentile95 :</b> 2645 m<sup>3</sup>/j</p> <p><b>Débit de référence retenu :</b> 2645 m<sup>3</sup>/j</p> <p><b>Production de boues :</b> 246.33 tMS/an</p> <p><b>Destinations des boues en 2020 (en tonnes de matières sèches par an) :</b></p> <div style="text-align: center;">  <p>Épandage</p> </div> <p>Chiffres deffs en 2019</p> <p>Chiffres deffs en 2018</p> <p>Chiffres deffs en 2017</p> <p>Chiffres deffs en 2016</p>	<p><b>Milieu récepteur</b></p> <p><b>Bassin hydrographique :</b> LOIRE-BRETAGNE</p> <p><b>Type :</b> Estuaire (dont étang salé)</p> <p><b>Nom :</b> Rejet QUEVEN le Radenec</p> <p><b>Nom du bassin versant :</b> SCORFF</p> <p><b>Zone Sensible :</b> CM - Le Blavet, le Scorff et la rade de Lorient</p> <p><b>Sensibilité azote :</b> Oui (Ar. du 22/02/2006)</p> <p><b>Sensibilité phosphore :</b> Oui (Ar. du 22/02/2006)</p> <p>Voir le point de rejet (Double-cliquer sur le point pour l'effacer)</p> <p><b>Respect de la réglementation nationale en 2020</b></p> <p><b>Conforme en équipement au 31/12/2020 :</b> Oui</p> <p><b>Date de mise en conformité :</b> 11/08/2008</p> <p><b>Abattement DBO5 atteint :</b> Oui</p> <p><b>Abattement DCO atteint :</b> Oui</p> <p><b>Abattement Ngl atteint :</b> Oui</p> <p><b>Abattement Pt atteint :</b> Oui</p> <p><b>Conforme en performance en 2020 :</b> Oui</p> <p><b>Réseau de collecte conforme (temps sec) :</b> Oui</p> <p><b>Date de mise en conformité :</b> 31/12/2016</p> <p><b>Respect de la réglementation en 2019</b></p> <p><b>Respect de la réglementation en 2018</b></p> <p><b>Respect de la réglementation en 2017</b></p> <p><b>Respect de la réglementation en 2016</b></p> <p><b>Respect de la réglementation en 2015</b></p> <p><b>Respect de la réglementation en 2014</b></p>
--	--	---

### II.1.4.7 - Assainissement des eaux pluviales

Le dépôt de bus de Quéven est raccordé à un bassin de rétention enterré présentant un volume de rétention de 500 m<sup>3</sup> pour un débit de fuite de 10 l/s. A l'aval du bassin, les eaux de ruissellement du site sont dirigées vers un déboureur-séparateur à hydrocarbure.

Les eaux de l'aire de lavage et les eaux de ruissellement de l'aire d'avitaillement en carburant sont dirigées vers un déboureur-séparateur à hydrocarbure. Elles sont ensuite dirigées vers le bassin de rétention.

Le bassin de rétention se vidange vers un fossé juste en amont du talus planté qui a pour exutoire la prairie humide au sud du projet.

### II.1.4.8 - Alimentation en eau potable

Lorient Agglomération est compétente pour la production et la distribution d'eau potable assurée en régie soit par marché de prestation de service (c'est le cas de Quéven depuis le 1er janvier 2017), soit par contrat de délégation de service public.

Les deux sites de prélèvement (eaux de surface) les plus proches de Quéven sont l'usine de Leslé à Pont-Scorff (capacité de traitement de 250 m<sup>3</sup>/h) et celle du Petit Paradis à Lorient (capacité de traitement de 1 260 m<sup>3</sup>/h).

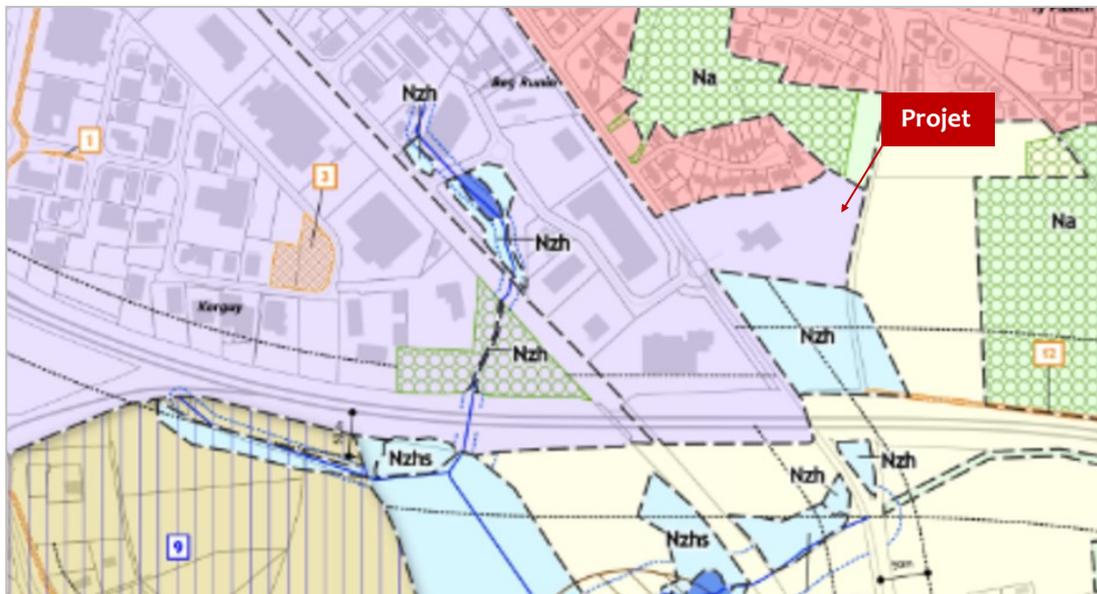
On ne recense pas de captage d'eau potable d'eaux souterraines sur le territoire de Quéven.

## II.2 - Perspectives de l'évolution probable de l'environnement

S'agissant d'une parcelle fortement anthropisée, l'évolution probable du site du dépôt de bus en l'absence de projet est globalement limitée.

Dans l'environnement du site, le règlement graphique du PLU montre que les perspectives d'évolution de l'urbanisation sur ce secteur sont également très limitées.

Extrait du règlement graphique du PLU opposable



## II.3 - Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux de la zone

Les enjeux sur l'environnement présentés ci-après sont définis en fonction du projet considéré et sur l'ensemble des thématiques abordées dans l'état initial de l'évaluation environnementale. Les enjeux sont en relation avec la sensibilité des thématiques abordées par rapport au projet considéré :

**Enjeu fort** : La thématique abordée est très sensible au projet. Celui-ci peut engendrer un impact fort positif ou négatif sur la thématique. Aussi, la sensibilité de la thématique doit être absolument prise en compte dans la conception du projet ou dans les mesures compensatoires/réductrices ou suppressives. Dans le cas d'un impact positif, le projet permet de répondre à un besoin de la société. Dans le cas d'un impact négatif, toutes les mesures doivent être mises en place.

**Enjeu moyen** : La thématique abordée est sensible au projet. Elle doit être prise en compte dans la conception du projet.

**Enjeu faible** : La thématique abordée est peu sensible au projet. Celui-ci n'engendre que peu d'impact, positif ou négatif. La thématique est à considérer dans la conception du projet dans une moindre mesure.

**Sans enjeu** : La thématique abordée n'est pas concernée par le projet. Celui-ci n'a aucune influence sur la thématique et le milieu considérés.

## Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux

Thématique	Niveau d'enjeu	Remarque
<b>Environnement physique</b>		
Conditions climatiques		Aucun impact du projet sur les conditions météorologiques
Géologie-hydrogéologie-Occupation des sols		Le site est déjà fortement artificialisé et imperméabilisé.
Relief - Topographie		Aucune sensibilité au projet
Réseau hydrographique-Hydrologie		Le site dispose d'un bassin de rétention limitant les débits à 10 l/s. Aucune sensibilité au projet
Zones humides		La prairie humide en bordure Sud du site est isolée par un talus planté qui assure une protection physique. La seule sensibilité concerne le sujet de la qualité des eaux de ruissellement
Qualité des eaux superficielles		Le site dispose d'équipements de traitement des eaux de ruissellement. Les sources de pollution des eaux générées par le projet sont faibles à nulles
<b>Environnement naturel</b>		
Faune-Flore		Site fortement artificialisé avec présence d'une haie bocagère en limite sud
Continuité écologique		La parcelle se situe dans un environnement fortement fragmenté. Une petite continuité écologique pourrait être développée.
Les ZNIEFF		Le projet est situé à proximité de la ZNIEFF 2 n°530015687 " Scorff / Forêt de Pont-Calleck". Sensibilité au projet au regard d'éventuelles nuisances sonores.
Natura 2000		Sensibilité faible à nulle au projet. Celui-ci est à 1.8 km des limites du site Natura 2000
<b>Environnement humain</b>		
Urbanisme		Un lotissement se situe en bordure nord du dépôt. Forte sensibilité aux nuisances sonores et aux risques industriels
Paysage		Vue plongeante des habitants du lotissement de la clairière sur le site déjà fortement anthropisé
Patrimoine historique et culturel		Aucune sensibilité. Le projet se situe en dehors des servitudes de protection des deux monuments historiques recensés sur la commune
Déplacement et cheminement		Le site se situe en bordure de la RD6 et est bordé par deux cheminements piétons-vélos
Risques naturels		Quéven est situé en zone de sismicité de niveau 2 ce qui correspond à un risque sismique faible
Risques technologiques		Aucun risque d'effet domino en raison de l'éloignement des autres ICPE. En revanche le projet est susceptible de générer un risque
Nuisances sonores		L'ambiance sonore est caractérisée par la circulation routière sur la RD6, l'activité sur le site du dépôt de bus et les activités de la zone artisanale
Qualité de l'air - Climat		Le projet vise à remplacer des bus fonctionnant au diesel par des bus fonctionnant au gaz naturel.
Assainissement des eaux usées		
Assainissement des eaux pluviales		Le dépôt de bus dispose d'un bassin de rétention des eaux de ruissellement raccordé à un séparateur à hydrocarbures
Alimentation en eau potable		Aucun prélèvement d'eau souterraine ou superficielle sur le terrain de Quéven.

### III. ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR L'ENVIRONNEMENT

#### III.1 - Évaluation des incidences sur le milieu physique

##### III.1.1 - Incidences sur la géologie et l'hydrologie

Le projet viendra modifier la nature des sols en artificialisant environ 2500 m<sup>2</sup> de surface aujourd'hui végétalisée. Ceci induira une moindre infiltration des eaux dans le sous-sol.

**Globalement les incidences sur la géologie et l'hydrogéologie sont négligeables à nulles.**

##### III.1.2 - Incidences sur le relief et la topographie

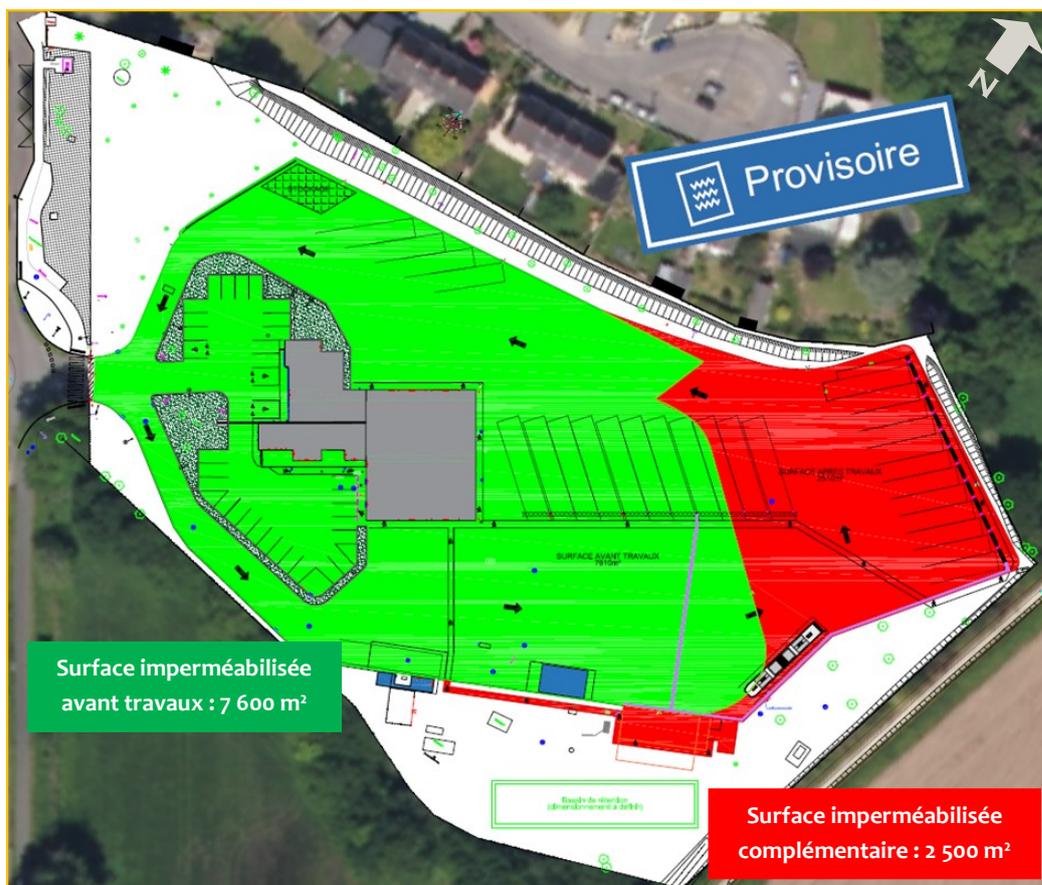
Les incidences sur le relief et la topographie l'hydrogéologie sont nulles sachant que le projet n'indura ni remblaiement, ni décaissement de la parcelle.

**Globalement les incidences sur le relief et la topographie sont nulles.**

##### III.1.3 - Incidences sur la nature des sols

Le projet viendra modifier la nature des sols en artificialisant environ 2.500 m<sup>2</sup> de surface aujourd'hui végétalisée.

*Artificialisation des sols - Source : EPI*



**Le projet viendra modifier la nature des sols en artificialisant environ 2 500 m<sup>2</sup> de surface aujourd'hui végétalisée.**

### III.1.4 - Incidences sur le réseau hydrographique et les zones humides

Le projet induit une augmentation de l'imperméabilisation de la parcelle. Le débit des eaux de ruissellement sera augmenté par rapport à l'état actuel.

Le site dans sa configuration actuelle présente un bassin de rétention enterré d'un volume de 500 m<sup>3</sup> avec un débit de fuite de 10 l/s.

Dans la configuration future, le bassin de rétention des eaux de ruissellement sera modifié. Nous le verrons dans le chapitre relatif aux mesures ERC, ce bassin sera redimensionné, conformément au SDAGE Loire-Bretagne, sur la base d'un débit de fuite de 3 l/s/ha et d'une pluie décennale.

Comme dans la configuration actuelle, un déboureur-séparateur à hydrocarbures sera mis en œuvre en aval du bassin de rétention afin de piéger toute pollution accidentelle.

Les incidences sur la zone humide sont positives sachant que les risques de pollution des eaux de ruissellement par les hydrocarbures seront réduits par rapport à l'état actuel (cf. Chapitre suivant)

**Les incidences du projet sur le réseau hydrographique, l'hydrologie et les zones humides sont faibles à négligeables.**

### III.1.5 - Incidences sur la qualité des eaux

En considérant la suppression des bus fonctionnant au diesel (courant 2024) par des bus fonctionnant au GNV, l'aire d'avitaillement en carburant sera à terme inutilisée réduisant ainsi les risques de pollution des eaux de ruissellement par les hydrocarbures.

Les équipements pour la distribution du GNV ne génèrent de leur côté qu'un faible risque de pollution des eaux (seul le compresseur à gaz contient de l'huile). En cas de fuite d'un équipement, le GNV se dissipera dans l'atmosphère.

Par ailleurs, un nouveau bassin de rétention dimensionné pour prendre en compte l'extension de l'imperméabilisation du site sera mis en œuvre. Un déboureur-séparateur à hydrocarbures sera également mis en œuvre en aval du bassin pour piéger toute pollution accidentelle sur le site.

**En réduisant les risques de pollution accidentelle par les hydrocarbures, les incidences du projet sur la qualité des eaux sont positives.**

## III.2 - Évaluation des incidences sur l'environnement naturel

### III.2.1 - Incidences sur les milieux naturels, la faune et la flore

Compte tenu du caractère fortement artificialisé du site ainsi que des caractéristiques du projet, celui-ci n'apparaît pas susceptible d'incidences négatives significatives sur les milieux naturels, la flore et la faune. Toutefois, la modification du dispositif de stationnement des bus nécessite d'artificialiser environ 2300 m<sup>2</sup> d'espace semi-naturel en partie nord-est du site, correspondant à la date de la présente étude à un ancien fourré ayant fait l'objet d'un broyage mécanique, au sein duquel ont été provisoirement conservés deux groupes de jeunes bouleaux.

### III.2.2 - Incidences sur la continuité écologique

Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à des continuités écologiques, notamment à celle constituée par la haie bocagère qui ceinture le site au sud et qui restera à l'écart des aménagements.

### III.2.3 - Incidences sur le patrimoine naturel

Le projet étant situé sur le bassin versant du Ter, cours d'eau qui se jette dans le rade de Lorient, il n'est pas de nature à porter atteinte à la ZNIEFF 2 n°530015687 " Scorff / Forêt de Pont-Calleck".

## III.3 - Évaluation des incidences sur l'environnement humain

### III.3.1 - Incidences sur le bâti et le voisinage

Le dépôt de bus de Quéven se situe en bordure d'un lotissement qui surplombe le site d'environ 2 mètres.

Ces habitations individuelles constituent un enjeu fort pour le projet au regard :

- Des paysages,
- Des nuisances sonores,
- De la qualité de l'air,
- Des risques technologiques.

Les incidences du projet sur l'habitat seront ainsi traitées spécifiquement au niveau des 4 thématiques susmentionnées.

### III.3.2 - Incidences sur le paysage

L'aménagement de la nouvelle aire de stationnement des bus en partie nord-est du site aura pour effet d'artificialiser sensiblement le paysage perçu par les habitants du lotissement de la Clairière, qui donne directement sur le projet. Il artificialisera également le paysage perçu par les usagers de la voie verte qui longe le site à l'est, du fait qu'il n'existe aucun écran visuel entre cette voie et le site.

Les autres dispositions du projet ne posent pas de problème particulier au regard du paysage.

### III.3.3 - Incidences sur le patrimoine historique et culturel

Le projet ne se situe pas dans un périmètre de protection des monuments historiques.

Le projet n'a aucune incidence sur le patrimoine historique.

### III.3.4 - Incidences sur le patrimoine archéologique

La cartographie des sites archéologiques extraite du rapport de présentation du PLU n'indique pas la présence de sites archéologiques dans l'environnement proche du projet.

### III.3.5 - Incidences sur les déplacements et cheminements

Le projet vise à transformer la flotte de bus roulant au diesel par une flotte fonctionnant au BioGNV.

Ceci s'inscrit dans le projet de territoire de Lorient Agglomération adopté lors de la séance du Conseil communautaire du 9 novembre 2021 qui précise dans son axe 3.3 «un territoire exemplaire en matière de transition

écologique et énergétique» l'ambition de Lorient Agglomération de contribuer à l'autonomie énergétique «décarbonnée» de son territoire. Cette ambition s'appuie sur une stratégie structurée pour «décarbonner» les transports maritimes et terrestres du territoire.

La possibilité d'offrir un moyen de transport "décarbonnée" permettra notamment de renforcer l'image de la CTRL et de concourir à une augmentation de la fréquentation de son réseau.

**L'incidence du projet sur les déplacements sur le territoire de Lorient-Agglomération est donc très positive sachant qu'elle permettra de réduire les déplacements en voiture.**

### III.3.6 - Incidences sur les risques naturels

Le site du dépôt de bus de Quéven n'est pas soumis à des risques naturels majeurs. Seul un risque faible de séisme.

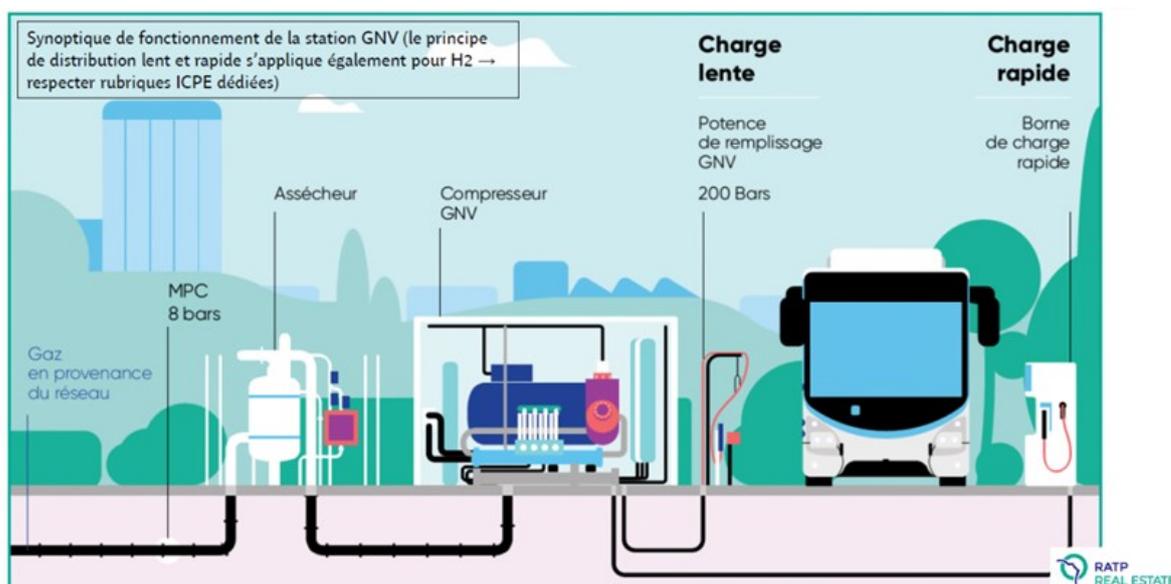
**L'incidence du projet sur les risques naturels est nulle.**

### III.3.7 - Incidences sur les risques technologiques

Afin d'évaluer les incidences du projet, il convient au préalable d'avoir une connaissance des équipements qui seront mis en œuvre sur le site :

#### *Synoptique de fonctionnement de la station GNV qui sera mise en œuvre*

Source : RATP Real Estate



#### *Vue des équipements mis en œuvre sur d'autres sites - Source : RATP Real Estate*



Le compresseur est le cœur du système qui permet de passer le gaz de la pression du réseau GRDF (4 à 25 bar) à la pression compatible avec les réservoirs des bus GNV (200bar)–H2(350bar).

Les bus au GNV et leur infrastructure de charge font appel à une technologie mature et éprouvée :

- 180 stations GNV en service en France,
- 25 000 véhicules GNV en France,
- 15% des bus urbains roulent au GNV en France.

Par ailleurs, il convient de préciser que :

- Le GNV et H<sub>2</sub> sont les carburants les plus difficilement inflammables. La température nécessaire pour enflammer le gaz naturel se situe à 540 °C et H<sub>2</sub> 560 °C soit le double du gazole
- Le GNV et H<sub>2</sub>, plus légers, que l'air se dissipent rapidement en cas de fuite, sans former de nappe explosive ou de flaque inflammable, contrairement aux autres carburants.

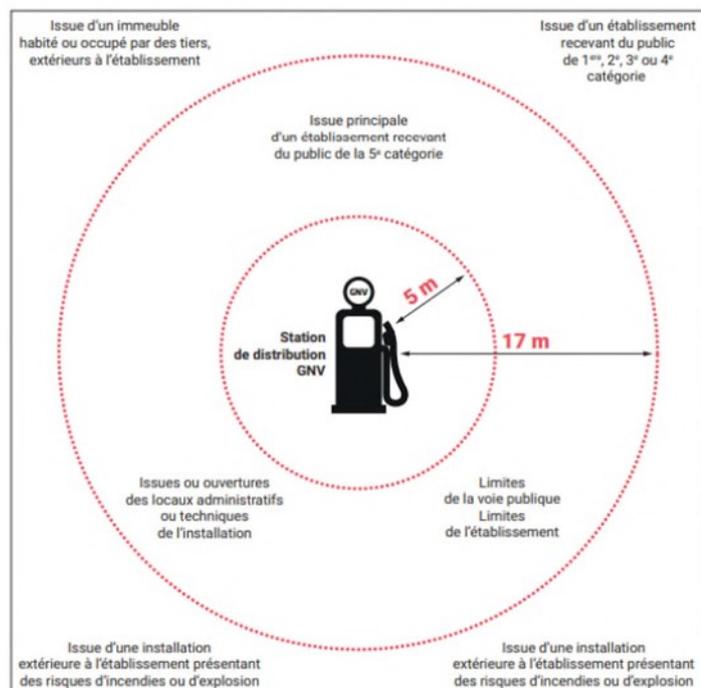
La station de distribution de GNV de Quéven sera soumise aux obligations réglementaires suivantes :

- À déclaration (1er seuil/5 seuils) en préfecture au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Le projet sera soumis à déclaration ICPE sous la rubrique 1413 – Installation de remplissage de réservoirs de gaz naturel ou biogaz sous pression si la capacité de compression de la station est supérieure ou égale à 80m<sup>3</sup>/h ou si la masse de gaz stockée sur la station est supérieur à 1 tonne. L'installation doit répondre aux exigences précisées dans l'arrêté du 7 janvier 2003.
- À la réglementation ATEX 2014/34/U en ce qui concerne le choix des composants et les règles de mise en œuvre,
- À la norme NF C 15-100 relatif aux Installations électriques à basse tension,
- À l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

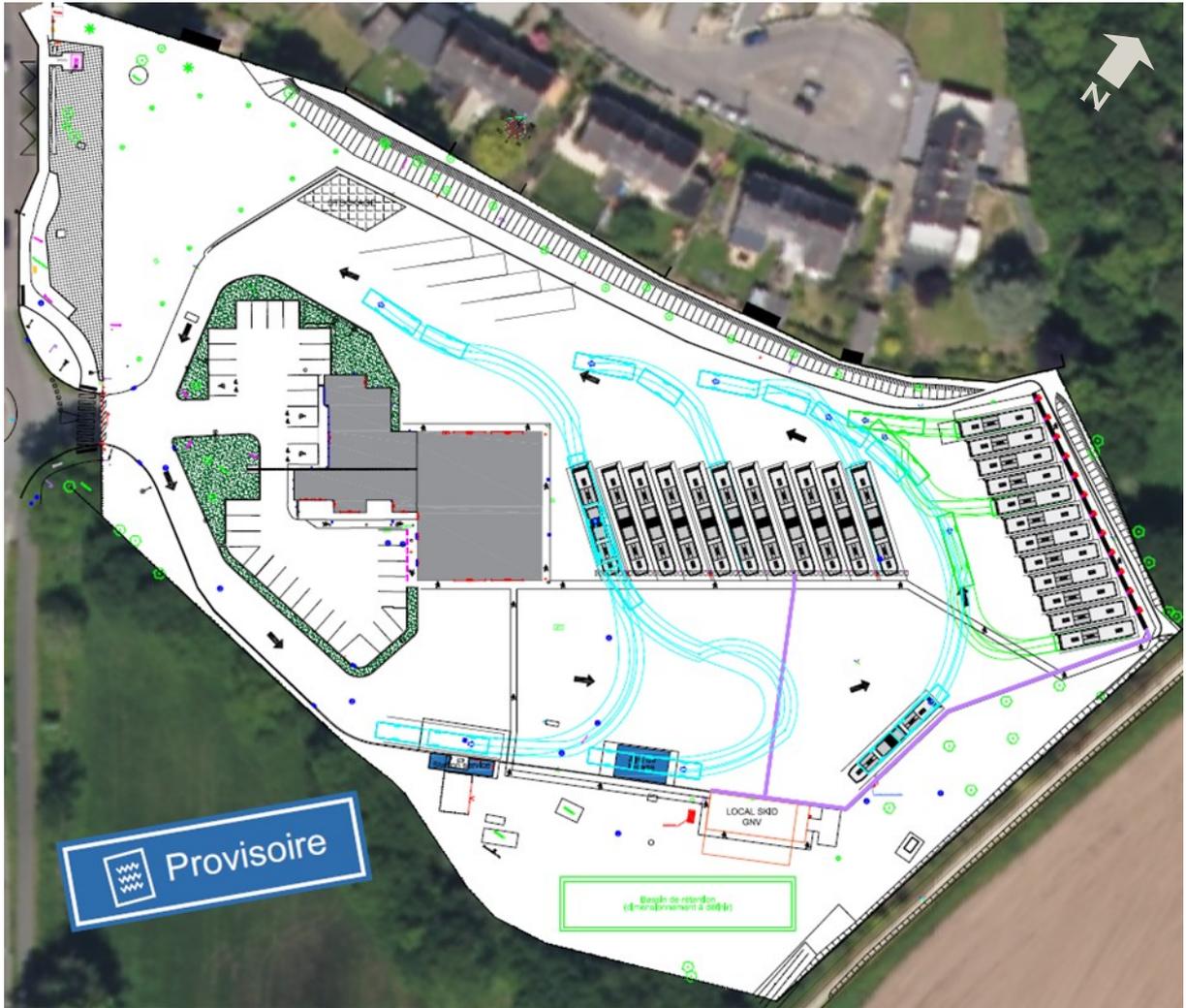
Par ailleurs, les installations seront soumises :

- À des contrôles périodiques,
- Au respect de règles d'implantation et d'éloignement, (5m–17m/BIOGNV--8m–10m/H<sub>2</sub>)
- À la mise en place de systèmes de détection gaz et incendie,
- À la mise en place de moyens de secours contre l'incendie,
- À la mise en place système de détection de surpression et d'isolement automatiques,
- Et plus encore (Cf chapitre relatif aux mesures ERC).

### Distance de sécurité réglementaire pour l'implantation de stations GNV (Hors ARD)



Du point de vue de l'implantation des équipements sur le site de Quéven, le compresseur et les zones de charge des bus ont été implantés le plus loin possible des habitations. Le compresseur qui est l'équipement le plus bruyant sera situé à plus de 85 m de la première maison du voisinage.



En conclusion, il apparaît que les bus au GNV et leur infrastructure de charge font appel à une technologie mature et éprouvée. Le projet de Quéven sera soumis à l'élaboration d'un dossier de déclaration ICPE intégrant une étude de danger. Les risques technologiques du projet sur le voisinage seront ainsi étudiés avec précision par un bureau d'études compétent sur la base d'un projet conçu avec précision (Les études de conception technique du projet viennent de commencer au moment où nous rédigeons le présent rapport). Le dossier de déclaration et l'étude de danger seront ainsi contrôlés par les services de la Direction de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement de la Préfecture du Morbihan.

Par ailleurs, l'exploitation du site sera assurée conformément à des règles en vigueur extrêmement rigoureuses.

### III.3.8 - Incidences sur l'environnement sonore

Au préalable, il convient d'apporter des précisions sur les heures de service des bus :

#### Heures de service des bus sur le site de Quéven dans l'état actuel et l'état futur

Service voiture	ligne	En période scolaire		Distance parcourue
		Horaire début	horaire fin	
1002	10	5h30	22h	306,9
1004	10	6h30	19h	230,3
1005	10	6h30	18h	211,9
1007	10	15h30	20h	77,4
3001	30	5h30	20h	132,2
3002	30	17h30	21h	52,5
3601	36	6h	20h	266,3
T1a5	T1a	7h	20h	165,2
T1a	T1a	6h	23h	207,4
T1a	T1a	6h	23h	207,4
T1b	T1b	6h	23h	207,4
T1b	T1b	6h	23h	207,4
T1b4	T1b	6h30	21h	192,3
T401	T4	4h45	19h30	255,0
T402	T4	5h	21h30	241,0
T403	T4	5h30	21h	269,0
T404	T4	5h30	21h	268,9
T405	T4	6h	19h30	222,6
T406	T4	6h30	22h	236,1
T407	T4	6h30	21h	120,2
T408	T4	7h	20h	106,4
T409	T4	7h	22h30	269,0
T410	T4	7h	21h	236,5

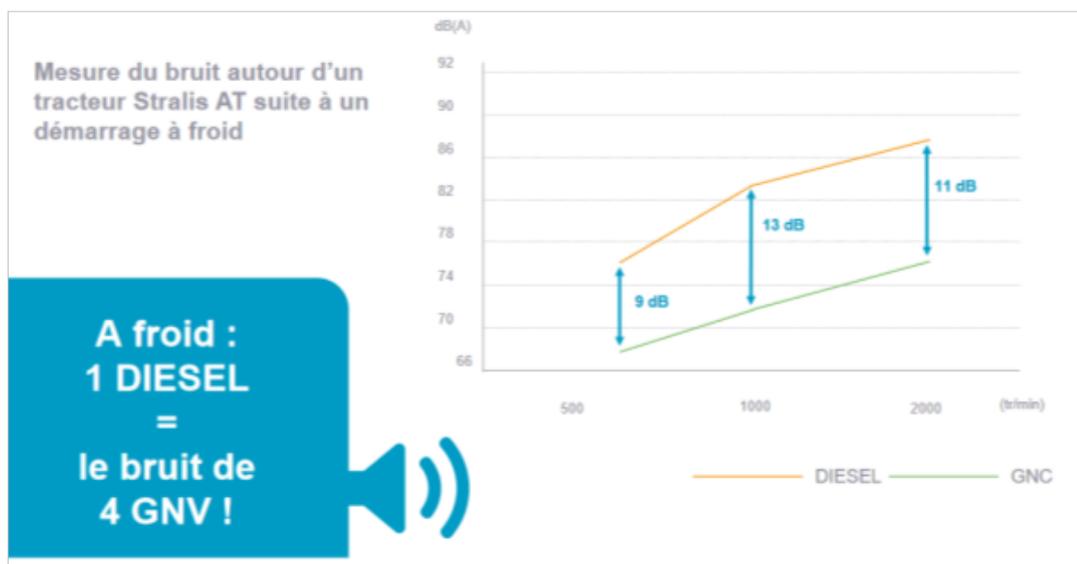
Service voiture	ligne	Pendant le FIL et Week-end		Distance parcourue
		Horaire début	horaire fin	
3001	30	10h	16h	103,8082
3001	30	5h30	11h30	116,6744
3002	30	14h30	22h	141,543
5001	50	12h30	21h	155,3284
T1a2	T1a	6h	22h	222,7451
T1b2	T1b	6h	22h	227,5901
T1	T1	6h30	00h30	264,4
T1	T1	6h30	00h30	264,4
T1	T1	6h30	00h30	264,4
T1	T1	6h30	00h30	264,4
T401	T4	4h45	20h	268,9932
T402	T4	5h	21h	282,9044
T403	T4	5h	22h	315,3976
T404	T4	5h30	20h30	268,9332
T405	T4	5h30	20h30	268,9932
T406	T4	5h45	21h30	282,9044
T407	T4	10h	22h	208,6176
T408	T4	10h	21h	176,1244

Les émissions sonores d'un bus fonctionnant au GNV sont 50% plus faibles que celles d'un bus au gazole.

En outre, comme le montre la figure suivante, le démarrage à froid d'un bus GNV génère quatre fois moins de bruit qu'un bus au gazole.

## Comparaison des émissions sonores au démarrage

Source : RATP Real Estate



Le remplacement de la flotte de bus au gazole par des bus au GNV en 2024 sur le site de Quéven est donc très positif pour le voisinage, mais également pour l'ensemble de la population du territoire de Lorient Agglomération.

Par ailleurs, l'aménagement du site de Quéven va induire la création d'une nouvelle source d'émissions sonores pour le voisinage : il s'agit du compresseur. Celui-ci est le cœur du système de distribution qui sera mis en œuvre. Il permet de compresser le gaz de la pression du réseau GRDF (4 à 25 bar) à la pression compatible avec les réservoirs des bus GNV (200 bar).

Ce compresseur constitue ainsi une source d'émissions sonores qui peut potentiellement induire des nuisances pour le voisinage.

Cependant, ce compresseur :

- Fera l'objet d'une isolation phonique poussée (à l'issue d'une étude acoustique),
- Sera implanté au Sud du site, à plus de 85 m de la première maison,
- Sera « couvert » partiellement par le bruit de la RD6.

Une mesure acoustique sera réalisée par un bureau d'études spécialisé indépendant pour établir la situation initiale. Elle permettra de définir les exigences et dispositions d'isolation de la compression pour garantir que le projet ne sera pas à l'origine de nuisances sonores.

Globalement, les incidences du projet sur l'environnement sonore du voisinage sont globalement positives. Les mesures ERC qui seront présentées dans la suite du document vont dans le sens d'une réduction des émissions sonores par rapport à l'état actuel.

### Modèle de compresseur



### III.3.9 - Incidences sur la qualité de l'air

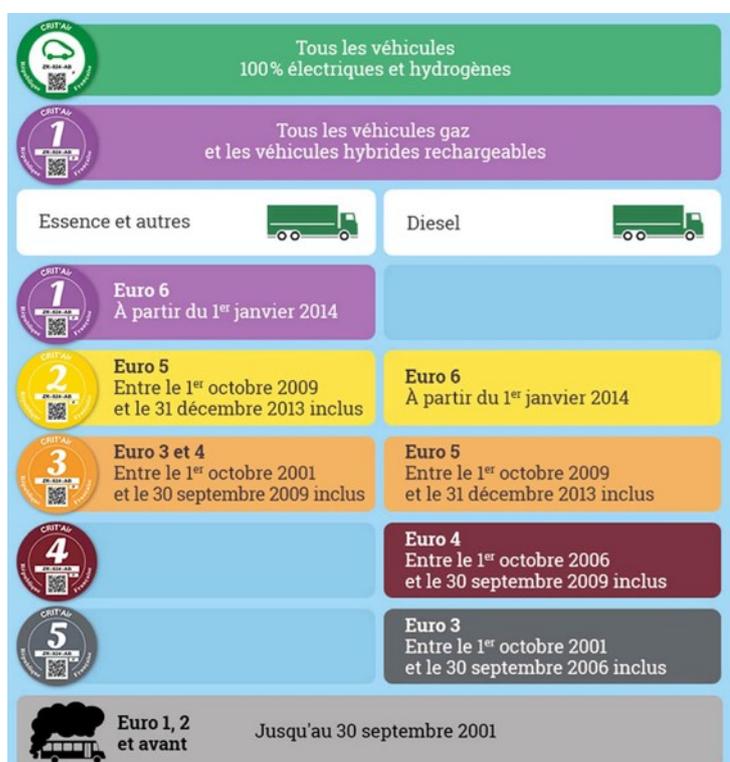
L'objectif de Lorient-Agglomération est de remplacer sa flotte de bus fonctionnant au gazole par une flotte de bus fonctionnant au Gaz Naturel Volatil biologique (BioGNV) pour 80% de la flotte et à l'Hydrogène vert pour 20% de la flotte.

Pour information : L'origine du BioGNV est différente du gaz fossile : il est produit à partir de déchets organiques issus de l'industrie agro-alimentaire, d'ordures ménagères, ou encore de boues de stations d'épuration. Il est 100% renouvelable.

L'hydrogène est produit par électrolyse de l'eau à partir d'électricité. L'hydrogène vert est produit à partir d'électricité issue des énergies renouvelables (éolien, solaire, hydraulique).

Du point de vue de la qualité des émissions dans l'atmosphère, les véhicules fonctionnant à l'hydrogène rejettent de la vapeur d'eau.

#### Classement Certificat Qualité de l'air pour les poids lourds, autobus et autocar



Concernant les performances environnementales, les véhicules fonctionnant avec du BioGNV génèrent :

- 80% d'émissions de CO<sub>2</sub> de moins par rapport au diesel,
- 50% d'émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) par rapport au diesel,
- 95% d'émissions de particules par rapport au Seuil Euro VI.

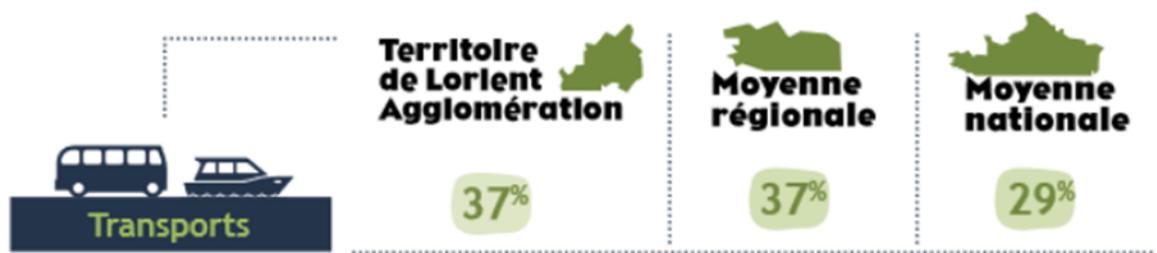
Le dépôt de bus de Quéven n'accueillera que des bus fonctionnant au BioGNV. L'incidence du projet sur la qualité de l'air du territoire, et en particulier au niveau du voisinage proche, est donc très positive.

### III.3.10 - Incidences sur le climat

Lorient Agglomération s'est dotée d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui a fait le constat d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports .

#### Part des émissions de GES imputables au transport

Source : PCAET 2020 Lorient Agglomération



Les objectifs que s'est fixés Lorient-Agglomération vis à vis de la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) sont :

Neutralité carbone de l'agglomération à horizon 2050,

Réduction de 78% des émissions de GES pour les transports.

L'un des leviers d'action retenu par Lorient-Agglomération pour atteindre ses objectifs est la "Transition énergétique de la flotte de bus pour tendre vers la suppression du gazole".

Ce projet d'une flotte de bus 100% décarbonée fonctionnant à l'hydrogène vert et au BioGNV nécessite l'aménagement des deux dépôts de bus de la CTRL à Lorient et à Quéven.

Pour la production d'hydrogène vert, le projet vise à produire de l'hydrogène "vert" par électrolyse sur un site à moins de 100 km de Lorient.

#### Exemple d'un site de production d'hydrogène "vert" à partir de l'électricité produite par des panneaux photovoltaïques



Pour le BioGNV, il s'agit de recourir au BioGNV produit au niveau de l'usine d'épuration de méthane produit par l'installation de stockage des déchets ménagers ultimes non dangereux de Kermat, sur la commune d'Inzinzac-Lochrist (Installation Lorient agglomération). Ce gaz est en suite introduit dans le réseau de distribution de GRDF.

### Usine de production de BioGNV sur le site de Kermat (Lorient Agglomération)

L'aménagement du dépôt de bus de Quéven s'inscrit dans une démarche particulièrement ambitieuse de Lorient Agglomération visant une neutralité carbone de l'agglomération à horizon 2050. Ce projet est donc très positif pour le climat.



### III.3.11 - Incidences sur les réseaux d'assainissement

Le projet n'aura aucun impact sur le réseau d'assainissement par rapport à aujourd'hui : aucun nouveau rejet dans le réseau.

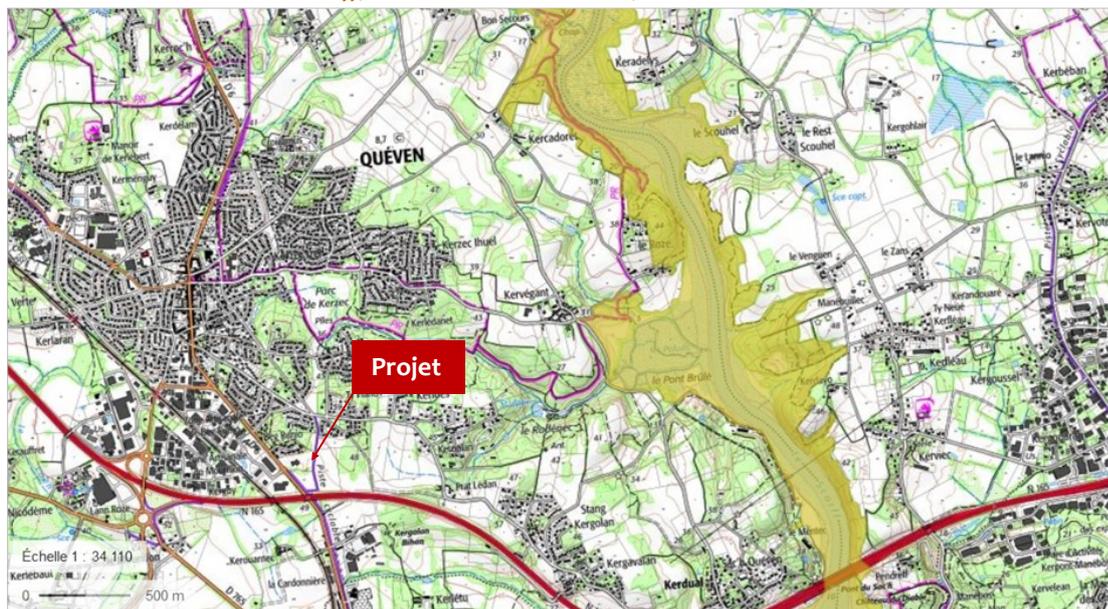
### III.4 - Évaluation des incidences sur Natura 2000

Le projet est situé à 1.8 km des limites du site Natura 2000 FR5300026 - Rivière Scorff, Forêt de Pont Calleck, Rivière Sarre.

Par ailleurs, le projet n'est pas situé sur le bassin versant du Scorff mais sur celui du ruisseau du Ter qui se jette dans la rade.

Eu égard à la distance qui sépare le site Natura 2000 du projet et au fait que le projet se situe sur le bassin versant du Ter (cours d'eau qui se jette dans la rade en aval du Scorff), les incidences de ce dernier sur ce site peuvent être considérées comme nulles.

### Les sites Natura 2000 Rivière Scorff, Forêt de Pont Calleck, Rivière Sarre dans l'environnement du projet



### IV.1 - Exposé des motifs

À titre de rappel, le projet s'inscrit dans le cadre du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui a fait le constat d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports.

Les objectifs que s'est fixés Lorient-Agglomération vis à vis de la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) sont :

Neutralité carbone de l'agglomération à horizon 2050,

Réduction de 78% des émissions de GES pour les transports.

L'un des leviers d'action retenu par Lorient-Agglomération pour atteindre ses objectifs est la "Transition énergétique de la flotte de bus pour tendre vers la suppression du gazole".

Ce projet d'une flotte de bus 100% décarbonée fonctionnant à l'hydrogène vert et au BioGNV nécessite l'aménagement des deux dépôts de bus de la CTRL à Lorient et à Quéven.

### IV.2 - Évolution du projet et prise en compte des enjeux environnementaux

Afin de prendre en compte les enjeux environnementaux, notamment ceux liés à la proximité du site des habitations, la conception du projet a consisté à :

- Éloigner le plus possible des riverains, les zones de charge lente et rapide en GNV
- Déplacer le compresseur qui constitue la plus grosse source d'émissions sonores le plus loin possible des habitations,
- Isoler acoustiquement le compresseur afin de limiter les émissions sonores à un niveau compatible avec les exigences réglementaires,
- Limiter au maximum le stationnement des bus en contre-bas des habitations afin de limiter les nuisances acoustiques : le remisage en contre-bas des maisons est déplacé vers l'Est du site,
- Limiter le débit des eaux de ruissellement par la mise en œuvre d'un bassin de rétention,
- Réduire les risques de pollution accidentelle par la mise en œuvre d'un déboureur-séparateur à hydrocarbures en aval du bassin de rétention.

## V.1 - Mesures ERC vis-à-vis de l'environnement physique

### V.1.1 - Mesures ERC vis-à-vis de la gestion quantitative des eaux de ruissellement

Conformément au SDAGE et au zonage d'assainissement des eaux pluviales de la commune de Quéven, un bassin de retenue à ciel ouvert collectera les eaux de ruissellement de l'ensemble du projet, y compris les nouvelles surfaces imperméabilisées. Le bassin sera dimensionné sur la base d'un débit de fuite de 3 l/s/ha et d'une période de retour  $T=10$  ans.

À noter, que le bassin existant enterré (conception avec des pneus) sera démantelé.

En première approche (le projet est susceptible d'évoluer à la marge), le dimensionnement du bassin de rétention est le suivant :

#### Surfaces actives du projet

	Surface en m <sup>2</sup>	Coeff. ruissellement	Surface active en m <sup>2</sup>
Surface imperméabilisée	10 120	0,95	9 614
Espace naturel	6 360	0,15	954
	16 480	0,64	10 568

Pour le dimensionnement on prendra en compte les hypothèses suivantes :

Période de retour de la pluie de projet : 10 ans,

- Coefficient de Montana de la station météo de Lorient (source : Lorient Agglomération)
  - $a = 8.537$
  - $b = 0,737$
- Surface drainé par le bassin  $S = 16\,480$  m<sup>2</sup> avec  $C=0.64$ .
- Le débit de fuite du bassin  $Q_s$  est calculé en prenant en compte le ratio de 3 l/s/ha multiplié par la surface du projet  $Q_s = 3$  l/s/ha \* 1.648 = 4.94 arrondi à 5 l/s
- Le volume  $V$  du bassin de retenue nous est donné par la formule analytique ci-après tirée du « Guide technique de l'assainissement » aux éditions Le Moniteur (voir copie ci-jointe).

$$T = [ ( C * S * a * ( 1 - b ) ) / Q_s ] ^ { 1 / b }$$

$$V = C * S * a * T ^ { 1 - b } - Q_s * T$$

Avec :

$a$  : en mètres,

$Q_s$  : en m<sup>3</sup>/min,

$S$  : en m<sup>2</sup>,

$T$  : en minutes,

$V$  : en m<sup>3</sup>.

**Le calcul conduit à un volume utile du bassin de retenue est de 315 m<sup>3</sup> pour un débit de fuite de 5 l/s. A titre de comparaison, le bassin actuel a un débit de fuite de 10 l/s.**

### V.1.2 - ERC vis à vis de la gestion qualitative des eaux de ruissellement

Le bassin de rétention sera en mesure d'assurer la décantation des matières en suspension contenues dans les eaux de ruissellement.

Le tableau ci-après (A. Bachoc 1992\*) permet d'estimer l'efficacité de l'interception des MES pour différents volumes de stockage :

#### Interception des MES en fonction des volumes de stockage

Volume de stockage (m <sup>3</sup> /ha imperméabilisé)	MES % intercepté de la masse produite annuellement	MES % intercepté de la masse produite à l'occasion d'événements critiques
20	36 - 56	5 - 10
50	57 - 77	57 - 77
100	74 - 92	26 - 74
200	88 - 100	68 - 100

Dans notre cas de figure nous avons un volume total de stockage des EP de 315 m<sup>3</sup> pour une surface imperméabilisée drainée par le bassin de 1,05 hectare, soit un ratio de **300 m<sup>3</sup> par hectare imperméabilisé**.

Le bassin assurera ainsi le piégeage de plus de 90% des MES.

### V.1.3 - ERC vis à vis des pollutions accidentelles

Afin de piéger une pollution accidentelle par les huiles et autres hydrocarbures, deux mesures seront mises en œuvre :

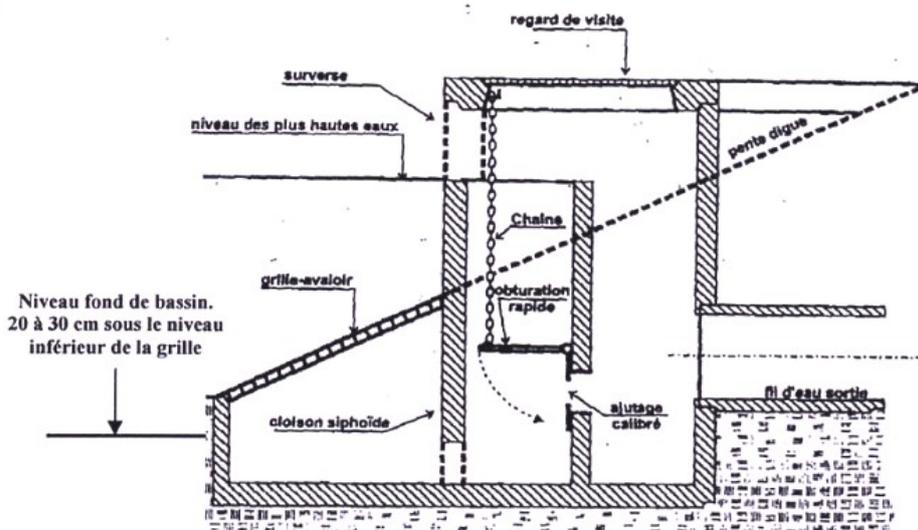
- Au niveau du bassin de retenue, aménagement d'un ouvrage de vidange équipé d'une cloison siphonide, d'une surverse et d'un dispositif d'obturation rapide,
- Mise en œuvre d'un débourbeur-séparateur à hydrocarbures dimensionné sur un débit de 10 l/s (deux fois supérieur au débit de vidange du bassin) avec une teneur résiduelle maximale en hydrocarbures de 5 mg/l. Le débourbeur sera équipé d'une alarme de niveaux hauts des boues et des hydrocarbures.

L'ouvrage répondra aux normes suivantes :

- Norme NF EN 858-1 COMPIL sur les « installations de séparation de liquides légers (par exemples hydrocarbures) - partie 1 : principes pour la conception, les performances et les essais, le marquage et la maîtrise de la qualité » ;
- Norme NF EN 858-2 sur les installations de séparation de liquides légers (par exemples hydrocarbures) - partie 2 : choix des tailles nominales, installation, service et entretien ».

\* Dans « Les solutions compensatoires en assainissement pluvial » Fascicule 3 - CETE Du Sud Ouest ; Missions et délégation interservices de l'eau des départements 11, 30, 34, 48 et 66.

## Schéma type de l'ouvrage préconisé à l'aval du bassin de retenue



## V.2 - Mesures ERC vis-à-vis de l'environnement humain

### V.2.1 - Mesures ERC vis-à-vis des paysages

Afin de réduire les incidences paysagères du projet pour les habitants du lotissement de la Clairière : plantation d'une haie de type bocager avec arbres de haute tige en pied de talus, sur un linéaire de 105 m à l'intérieur de la parcelle CA 111. Si cette mesure n'est pas possible pour des motifs techniques, il devra être proposé aux riverains de réaliser, à la charge du maître d'ouvrage, des plantations appropriées en limite sud de leur parcelle.

Afin de réduire les incidences paysagères du projet pour les usagers de la voie verte de Lorient à Pont-Scorff : plantation d'une haie bocagère arbustive, sur un linéaire de 70 m le long du grillage existant et à l'intérieur de la parcelle CA 111. Essences conseillées : noisetier, sureau noir, houx, érable champêtre, fusain d'Europe, viorne obier...

### Plantations à réaliser - Source : Jean-Pierre Ferrand



## V.2.2 - Mesures ERC vis-à-vis des nuisances sonores

Afin de réduire les nuisances sonores perçues par le voisinage, notamment au démarrage de l'activité à 4h45 du matin, l'aménagement du site a été revu afin de déplacer la zone de stationnement des bus située aujourd'hui au Nord du site à proximité immédiate du voisinage. En compensation, le stationnement sera développé à l'Est du site.

Il convient de préciser qu'une zone de stationnement de 4 bus sera maintenue en contrebas des habitations : elle sera destinée aux stationnements des bus entrant ou sortant de l'atelier.

De même, il a été décidé dans la conception du projet :

D'éloigner le plus possible des riverains, les zones de charge lente et rapide en GNV.

De disposer le compresseur qui constitue la principale source d'émissions sonores de l'installation au sud du site, à proximité de l'actuelle aire d'avitaillement en carburant, soit à plus de 85 m de la maison la plus proche.

Vis à vis du compresseur, une mesure acoustique sera réalisée par un bureau d'études spécialisé indépendant pour établir la situation initiale. Elle permettra de définir les exigences et dispositions d'isolation de la compression pour garantir que le projet ne sera pas à l'origine de nuisances sonores pour le voisinage.

Au final, les installations devront respecter les valeurs limites de bruit prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques numéros 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.

L'article 8.1 de cet arrêté dispose :

*L'installation est construite, équipée et exploitée de façon telle que son fonctionnement ne puisse être à l'origine de bruits transmis par voie aérienne ou solidienne susceptibles de compromettre la santé ou la sécurité du voisinage ou de constituer une nuisance pour celui-ci.*

*Les émissions sonores émises par l'installation ne sont pas à l'origine, dans les zones à émergence réglementée, d'une émergence supérieure aux valeurs admissibles définies dans le tableau suivant :*

NIVEAU DE BRUIT ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'installation)	EMERGENCE ADMISSIBLE pour la période allant de 7 heures à 22 heures, sauf dimanches et jours fériés	EMERGENCE ADMISSIBLE pour la période allant de 22 heures à 7 heures, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 et inférieur ou égal à 45 dB (A)	6 dB (A)	4 dB (A)
Supérieur à 45 dB (A)	5 dB (A)	3 dB (A)

*De plus, le niveau de bruit en limite de l'installation ne dépasse pas, lorsqu'elle est en fonctionnement, 70 dB (A) pour la période de jour et 60 dB (A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite.*

*Dans le cas où le bruit particulier de l'établissement est à tonalité marquée au sens du point 1.9 de l'annexe de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, de manière établie ou cyclique, sa durée d'apparition n'excède pas 30 % de la durée de fonctionnement de l'établissement dans chacune des périodes diurne ou nocturne définies dans le tableau ci-dessus.*

*Lorsque plusieurs installations classées, soumises à déclaration au titre de rubriques différentes, sont situées au sein d'un même établissement, le niveau de bruit global émis par ces installations respecte les valeurs limites ci-dessus.*

*Sur demande de l'inspection des installations classées, des mesures de bruit sont réalisées, aux frais de l'exploitant, par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.*

*De plus, le niveau de bruit en limite de l'installation ne dépasse pas, lorsqu'elle est en fonctionnement, 70 dB (A) pour la période de jour et 60 dB (A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite.*

*Dans le cas où le bruit particulier de l'établissement est à tonalité marquée au sens du point 1.9 de l'annexe de l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement, de manière établie ou cyclique, sa durée d'apparition n'excède pas 30 % de la durée de fonctionnement de l'établissement dans chacune des périodes diurne ou nocturne définies dans le tableau ci-dessus.*

Lorsque plusieurs installations classées, soumises à déclaration au titre de rubriques différentes, sont situées au sein d'un même établissement, le niveau de bruit global émis par ces installations respecte les valeurs limites ci-dessus.

Sur demande de l'inspection des installations classées, des mesures de bruit sont réalisées, aux frais de l'exploitant, par une personne ou un organisme qualifié choisi après accord de l'inspection des installations classées.

### V.2.3 - Mesures de réduction des impacts vis-à-vis des risques technologiques

Le tableau suivant constitue une analyse préliminaire des risques relative au projet établi par EPI, en charge de la conception du projet, avec une présentation :

- Des dispositions de prévention,
- Des dispositifs de détection,
- Des dispositifs de mise en sécurité.

Il s'agit ici d'une analyse **préliminaire** des risques qui sera complétée au stade de la réalisation du dossier de déclaration ICPE qui sera établi à l'issue des études de conception du projet.

#### Analyse préliminaire des risques - Source : API. 02/02/2022

Amont Installation compression Gaz : Réseau basse pression			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
<b>Fuite de gaz :</b> - Dommages aux ouvrages à l'occasion de travaux de terrassement - Endommagement de réseau gaz d'autre nature (affaissement de terrain, etc.)	Grillage avertisseur	Suspicion ou constat de dommages aux ouvrages, odeur de gaz	Isolation gaz du site depuis la vanne manuelle "pompiers"
	Repérage des réseaux sur plans de recollement Personnel en charge des travaux formés AIPR (Autorisation d'Intervention à Proximité des Réseaux)		
Compression			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
<b>Incendie</b>	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection incendie	Détection incendie ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendre l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
	Système de protection contre la foudre	Déclencheur manuel	Isolation gaz du site depuis la vanne manuelle "pompiers" Extincteurs
<b>Fuite de gaz</b>	Vérifications périodiques annuelles	Système de détection de gaz	Détection gaz ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendre l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
	Ventilation mécanique et ventilation naturelle pour éviter l'accumulation de gaz dans le système de compression en cas de fuite.		L'arrêt de la ventilation mécanique (défaillance) engendre automatiquement l'arrêt de la compression.
	Site de Quéven clôturé, non accessible au public		

Stockage Gaz			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
Fuite ou explosion	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection de gaz	Détection gaz ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendrant l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
	Conformité à la DESP (Directive Européenne 97/23/CE du 27 Mai 1997 concernant les équipements sous pressions).		
	Réalisation des requalifications périodiques réglementaires.		
	Eloignement de plus de 35 m de la station de distribution de gazole existante		
	Eloignement de plus de 45 m des ateliers existants		
	Eloignement de plus de 85 m de la première maison au voisinage		
	Eloignement de plus de 20 m du bus en stationnement le plus proche		
Vandalisme	Site de Quéven clôturé, non accessible au public		
Incendie	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection incendie	Détection incendie ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendrant l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
			Isolation gaz du site depuis la vanne manuelle "pompiers"
			Dispositif de dépressurisation du stockage à déclenchement thermique
			Extincteurs
	Mise en oeuvre d'une clôture en panneau rigides 2 m de hauteur autour de la compression et du stockage		
Aval compresseur : réseau gaz vers les bornes de distribution			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
Endommagement des réseaux gaz (Corrosion, erreur humaine, etc.)	Les canalisations sont disposées de telle sorte qu'elles puissent être inspectées visuellement sur l'ensemble de leur parcours (en caniveaux)		Isolation gaz en amont du compresseur et en aval du stockage par des électrovannes de sécurité actionnées par un déclencheur manuel (type Arrêt d'urgence)
	Les canalisations sont protégées contre la corrosion.		
Distribution			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
Fuite au niveau d'un appareil de distribution de carburant : Arrachement du flexible, collision avec la borne de distribution, défaillance matérielle	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection de fuite intégré à la borne de distribution	Dispositif automatique d'isolement en gaz de l'appareil de distribution concerné
	Pare-roue pour éviter que les bus viennent endommager les bornes de distribution lors de leur manœuvres		
	Appareils de distribution de gaz à l'air libre : Pas d'accumulation, pas de risque de création de poche de gaz		
	La poignée de remplissage ne peut être alimentée en gaz qu'après son verrouillage mécanique à l'about du véhicule		
	Dispositif de désaccouplement installé sur le flexible		
Trop plein réservoir véhicule			En cas de désaccouplement du flexible, un dispositif interrompt automatiquement le débit de gaz
Incendie			Extincteurs
			Déclencheur manuel (type arrêt d'urgence) permettant la mise en sécurité par l'isolement en gaz de l'ensemble de la rampe de distribution
Surpression dans la ligne de distribution		Système de détection d'une surpression sur la ligne gaz de la rampe de distribution	Isolation en gaz de la rampe concernée en cas de détection de surpression,

## VI. DÉFINITION DES CRITÈRES ET INDICATEURS DE SUIVI

Les indicateurs de suivi sont les suivants :

**Au regard des nuisances sonores :** lorsque le projet sera en phase d'exploitation normale, un diagnostic acoustique sera réalisée par un bureau d'études indépendant afin de s'assurer que le projet respectera les valeur limites de bruit prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration :

### *Émergence réglementaire fixée par l'arrêté du 07/01/03*

NIVEAU DE BRUIT ambiant existant dans les zones à émergence réglementée (incluant le bruit de l'installation)	EMERGENCE ADMISSIBLE pour la période allant de 7 heures à 22 heures, sauf dimanches et jours fériés	EMERGENCE ADMISSIBLE pour la période allant de 22 heures à 7 heures, ainsi que les dimanches et jours fériés
Supérieur à 35 et inférieur ou égal à 45 dB (A)	6 dB (A)	4 dB (A)
Supérieur à 45 dB (A)	5 dB (A)	3 dB (A)

En cas de non-respect, le maître d'ouvrage devra prendre les dispositions nécessaires (mur anti-bruit) pour s'assurer de la conformité des émergences admissibles.

Au regard des risques de pollution des eaux : Les débourbeurs séparateurs à hydrocarbures mis en œuvre au niveau de l'aire de lavage des bus et en aval du bus devront être vidangés à minima une fois par an par une entreprise agréée.

Il convient de noter que la déclaration au titre des ICPE et la déclaration au titre de la loi sur l'eau feront l'objet d'arrêtés préfectoraux fixant des prescriptions en termes d'exploitation et de suivi des installations.

## VII. DESCRIPTION DE LA MANIÈRE DONT L'ÉVALUATION A ÉTÉ EFFECTUÉE

L'évaluation a été réalisée sur la base :

- Une étude du fond documentaire existant :
  - Rapport de présentation du PLU en vigueur,
  - Sites internet : <https://www.georisques.gouv.fr/>
  - Données météo France
- Des investigations sur le terrain :
  - Analyse paysagère et reportage photographique réalisée par Jean-Pierre Ferrand,
  - Inventaire faune -flore de la parcelle réalisée par Jean-Pierre Ferrand,
- De réunions de travail avec les services de Lorient Agglomération
- D'entretiens réguliers avec le concepteur du projet, EPI, afin d'étudier notamment le volet risques technologiques.

## VIII. RÉSUMÉ

### VIII.1 - Description de l'état initial de l'environnement

#### VIII.1.1 - L'environnement physique

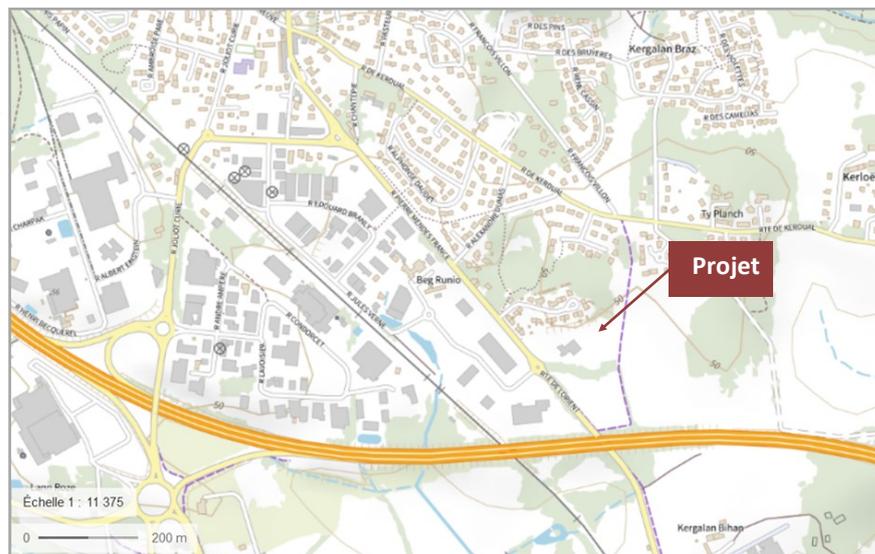
Localisation du projet : Le projet se situe au sud de l'agglomération de Quéven dans le secteur de Beg Runio et en bordure de la RD 6 (axe reliant Quéven à Lorient).

#### Localisation du projet

Plus précisément, le projet est ceinturé :

- Au nord par un lotissement constitué d'habitations individuelles,
- Au sud par une parcelle humide,
- À l'est par des espaces agricoles,
- À l'ouest par la zone d'activités du Mourillon.

Le dépôt de bus est situé sur la parcelle CA 111.



#### Vue aérienne du site



Occupation des sols sur la parcelle : La parcelle CA 111, d'une superficie de 16 357 m<sup>2</sup> :

- goudronné sur environ 7 880 m<sup>2</sup> soit 48 % de la superficie totale ; cette partie correspond à la zone d'évolution des bus et au stationnement des voitures des chauffeurs ;
- boisé sur environ 3 200 m<sup>2</sup> en partie est du secteur, soit 20 % de la superficie totale ; un talus planté est présent en limite sud du terrain sur environ 150 m ;
- engazonné sur environ 5 400 m<sup>2</sup> soit 32 % de la superficie totale.

**Relief - Topographie :** Le dépôt de bus occupe un terrain plat, terrassé artificiellement par creusement au nord et remblaiement au sud, dont la cote moyenne est de 46 m. Il est établi au flanc d'un léger vallonnet incliné vers le sud (cotes de 50 à 55 m à Beg Runio au nord, de 40 m au sud de la RN 165).

**Occupation des sols (source : Jean-Pierre FERRAND)**

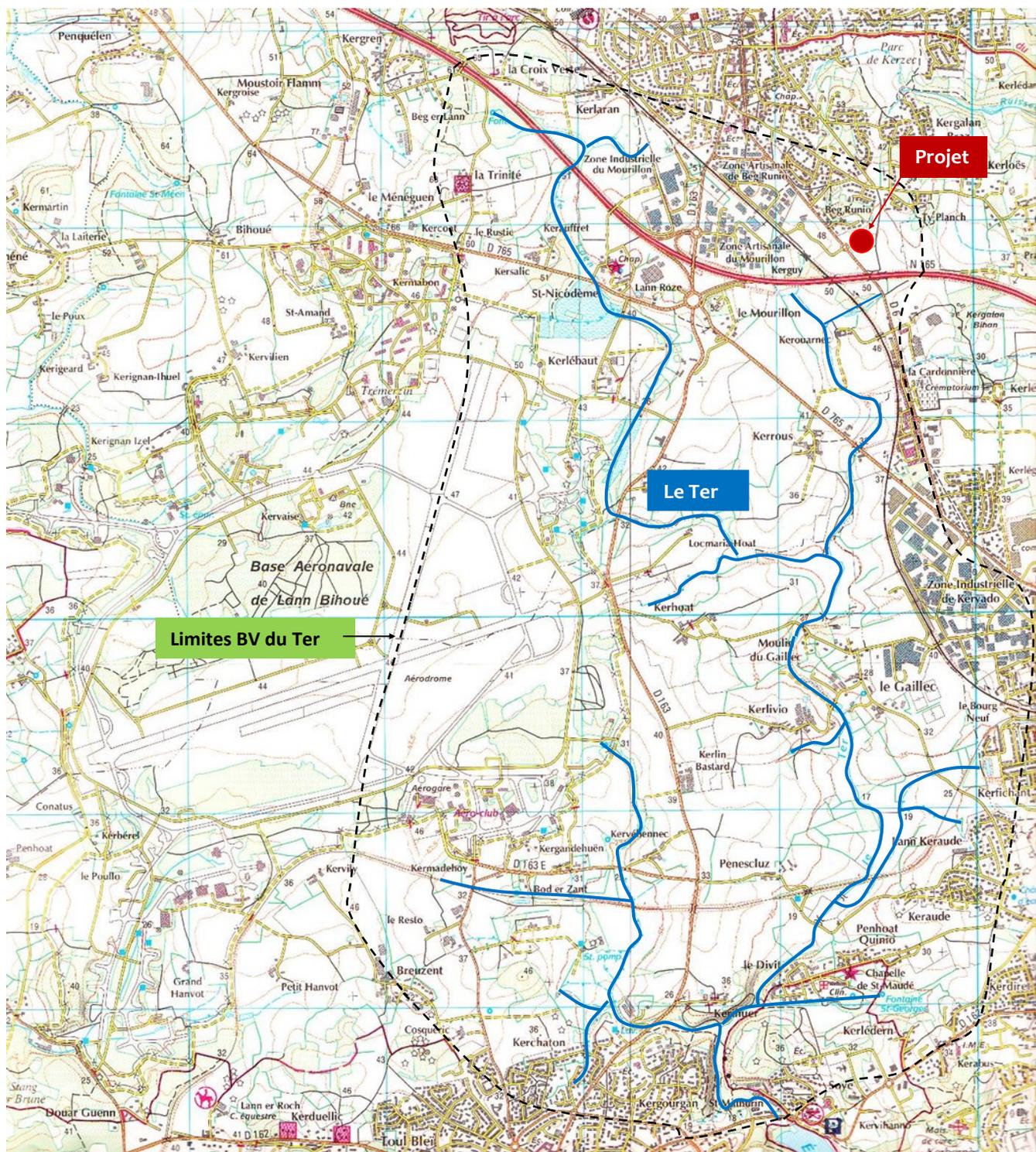


**Vue du dénivelé (limite nord du site)**

À l'échelle du dépôt de bus, le terrain est globalement plat ; une différence de niveau est cependant à observer entre la limite nord de la parcelle et le lotissement immédiatement au nord qui surplombe d'environ 2 mètres le dépôt de bus.



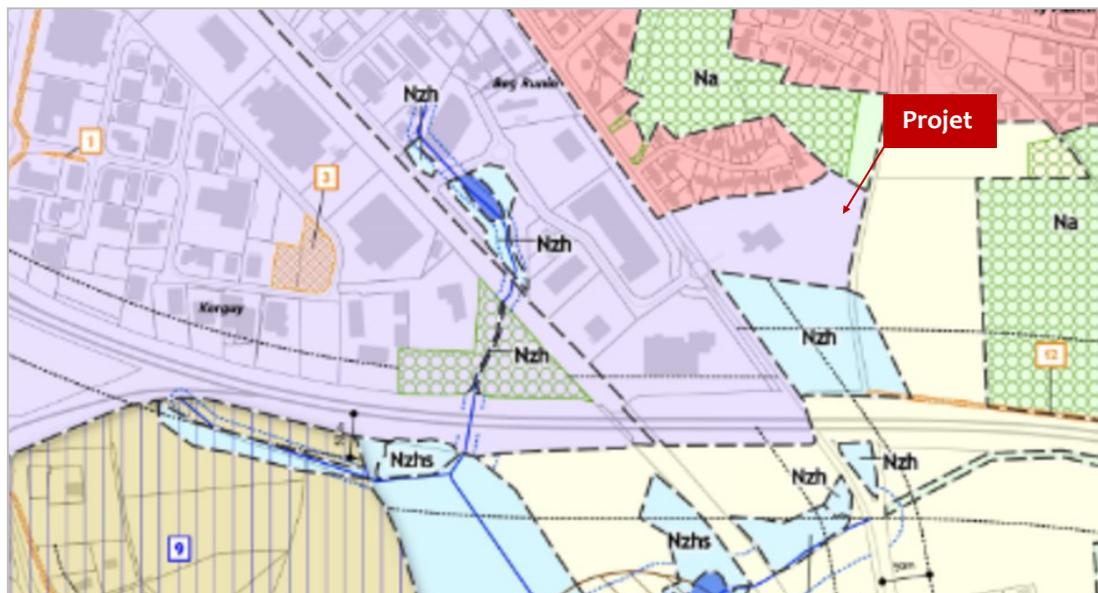
**Le Réseau hydrographique :** Les eaux de ruissellement du projet sont évacuées vers le ruisseau du ter qui se jette dans la rade de Lorient.



**Les zones humides :** L'inventaire des zones humides de Quéven le plus récent a été réalisé en 2011. Les zones humides ont été reportées sur le règlement du PLU en Nzh.

On ne recense pas de zone humide dans l'emprise du projet. En revanche, on recense une prairie humide en bordure Sud du site du dépôt de bus. Un talus planté séparant les deux parcelles.

### Extrait du règlement graphique du PLU opposable



#### VIII.1.2 - L'environnement naturel

**Milieus naturels, faune, flore** : Du fait du caractère très artificialisé de la parcelle, les éléments naturels y sont rares. Le plus remarquable est la haie bocagère, d'une longueur de 150 m, qui borde toute la partie sud de la parcelle. Elle comporte principalement des chênes pédonculés dont certains, assez âgés, gardent des traces d'une gestion ancienne par émondage. Compte tenu de l'occupation des sols, il est possible d'exclure toute possibilité de présence d'espèce végétale protégée sur le site.

*Zone de végétation broyée, massif de jeunes bouleaux conservés*



*La haie bocagère au sud du site*



**Les continuités écologiques** : La parcelle étudiée se situe dans un environnement fortement fragmenté par les infrastructures de transport, l'habitat et les zones d'activités économiques. La haie bocagère au sud constitue toutefois, par elle-même, une petite continuité qui gagnerait comme on l'a vu à être connectée au secteur boisé de 2,4 ha qui se situe plus au nord.

#### VIII.1.3 - L'environnement humain

**Occupation du sol dans l'environnement de la parcelle** : Le site étudié se trouve au point de contact entre la partie sud de l'agglomération de Quéven et un ensemble d'espaces agro-naturels marquant la limite entre Quéven et Lorient, de part et d'autre de la RN 165. Il est bordé à l'ouest par la D 6, qui est le point d'entrée historique de

Quéven en venant de Lorient. Cette voie sépare le quartier d'habitat pavillonnaire de Beg Runio, à l'est, et la zone artisanale de Beg Runio, à l'ouest. La parcelle d'implantation du projet se trouvant du côté est de la D 6, elle est bordée au nord par de l'habitat pavillonnaire (cité de la Clairière, 25 habitations), à l'ouest par la zone artisanale de Beg Runio, et au sud-est par des espaces agricoles traversés d'ouest en est par la RN 165, laquelle se trouve au plus près à 135 m du projet.

On relève par ailleurs la présence :

- De la voie ferrée Lorient – Quimper à 150 m à l'ouest
- De la voie verte Lorient – Pont-Scorff en bordure est de la parcelle.
- D'un bois public avec chemins de promenade à 100 m au nord

**Le paysage :** Le dépôt de bus de la CTRL est placé précisément en entrée de la ville de Quéven lorsqu'on vient de Lorient par la D 6. Cette entrée est marquée par la présence d'alignements de beaux arbres sur talus de part et d'autre de la route, ce qui lui donne un caractère « vert » d'une grande qualité et permet une bonne insertion de la zone artisanale de Beg Runio. Le dépôt de bus est quant à lui habillé non seulement par ces arbres en bord de route, mais aussi et surtout par la haie bocagère qui le ceinture au sud. Malgré sa structure assez médiocre, elle masque efficacement les installations et participe donc fortement à préserver le caractère paysager de l'arrivée sur Quéven par le sud.

Les habitants du lotissement de la Clairière ont en revanche, du fait de leur situation en hauteur (2 m au-dessus du site), une vue plongeante sur le dépôt, d'autant qu'il n'existe que peu d'arbres pour le masquer.

### **Déplacements et cheminements**

**Le trafic routier :** D'après un comptage effectué par le Département du Morbihan en 2019, le trafic moyen journalier sur la RD6, axe routier situé en bordure du dépôt de bus de Quéven, est de 6.904 véhicules.

**Le réseau de transport collectif urbain :** Les transports et les déplacements sont une compétence d'origine de l'intercommunalité au Pays de Lorient. Le réseau de bus de Lorient Agglomération est actuellement exploité par la CTRL et comprend un réseau de bus et de liaisons maritimes.

Le réseau CTRL comprend 27 lignes de bus et 5 liaisons maritimes sur plus de 400 km et 1 000 points d'arrêts. 207 000 personnes sont desservies par ce réseau. Elles relient les communes de Lorient Agglomération entre elles. La plupart des lignes desservent le centre-ville de Lorient où toutes les correspondances sont proposées à l'arrêt Gare d'échanges.

**Les cheminements piétons-vélos :** Le projet se situe en bordure de deux cheminements piétons-vélos qui assurent la liaison entre le centre de Quéven et Lorient :

- Un cheminement piétons-vélos en bordure de la RD6,
- Une piste piétons-vélos longeant la bordure est du dépôt de bus.



*Le cheminement en bordure de la RD6*



*La piste bordant la limite Est du dépôt de bus*

### VIII.1.4 - Les risques naturels, technologiques et les nuisances

**Les risques naturels** : Malgré sa situation géographique, Quéven n'est pas couvert par le Plan de Prévention des Risques d'Inondations (PPRI) concernant le Scorff approuvé par arrêté préfectoral le 27 août 2003.

Quéven est situé en zone de sismicité de niveau 2 ce qui correspond à un risque sismique faible mais non nul.

**Les risques industriels** : Quéven dispose d'un PPRT (Plan de Prévention des Risques Technologiques) autour de l'établissement SICOGAZ. Le dépôt de bus de Quéven se situe en dehors des zones réglementées par le PPRT de Sico gaz implanté à l'Ouest de la commune.

D'autre part, cinq entreprises sont des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation ou enregistrement .

#### Les ICPE de la commune

Nom établissement	Code postal	Commune	Régime	Statut Seveso
CARARON PHILIPPE	56530	QUEVEN	Enregistrement	Non Seveso
EARL KERGRENN	56530	QUEVEN	Enregistrement	Non Seveso
MANE FILS - SA MANE LYRAZ SAVOURY DIVISO	56530	QUEVEN	Autorisation	Non Seveso
MINERVE SA	56530	QUEVEN	Inconnu	Non Seveso
SICOGAZ	56530	QUEVEN	Autorisation	Seuil Haut
VALIA	56530	QUEVEN	Enregistrement	Non Seveso

#### Les ICPE dans l'environnement du projet (source : [www.georisques.gouv.fr](http://www.georisques.gouv.fr))



Le dépôt bus de Quéven est situé à :

- 400 m de l'entreprise VALIA, ICPE soumise à enregistrement,
- 900 m de l'entreprise MANE FILS, ICPE soumise à autorisation.

**Les nuisances sonores** : L'ambiance sonore du secteur d'étude est caractérisée par :

- Le trafic routier sur la RD6 avec un trafic moyen journalier de 6,904 véhicules,
- Les zones d'activités de Beg Runio et du Mourillon.

Pour les habitants du lotissement en bordure nord du dépôt de bus, le trafic des camions dans l'enceinte du dépôt constitue également une nuisance sonore significative.

**Qualité de l'air** : La qualité de l'air sur le territoire de Lorient est suivie par l'association Air Breizh qui est un organisme de surveillance, d'étude et d'information sur la qualité de l'air en Bretagne. Le réseau de surveillance de la qualité de l'air est constitué de deux stations situées au niveau du centre technique municipal et de l'école du Bois Bissonnet à Lorient.

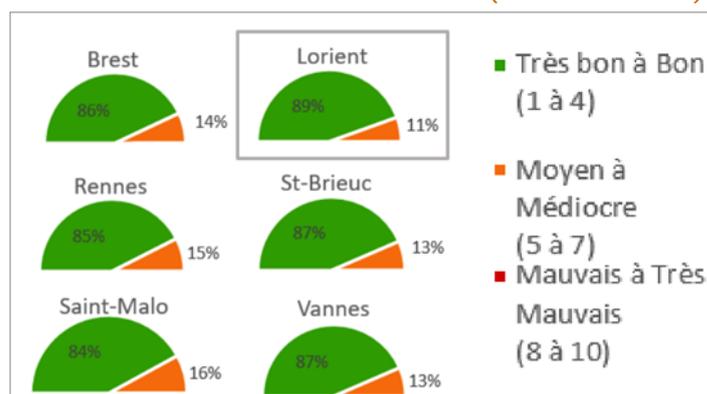
L'agglomération lorientaise bénéficie la majeure partie du temps d'un climat océanique venteux ou pluvieux favorable à la dispersion de la pollution par brassage et lessivage de l'atmosphère.

Cependant, certaines situations météorologiques, anticycloniques et absence de vent, bloquent les polluants sur place et peuvent conduire pour les mêmes émissions de l'agglomération, à des niveaux nettement supérieurs.

D'après le bilan de l'année 2020, il apparaît que la qualité de l'air à Lorient a été très bon 319 jours.

### Indice de la qualité de l'air en 2020 à Lorient

(source : Air Breizh)



## VIII.2 - Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux de la zone

Les enjeux sur l'environnement présentés ci-après sont définis en fonction du projet considéré et sur l'ensemble des thématiques abordées dans l'état initial de l'évaluation environnementale. Les enjeux sont en relation avec la sensibilité des thématiques abordées par rapport au projet considéré :

**Enjeu fort** : La thématique abordée est très sensible au projet. Celui-ci peut engendrer un impact fort positif ou négatif sur la thématique. Aussi, la sensibilité de la thématique doit être absolument prise en compte dans la conception du projet ou dans les mesures compensatoires/réductrices ou suppressives. Dans le cas d'un impact positif, le projet permet de répondre à un besoin de la société. Dans le cas d'un impact négatif, toutes les mesures doivent être mises en place.

**Enjeu moyen** : La thématique abordée est sensible au projet. Elle doit être prise en compte dans la conception du projet.

**Enjeu faible** : La thématique abordée est peu sensible au projet. Celui-ci n'engendre que peu d'impact, positif ou négatif. La thématique est à considérer dans la conception du projet dans une moindre mesure.

**Sans enjeu** : La thématique abordée n'est pas concernée par le projet. Celui-ci n'a aucune influence sur la thématique et le milieu considérés.

## Synthèse et hiérarchisation des enjeux environnementaux

Thématique	Niveau d'enjeu	Remarque
<b>Environnement physique</b>		
Conditions climatiques		Aucun impact du projet sur les conditions météorologiques
Géologie-hydrogéologie-Occupation des sols		Le site est déjà fortement artificialisé et imperméabilisé.
Relief - Topographie		Aucune sensibilité au projet
Réseau hydrographique-Hydrologie		Le site dispose d'un bassin de rétention limitant les débits à 10 l/s. Aucune sensibilité au projet
Zones humides		La prairie humide en bordure Sud du site est isolée par un talus planté qui assure une protection physique. La seule sensibilité concerne le sujet de la qualité des eaux de ruissellement
Qualité des eaux superficielles		Le site dispose d'équipements de traitement des eaux de ruissellement. Les sources de pollution des eaux générées par le projet sont faibles à nulles
<b>Environnement naturel</b>		
Faune-Flore		Site fortement artificialisé avec présence d'une haie bocagère en limite sud
Continuité écologique		La parcelle se situe dans un environnement fortement fragmenté. Une petite continuité écologique pourrait être développée.
Les ZNIEFF		Le projet est situé à proximité de la ZNIEFF 2 n°530015687 " Scorff / Forêt de Pont-Calleck". Sensibilité au projet au regard d'éventuelles nuisances sonores.
Natura 2000		Sensibilité faible à nulle au projet. Celui-ci est à 1.8 km des limites du site Natura 2000
<b>Environnement humain</b>		
Urbanisme		Un lotissement se situe en bordure nord du dépôt. Forte sensibilité aux nuisances sonores et aux risques industriels
Paysage		Vue plongeante des habitants du lotissement de la clairière sur le site déjà fortement anthropisé
Patrimoine historique et culturel		Aucune sensibilité. Le projet se situe en dehors des servitudes de protection des deux monuments historiques recensés sur la commune
Déplacement et cheminement		Le site se situe en bordure de la RD6 et est bordé par deux chemements piétons-vélos
Risques naturels		Quéven est situé en zone de sismicité de niveau 2 ce qui correspond à un risque sismique faible
Risques technologiques		Aucun risque d'effet domino en raison de l'éloignement des autres ICPE. En revanche le projet est susceptible de générer un risque
Nuisances sonores		L'ambiance sonore est caractérisée par la circulation routière sur la RD6, l'activité sur le site du dépôt de bus et les activités de la zone artisanale
Qualité de l'air - Climat		Le projet vise à remplacer des bus fonctionnant au diesel par des bus fonctionnant au gaz naturel.
Assainissement des eaux usées		
Assainissement des eaux pluviales		Le dépôt de bus dispose d'un bassin de rétention des eaux de ruissellement raccordé à un séparateur à hydrocarbures
Alimentation en eau potable		Aucun prélèvement d'eau souterraine ou superficielle sur le terrain de Quéven.

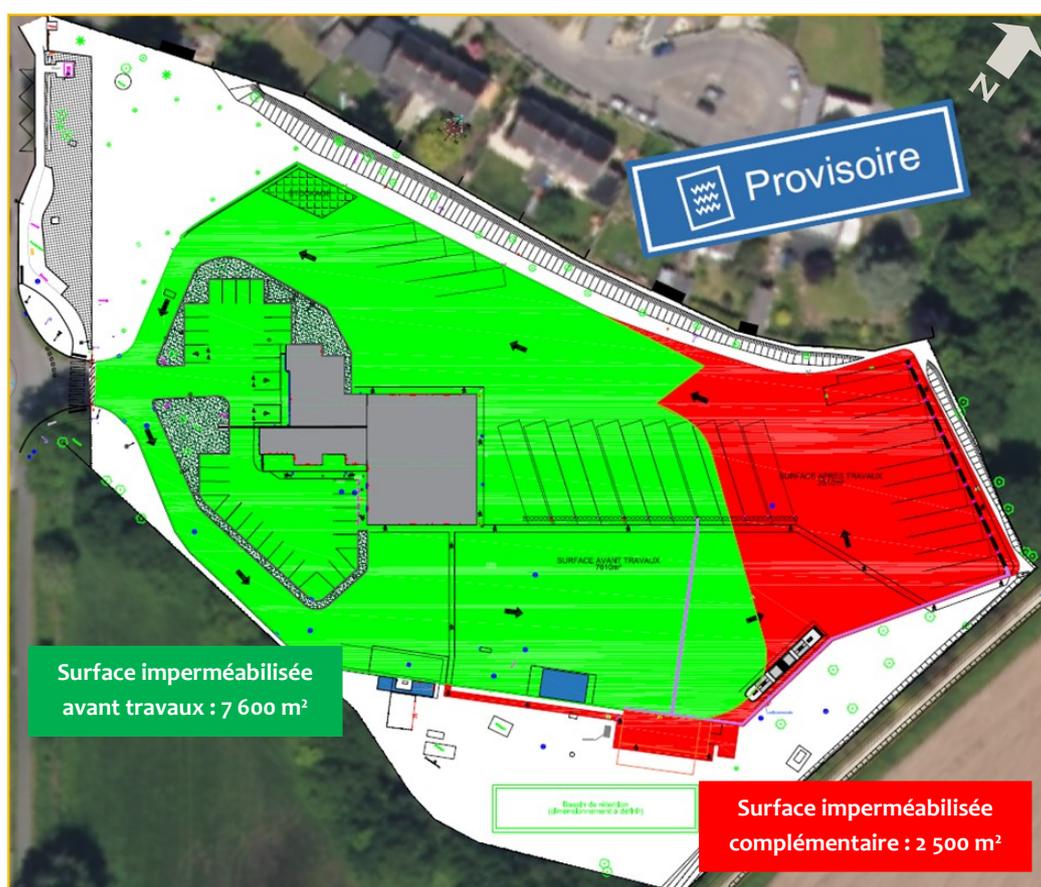
### VIII.3 - Évaluation des incidences du projet sur l'environnement

Nous focaliserons notre analyse sur les domaines de l'environnement présentant des enjeux.

#### VIII.3.1 - Évaluation des incidences sur le milieu physique

**Incidences sur la nature des sols** : Le projet viendra modifier la nature des sols en artificialisant environ 2 500 m<sup>2</sup> de surface aujourd'hui végétalisée.

*Artificialisation des sols - Source : EPI*



**Incidences sur le réseau hydrographique et les zones humides** : Le projet induit une augmentation de l'imperméabilisation de la parcelle. Le débit des eaux de ruissellement sera augmenté par rapport à l'état actuel.

**Incidences sur la qualité des eaux** : En considérant la suppression des bus fonctionnant au diesel (courant 2024) par des bus fonctionnant au GNV, l'aire d'avitaillement en carburant sera à terme inutilisée réduisant ainsi les risques de pollution des eaux de ruissellement par les hydrocarbures.

### VIII.3.2 - Évaluation des incidences sur l'environnement naturel

**Incidences sur les milieux naturels, la faune et la flore** : Compte tenu du caractère fortement artificialisé du site ainsi que des caractéristiques du projet, celui-ci n'apparaît pas susceptible d'incidences négatives significatives sur les milieux naturels, la flore et la faune. Toutefois, la modification du dispositif de stationnement des bus nécessite d'artificialiser environ 2300 m<sup>2</sup> d'espace semi-naturel en partie nord-est du site, correspondant à la date de la présente étude à un ancien fourré ayant fait l'objet d'un broyage mécanique, au sein duquel ont été provisoirement conservés deux groupes de jeunes bouleaux.

**Incidences sur la continuité écologique** : Le projet n'est pas susceptible de porter atteinte à des continuités écologiques, notamment à celle constituée par la haie bocagère qui ceinture le site au sud et qui restera à l'écart des aménagements.

**Incidences sur le patrimoine naturel** : Le projet étant situé sur le bassin versant du Ter, cours d'eau qui se jette dans le rade de Lorient, il n'est pas de nature à porter atteinte à la ZNIEFF 2 n°530015687 " Scorff / Forêt de Pont-Calleck".

### VIII.3.3 - Évaluation des incidences sur l'environnement humain

**Incidences sur le bâti et le voisinage** : Le dépôt de bus de Quéven se situe en bordure d'un lotissement qui surplombe d'environ 2 mètres le site.

Ces habitations individuelles constituent un enjeu fort pour le projet au regard :

- Des paysages,
- Des nuisances sonores,
- De la qualité de l'air,
- Des risques technologiques.

Les incidences du projet sur l'habitat seront ainsi traitées spécifiquement au niveau des 4 thématiques susmentionnées.

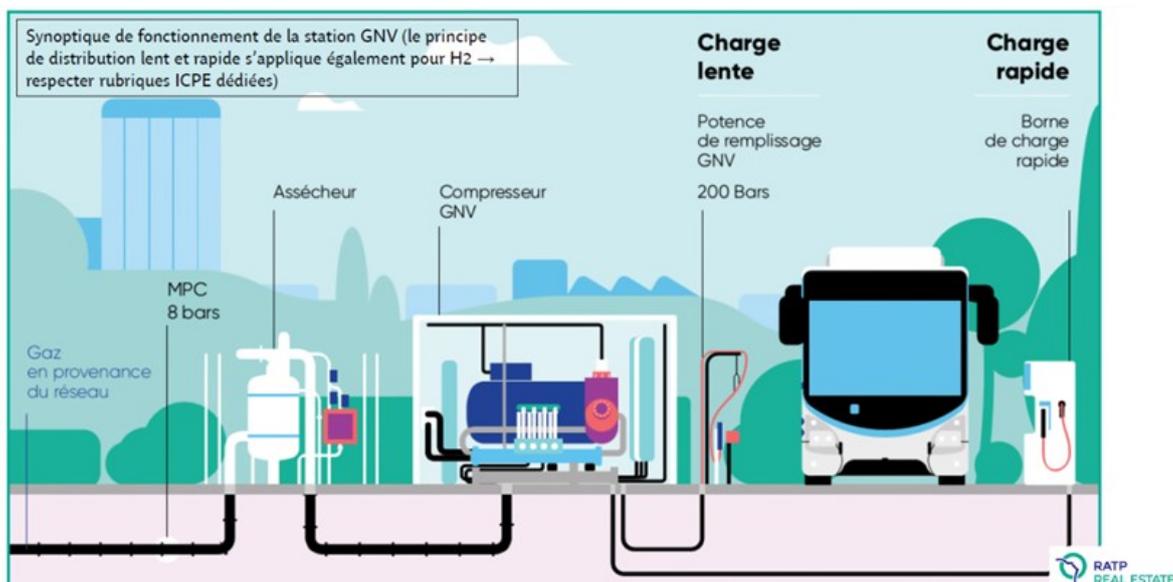
**Incidences sur les déplacements et cheminements** : Le projet vise à transformer la flotte de bus roulant au diesel par une flotte fonctionnant au bioGNV. La possibilité d'offrir un moyen de transport "décarbonné" permettra notamment de renforcer l'image de la CTRL et de concourir à une augmentation de la fréquentation de son réseau.

L'incidence du projet sur les déplacements sur le territoire de Lorient-Agglomération est donc très positive sachant qu'elle permettra de réduire les déplacements par voiture.

**Incidences sur les risques technologiques** : Afin d'évaluer les incidences du projet, il convient au préalable d'avoir une connaissance des équipements qui seront mis en œuvre sur le site :

## Synoptique de fonctionnement de la station GNV qui sera mise en œuvre

Source : RATP Real Estate



Le compresseur est le cœur du système qui permet de passer le gaz de la pression du réseau GRDF(4à25bar) à la pression compatible avec les réservoirs des bus GNV(200bar)–H2(350bar).

## Vue des équipements mis en œuvre sur d'autres sites - Source : RATP Real Estate



Les bus au GNV et leur infrastructure de charge font appel à une **technologie mature et éprouvée** :

- 180 stations GNV en service en France,
- 25 000 véhicules GNV en France,
- 15% des bus urbains roulent au GNV en France.

Par ailleurs, il convient de préciser que :

- Le GNV et H<sub>2</sub> sont les carburants les plus difficilement inflammables. La température nécessaire pour enflammer le gaz naturel se situe à 540 °C et H<sub>2</sub> 560 °C soit le double du gazole
- Le GNV et H<sub>2</sub>, plus légers, que l'air se dissipent rapidement en cas de fuite, sans former de nappe explosive ou de flaque inflammable, contrairement aux autres carburants.

La station de distribution de GNV de Quéven sera soumise aux obligations réglementaires suivantes :

- À déclaration (1<sup>er</sup> seuil/5 seuils) en préfecture au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Le projet sera soumis à déclaration ICPE sous la **rubrique 1413 – Installation de remplissage de réservoirs de gaz naturel ou biogaz sous pression** si la capacité de compression de la station est

supérieure ou égale à 80m<sup>3</sup>/h ou si la masse de gaz stockée sur la station est supérieur à 1 tonne. L'installation doit répondre aux exigences précisées dans l'arrêté du 7 janvier 2003.

- À la réglementation ATEX 2014/34/U en ce qui concerne le choix des composants et les règles de mise en œuvre,
- À la norme NF C 15-100 relatif aux Installations électriques à basse tension,
- À l'arrêté du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les installations classées pour la protection de l'environnement.

Par ailleurs, les installations seront soumises :

- À des contrôles périodiques,
- Au respect de règles d'implantation et d'éloignement,(5m-17m/BIOGNV--8m-10m/H<sub>2</sub>),
- À la mise en place de systèmes de détection gaz et incendie,
- À la mise en place de moyens de secours contre l'incendie,
- À la mise en place système de détection de surpression et d'isolement automatiques,
- Et plus encore (Cf chapitre relatif aux mesures ERC).

Du point de vue de l'implantation des équipements sur le site de Quéven, le compresseur et les zones de charge des bus ont été implantés le plus loin possible des habitations. Le compresseur qui est l'équipement le plus bruyant sera situé à plus de 85 m de la première maison du voisinage.

**Incidences sur l'environnement sonore : Les émissions sonores d'un bus fonctionnant au GNV sont 50% plus faibles que celles d'un bus au gazole.** En outre, le démarrage à froid d'un bus GNV génère **quatre fois moins de bruit** qu'un bus au gazole.

**Le remplacement de la flotte de bus au gazole par des bus au GNV en 2024 sur le site de Quéven est donc très positif pour le voisinage**, mais également pour l'ensemble de la population du territoire de Lorient Agglomération.

Par ailleurs, l'aménagement du site de Quéven va induire la création d'une nouvelle source d'émissions sonores pour le voisinage : Il s'agit du compresseur. Celui-ci est le cœur du système de distribution qui sera mis en œuvre. Il permet de compresser le gaz de la pression du réseau GRDF (4 à 25bar) à la pression compatible avec les réservoirs des bus GNV (200bar).

Ce compresseur constitue ainsi une source d'émissions sonores qui peut potentiellement induire des nuisances pour le voisinage.

Cependant, ce compresseur :

- Fera l'objet d'une isolation phonique poussée (à l'issue d'une étude acoustique),
- Sera implanté au Sud du site, à plus de 85 m de la première maison,
- Sera « couvert » partiellement par le bruit de la RD6.

Une mesure acoustique sera réalisée par un bureau d'études spécialisé indépendant pour établir la situation initiale. Elle permettra de définir les exigences et dispositions d'isolation de la compression pour garantir que le projet ne sera pas à l'origine de nuisances sonores.

Globalement, les incidences du projet sur l'environnement sonore du voisinage sont globalement positives. Les mesures ERC qui seront présentées dans la suite du document vont dans le sens d'une réduction des émissions sonores par rapport à l'état actuel.

*Modèle de compresseur*



**Incidences sur la qualité de l'air** : L'objectif de Lorient-Agglomération est de remplacer sa flotte de bus fonctionnant au gazole par une flotte de bus fonctionnant au Gaz Naturel Volatil biologique (BioNGV) pour 80% de la flotte et à l'Hydrogène vert pour 20% de la flotte.

Du point de vue de la qualité des émissions dans l'atmosphère, les véhicules fonctionnant à l'hydrogène rejettent de la vapeur d'eau.

Concernant les performances environnementales, les véhicules fonctionnant avec du bioGNV génèrent :

- 80% d'émissions de CO<sub>2</sub> de moins par rapport au diesel,
- 50% d'émissions de dioxyde d'azote (NO<sub>x</sub>) par rapport au diesel,
- 95% d'émissions de particules par rapport au Seuil Euro VI.

Le dépôt de bus de Quéven n'accueillera que des bus fonctionnant au bioGNV. L'incidence du projet sur la qualité de l'air sur le territoire, et en particulier au niveau du voisinage proche, est donc très positive.

**Incidences sur le climat** : Lorient Agglomération s'est dotée d'un Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) qui a fait le constat d'une part importante des émissions de gaz à effet de serre dans le domaine des transports.

Les objectifs que s'est fixés Lorient-Agglomération vis à vis de la réduction des Gaz à Effet de Serre (GES) sont :

- Neutralité carbone de l'agglomération à horizon 2050,
- Réduction de 78% des émissions de GES pour les transports.

Ce projet d'une flotte de bus 100% décarbonée fonctionnant à l'hydrogène "vert" et au bioGNV nécessite l'aménagement des deux dépôts de bus de la CTRL à Lorient et à Quéven.

Pour la production d'hydrogène vert, le projet vise à produire de l'hydrogène "vert" par électrolyse sur un site à moins de 100 km de Lorient.

*Usine de production de BioGNV sur le site de Kermat (Lorient Agglomération)*



*Exemple d'un site de production d'hydrogène "vert" à partir de l'électricité produite par des panneaux photovoltaïques*



Pour le bioGNV, il s'agit de recourir au bioGNV produit au niveau de l'usine d'épuration de méthane produit par l'installation de stockage des déchets ménagers ultimes non dangereux de Kermat, sur la commune d'Inzinac-Lochrist (Installation Lorient agglomération). Ce gaz est ensuite introduit dans le réseau de distribution de GRDF.

L'aménagement du dépôt de bus de Quéven s'inscrit dans une démarche particulièrement ambitieuse de Lorient Agglomération visant une neutralité carbone de l'agglomération à horizon 2050. Ce projet est donc très positif pour le climat.

## VIII.4 - Les mesures d'Évitement, de Réduction et de Compensation

### VIII.4.1 - Mesures ERC vis-à-vis de l'environnement physique

**Mesures ERC vis-à-vis de la gestion quantitative des eaux de ruissellement** : un bassin de retenue à ciel ouvert collectera les eaux de ruissellement de l'ensemble du projet, y compris les nouvelles surfaces imperméabilisées et restituera les eaux dans le milieu naturel à très faible débit : 5 l/s.

**Mesures ERC vis-à-vis de la gestion qualitative des eaux de ruissellement** : Le bassin de rétention sera en mesure d'assurer la décantation des matières en suspension contenues dans les eaux de ruissellement.

**Mesures ERC vis-à-vis des pollutions accidentelles** : Afin de piéger une pollution accidentelle par les huiles et autres hydrocarbures, deux mesures seront mises en œuvre :

- Au niveau du bassin de retenue, aménagement d'un ouvrage de vidange équipé d'une cloison siphonée, d'une surverse et d'un dispositif d'obturation rapide,
- Mise en œuvre d'un débourbeur-séparateur à hydrocarbures dimensionné sur un débit de 10 l/s (deux fois supérieur au débit de vidange du bassin) .

### VIII.4.2 - Mesures ERC vis-à-vis de l'environnement humain

**Mesures ERC vis-à-vis des paysages** : Afin de réduire les incidences paysagères du projet pour les habitants du lotissement de la Clairière : plantation d'une haie de type bocager avec arbres de haute tige en pied de talus, sur un linéaire de 105 m à l'intérieur de la parcelle CA 111. Si cette mesure n'est pas possible pour des motifs techniques, il devra être proposé aux riverains de réaliser, à la charge du maître d'ouvrage, des plantations appropriées en limite sud de leur parcelle.

Afin de réduire les incidences paysagères du projet pour les usagers de la voie verte de Lorient à Pont-Scorff : plantation d'une haie bocagère arbustive, sur un linéaire de 70 m le long du grillage existant et à l'intérieur de la parcelle CA 111. Essences conseillées : noisetier, sureau noir, houx, érable champêtre, fusain d'Europe, viorne obier...

*Plantations à réaliser - Source : Jean-Pierre Ferrand*



**Mesures ERC vis-à-vis des nuisances sonores** : Afin de réduire les nuisances sonores perçues par le voisinage, notamment au démarrage de l'activité à 4h45 du matin, l'aménagement du site a été revu afin de déplacer la zone de stationnement des bus située aujourd'hui au Nord du site à proximité immédiate du voisinage. En compensation, le stationnement sera développé à l'Est du site.

Il convient de préciser qu'une zone de stationnement de 4 bus sera maintenue en contrebas des habitations : elle sera destinée aux stationnements des bus entrant ou sortant de l'atelier.

- De même, il a été décidé dans la conception du projet :
- D'éloigner le plus possible des riverains, les zones de charge lente et rapide en GNV.

De disposer le compresseur qui constitue la principale source d'émissions sonores de l'installation au sud du site, à proximité de l'actuelle aire d'avitaillement en carburant, soit à plus de 85 m de la maison la plus proche.

Vis à vis du compresseur, une mesure acoustique sera réalisée par un bureau d'études spécialisé indépendant pour établir la situation initiale. Elle permettra de définir les exigences et dispositions d'isolation de la compression pour garantir que le projet ne sera pas à l'origine de nuisances sonores pour le voisinage.

Au final, les installations devront respecter les valeurs limites de bruit prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques numéros 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.

**Mesures de réduction des impacts vis-à-vis des risques technologiques** : Le tableau suivant constitue une analyse préliminaire des risques relative au projet établi par EPI, en charge de la conception du projet, avec une présentation :

- Des dispositions de prévention,
- Des dispositifs de détection,
- Des dispositifs de mise en sécurité.

Il s'agit ici d'une analyse préliminaire des risques qui sera complétée au stade de la réalisation du dossier de déclaration ICPE qui sera établi à l'issue des études de conception du projet.

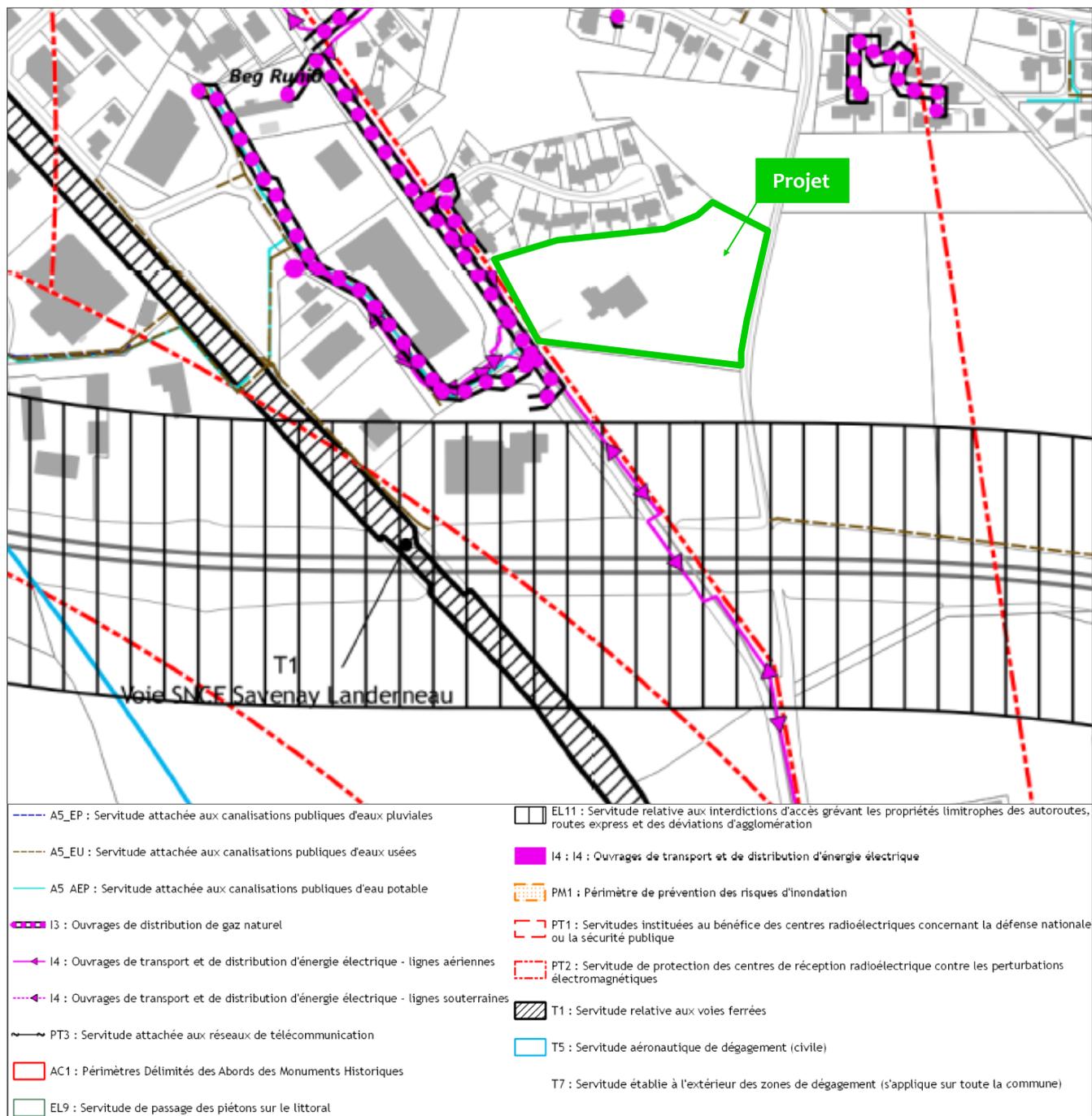
Amont Installation compression Gaz : Réseau basse pression			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
<b>Fuite de gaz :</b> - Dommages aux ouvrages à l'occasion de travaux de terrassement - Endommagement de réseau gaz d'autre nature (affaissement de terrain, etc.)	Grillage avertisseur	Suspicion ou constat de dommages aux ouvrages, odeur de gaz	Isolation gaz du site depuis la vanne manuelle "pompier"
	Repérage des réseaux sur plans de recollement Personnel en charge des travaux formés AIPR (Autorisation d'Intervention à Proximité des Réseaux)		
Compression			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
<b>Incendie</b>	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection incendie	Détection incendie ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendre l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
	Système de protection contre la foudre	Déclencheur manuel	Isolation gaz du site depuis la vanne manuelle "pompier" Extincteurs
<b>Fuite de gaz</b>	Vérifications périodiques annuelles	Système de détection de gaz	Détection gaz ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendre l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
	Ventilation mécanique et ventilation naturelle pour éviter l'accumulation de gaz dans le système de compression en cas de fuite.		L'arrêt de la ventilation mécanique (défaillance) engendre automatiquement l'arrêt de la compression.
	Site de Quéven clôturé, non accessible au public		

Stockage Gaz			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
Fuite ou explosion	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection de gaz	Détection gaz ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendre l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
	Conformité à la DESP (Directive Européenne 97/23/CE du 27 Mai 1997 concernant les équipements sous pressions).		
	Réalisation des requalifications périodiques réglementaires.		
	Eloignement de plus de 35 m de la station de distribution de gazole existante		
	Eloignement de plus de 45 m des ateliers existants		
	Eloignement de plus de 85 m de la première maison au voisinage		
	Eloignement de plus de 20 m du bus en stationnement le plus proche		
Vandalisme	Site de Quéven clôturé, non accessible au public		
Incendie	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection incendie	Détection incendie ou enclenchement d'un déclencheur manuel type arrêt d'urgence engendre l'isolation en gaz du système et l'arrêt du compresseur
			Isolation gaz du site depuis la vanne manuelle "pompiers"
			Dispositif de dépressurisation du stockage à déclenchement thermique
			Extincteurs
	Mise en oeuvre d'une clôture en panneau rigides 2 m de hauteur autour de la compression et du stockage		
Aval compresseur : réseau gaz vers les bornes de distribution			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
Endommagement des réseaux gaz (Corrosion, erreur humaine, etc.)	Les canalisation sont disposées de telle sorte qu'elles puissent être inspectées visuellement sur l'ensemble de leur parcours (en caniveaux)		Isolation gaz en amont du compresseur et en aval du stockage par des électrovannes de sécurité actionnées par un déclencheur manuel (type Arrêt d'urgence)
	Les canalisation sont protégées contre la corrosion.		
Distribution			
Nature du risque	Disposition de prévention	Dispositif de détection	Dispositif de mise en sécurité
Fuite au niveau d'un appareil de distribution de carburant : Arrachement du flexible, collision avec la borne de distribution, défaillance matérielle	Respect des distances d'éloignement prescrites dans l'arrêté du 07/01/03 relatif aux prescriptions générales applicables aux installations classées soumises à déclaration sous l'une ou plusieurs des rubriques nos 1413 ou 4718 de la nomenclature des installations classées.	Système de détection de fuite intégré à la borne de distribution	Dispositif automatique d'isolement en gaz de l'appareil de distribution concerné
	Pare-roue pour éviter que les bus viennent endommager les bornes de distribution lors de leur manœuvres		
	Appareils de distribution de gaz à l'air libre : Pas d'accumulation, pas de risque de création de poche de gaz		
	La poignée de remplissage ne peut être alimentée en gaz qu'après son verrouillage mécanique à l'about du véhicule		
	Dispositif de désaccouplement installé sur le flexible		
Trop plein réservoir véhicule	Eclairage ATEX au niveau des emplacements de charge		En cas de désaccouplement du flexible, un dispositif interrompt automatiquement le débit de gaz
Incendie	Vérifications périodiques annuelles		Dispositif de sécurité qui interrompt automatiquement le remplissage du réservoir quand le niveau maximal d'utilisation est atteint
Surpression dans la ligne de distribution		Système de détection d'une surpression sur la ligne gaz de la rampe de distribution	Extincteurs
			Déclencheur manuel (type arrêt d'urgence) permettant la mise en sécurité par l'isolement en gaz de l'ensemble de la rampe de distribution
			Isololement en gaz de la rampe concernée en cas de détection de surpression.

## V. SERVITUDES ET PRESCRIPTIONS EN VIGUEUR

Le secteur n'est concerné par aucun périmètre de site inscrit ou classé, ni par aucun périmètre de protection de captage pouvant grever ce parcellaire. Elle est en revanche impactée par la servitude d'utilité publique (SUP) PT2 (servitude de protection des centres de réception radioélectriques concernant la défense nationale ou la sécurité publique). Les aménagements envisagés ne vont toutefois en rien impacter cette servitude, pas davantage que les installations existantes.

*Extrait du plan des servitudes d'utilité publique annexé au PLU*



## VI. DISPOSITIONS DE LA RÉVISION

Le présent dossier de révision allégée concerne le site précédemment détaillé et porte sur 2 modifications :

- La modification du zonage Uia en Uib ;
- La modification de la règle sur :
  - Les possibilités d’implantation de bureaux et services en zone Uib dans la mesure où ces locaux constituent des activités annexes par rapport à l’activité principale ;
  - La levée de l’interdiction de stationnement de plus de 10 véhicules en zone Uib dans la mesure où le dépôt de bus en contient au plus 23 bus en stationnement auxquels il convient d’ajouter les véhicules légers des chauffeurs en service.

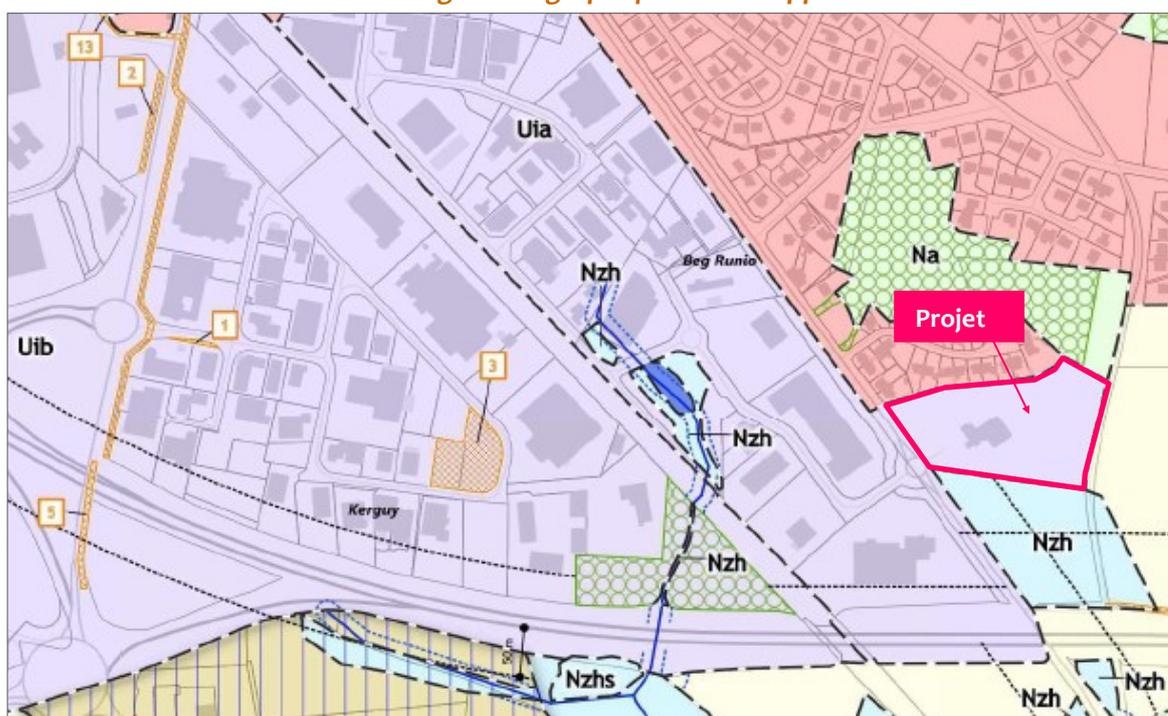
### 1. LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT GRAPHIQUE

La parcelle CA 111 est actuellement couverte par un zonage Uia interdisant notamment l’implantation d’installations classées pour la protection de l’environnement (ICPE). L’approvisionnement des bus en bioGNV nécessite l’installation d’un dispositif de distribution de GNV impossible en l’état actuel du règlement. Il est donc nécessaire de revoir le classement de cette parcelle.

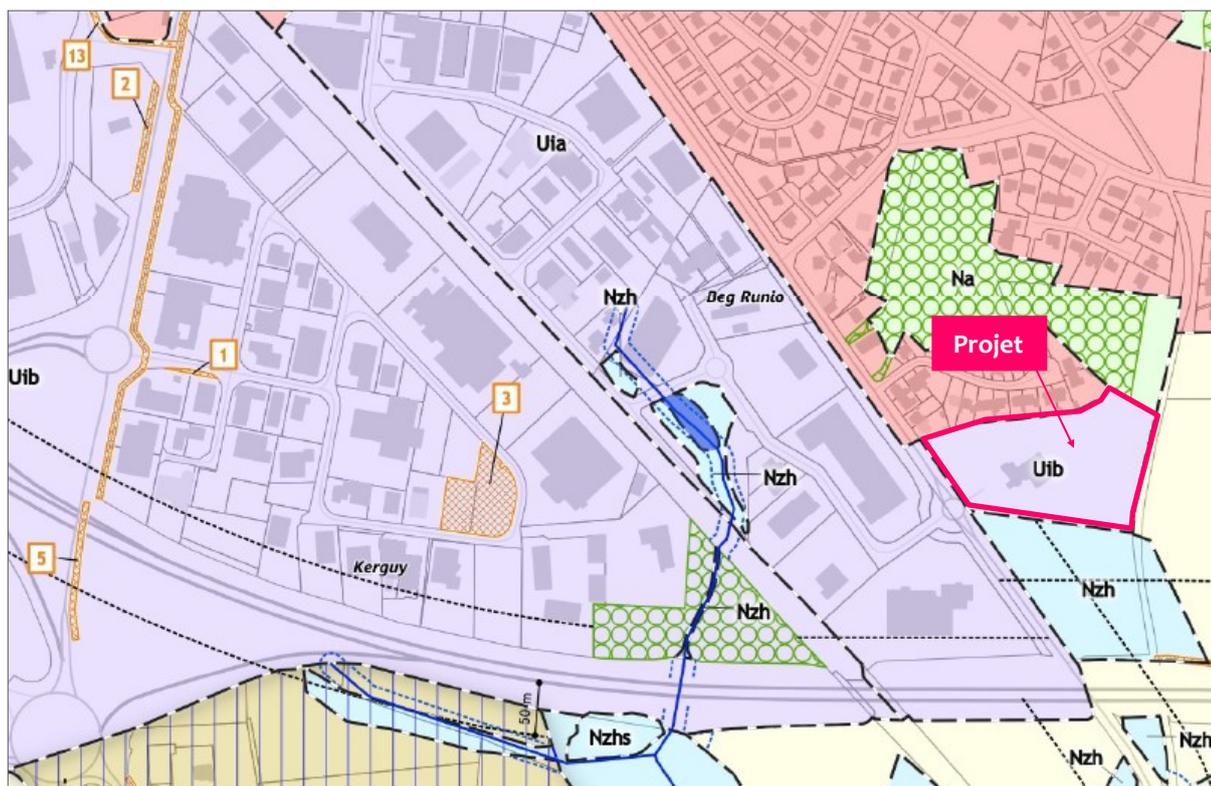
La modification proposée consiste à intégrer la parcelle CA111 à la zone Uib autorisant, dans le PLU opposable, l’implantation d’ICPE tel que le laisse apparaître la carte page suivante.

Extrait du règlement écrit : « Zonage Uib : parties du territoire destinées aux activités et installations professionnelles, industrielles et artisanales susceptibles de présenter des nuisances incompatibles avec l’habitat. »

*Extrait du règlement graphique du PLU opposable*



### Extrait du règlement graphique proposé dans la révision allégée



## 2. LA MODIFICATION DU RÈGLEMENT ÉCRIT

Outre la modification graphique, l'évolution du dépôt de bus de Quéven nécessite deux changements dans le règlement écrit :

- **Autoriser la réalisation de bureaux et bâtiments de service** : actuellement, le règlement de la zone Uib interdit « les constructions à usage de bureaux et de services ». Afin de permettre la construction de nouveaux ateliers ou bâtiments administratifs sur la parcelle concernée, il est proposé de lever cette interdiction dans la zone Uib à la condition que ces nouvelles constructions n'aient pas pour vocation d'abriter l'activité principale de l'entreprise ou la société.
- **Supprimer l'interdiction de création ou d'extension de dépôt de plus de 10 véhicules** : le stationnement des 23 bus constituant un dépôt de plus de 10 véhicules, il est ici aussi proposer de lever cette interdiction pour la totalité de la zone Ui.

Le règlement écrit s'en trouverait alors modifié comme suit (en rouge : texte modifié, en rouge barré : texte supprimé) :

### DESTINATIONS & CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

#### ARTICLE UI1 - DESTINATIONS DES CONSTRUCTIONS

En tout secteur, sont interdites les occupations et utilisations du sol suivantes :

- ◆ [...]
- ◆ la création ou l'extension ~~des dépôts de plus de dix véhicules et~~ des garages collectifs de caravanes et camping-cars ;
- ◆ [...]
- ◆ les constructions à usage d'habitation non expressément autorisées.

En tout secteur sont par ailleurs autorisés les installations et ouvrages suivants, lorsque leur localisation répond à une nécessité technique impérative, strictement nécessaires :

- à la défense nationale ;
- à la sécurité civile ;
- aux mises aux normes environnementales ;
- à la salubrité publique (eaux usées, eaux pluviales) ainsi que les canalisations liées à l'alimentation en eau potable ;
- au fonctionnement des réseaux d'utilité publique ou d'intérêt collectif.

Sont également interdites exclusivement en secteurs Uia, les installations classées soumises à autorisation et à déclaration.

Sont également interdites exclusivement en secteurs Uib :

- ◆ les constructions à usage de bureaux et de services, *si ces constructions ont pour vocation d'abriter l'activité principale de l'entreprise ou la société* ;
- ◆ les constructions à usage d'entrepôts commerciaux.

### 3. TABLEAU DES SUPERFICIES

ÉVOLUTION DU ZONAGE PAR RAPPORT AU PLU DU 30 JANVIER 2020

Zonage	Affectation	Superficie PLU 30 janvier 2020	Superficie totale	Superficie PLU révision allégée 1	Superficie totale
Ua	Ua Uas	22,88 3,13	26,01	22,88 3,13	26,6
Ub	Ub	222,68	222,68	222,68	222,68
Uc	Uc	29,90	29,90	29,90	29,90
Ue	Ue	1,67	1,67	1,67	1,67
Ui	Uia Uib	26,13 53,83	79,97	24,48 55,49	79,97
Uj	Uj	13,19	13,19	13,19	13,19
Um	Um	344,96	344,96	344,96	344,96
Un	Un	37,44	37,44	37,44	37,44
1AU	1AUa 1AUi	7,47 25,10	32,57	7,47 25,10	32,57
2AU	2AUi 2AUj	15,76 2,00	17,76	15,76 2,00	17,76
A	Aa Ai	942,22 0,99	943,21	942,22 0,99	943,21
N	Na Nds Nf Ng Ni Nv Nzh Nzhs	285,59 248,08 7,51 51,50 1,10 0,73 88,38 36,17	719,06	285,59 248,08 7,51 51,50 1,10 0,73 88,38 36,17	719,06
Superficies totales			2 468,41	2 468,41	2 468,41

# VII. JUSTIFICATIONS

## 1. PADD DU PLU EN VIGUEUR

La révision reste en complète compatibilité avec le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU approuvé le 30 janvier 2020.

En effet, l'axe 3 de ce PADD « Un territoire acteur de l'environnement » titre sa deuxième orientation « Réduire l'empreinte écologique de la commune » et y développe le paragraphe « B/ Développer une mobilité active, durable et confortable pour tous » :

*« La mobilité et plus particulièrement ses supports, les transports, sont les seconds consommateurs d'énergie mais aussi générateurs de gaz à effet de serre à Quéven. Cela est dû à l'utilisation très majoritaire de la voiture individuelle pour se déplacer.*

*Consciente des coûts environnementaux, sociaux et économiques de cette dépendance à la voiture, la municipalité ambitionne d'aménager des itinéraires structurants reliant l'ensemble des lieux du quotidien quévenois pour constituer une alternative confortable, fiable et donc attractive aux déplacements motorisés et carbonés.*

*En accompagnement de cette mobilité active, la refonte prochaine du réseau intercommunal de transports collectifs pourrait apporter un certain nombre d'améliorations à l'offre de mobilité collective. Déjà desservie par le Triskell, la commune réaffirme son désir de voir le maillage du territoire quévenois étoffé vers le nord pour prendre en compte le développement de l'offre de logements à Croizamus mais aussi vers le sud pour enfin desservir les zones d'activités communautaires et communales existantes et futures et les relier aux zones lorientaises. »*

Cette évolution du règlement du PLU trouve pleinement sa place au sein du projet politique de la commune en visant l'amélioration du service de transports collectifs et la diminution importante des émissions de gaz à effet de serre provenant de la flotte de bus de Lorient Agglomération.

## 2. ZONAGE ACTUEL

Par rapport au zonage du PLU en vigueur, le zonage proposé reste à vocation d'activités. Le changement d'indice de Uia en Uib permet de réadapter le besoin sans changement d'affectation.

La parcelle reste en outre en lien direct avec les autres parcelles de même vocation à l'ouest. Elle reste donc intégrée dans la continuité des zones à caractère spécifique et de même vocation du PLU .

## 3. NUISANCES

Le GNV représente 95% de particules fines et 50% de NOx en moins par rapport à la norme Euro VI, pour une qualité de l'air améliorée.

Un bilan carbone exemplaire pour le BioGNV avec à la clé une réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, du puits à la roue, de 80% par rapport au diesel, des moteurs zéro odeur, zéro fumée, 2 fois moins bruyants qu'un moteur diesel (norme Piek).

La gamme de véhicules GNV/BioGNV proposée par les constructeurs se diversifie et peut offrir une autonomie et une puissance comparables aux véhicules traditionnels, tout en assurant un niveau de sécurité optimal. Et avec des

moteurs zéro odeur, zéro fumée et 2 fois moins bruyants qu'un moteur diesel, l'utilisation du GNV et du BioGNV améliore la qualité de vie des chauffeurs et des riverains.

Le BioGNV est la version renouvelable du GNV. Issu du biométhane, qui est un biogaz épuré produit à Kermat (Inzinzac-Lochrist) à partir de la fermentation des déchets organiques ménagers, il permet d'envisager une mobilité durable plus respectueuse de l'environnement, tout en favorisant le développement d'une économie circulaire. Le bioGNV produit à Kermat (Caudan) permet de couvrir 80 % de la consommation annuelle de la flotte de bus de Lorient Agglomération.

Le BioGNV est chimiquement identique au GNV, l'ensemble des équipements (stations, véhicules) sont parfaitement adaptés aux deux carburants.

## 4. SÉCURITÉ

Reconnu comme énergie renouvelable par les législations française et européenne, le biométhane a les mêmes caractéristiques que le gaz naturel. Il est ensuite valorisé en carburant et stocké dans le réservoir des véhicules en toute sécurité, sans que cela nécessite d'adaptation technique particulière.

Avec un bilan carbone quasiment neutre (le CO<sub>2</sub> libéré à l'échappement est équivalent au CO<sub>2</sub> consommé par les déchets méthanisés lors de la fabrication du biocarburant), le BioGNV permet au secteur du transport routier d'entreprendre sereinement sa transition énergétique en luttant efficacement contre les gaz à effet de serre.

# VIII. COMPATIBILITÉS

## 1. LE SCOT DU PAYS DE LORIENT

Le chapitre « 2.3 - Un territoire qui s'inscrit dans la transition énergétique » du SCoT approuvé le 16 mai 2028, et ses sous-chapitres « 2.3.A - Gestion économe de l'espace, mobilités durables et moins énergivores » et « 2.3.3 - Une mobilité plus économe », indiquent les objectifs en matière de transports :

- « [...] »
- Réduire les produits pétroliers dans les transports motorisés avec le GNV majoritaire en 2050 en usage hors urbain et électricité/hybride rechargeable majoritaire pour l'usage citoyen.
- [...].

Même si ces objectifs ne visent pas seulement les transports collectifs, la démarche de Lorient Agglomération, par sa volonté de faire évoluer son service de transports vers une flotte de bus fortement « décarbonnée », et celle de la commune de Quéven, volontaire pour accompagner Lorient Agglomération dans cette évolution, ont une valeur d'exemplarité certaine et peuvent s'avérer grandement incitative.

Dans cet esprit, la révision allégée du PLU est tout à fait compatible avec le SCoT du Pays de Lorient.

## 2. LE PDU DE LORIENT AGGLOMÉRATION

Le chapitre « 4.3 - Défi environnemental : améliorons la qualité de notre environnement grâce à des déplacements plus propres » du plan de déplacements urbains (PDU) de Lorient Agglomération, approuvé le 22 février 2013, fixe des actions relatives aux transports collectifs :

*« L'amélioration de la qualité de l'air est une ambition de Lorient Agglomération et constitue l'une des missions essentielles d'un PDU. D'une manière générale, l'ensemble du programme d'actions du PDU va permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de polluants par les transports : le report vers les transports collectifs, la marche et le vélo permettra de réduire notre empreinte écologique.*

[...]

Les actions du PDU portent sur :

- « L'usage d'énergies plus propres dans les transports collectifs (bus et bateau) et individuels, soit pour la propulsion des véhicules, soit pour des fonctions annexes ».
- [...] »

L'objet de la présente révision allégée rentre pleinement dans cet objectif du PDU en visant la diminution des émissions de GES grâce à l'utilisation du carburant bioGNV.

La révision allégée du PLU est donc tout à fait compatible avec le PDU de Lorient Agglomération.

## 3. LE SCHÉMA DIRECTEUR D'AMÉNAGEMENT ET DE GESTION DES EAUX (SDAGE) DU BASSIN LOIRE-BRETAGNE ET LE SAGE SCORFF

L'objet de la présente révision allégée n'impacte en aucune façon le réseau hydrologique et les zones humides de la commune.

La compatibilité du document d'urbanisme avec le SAGE Scorff n'est pas modifiée sur ce sujet et reste donc effective.

## 4. LE PROGRAMME LOCAL DE L'HABITAT (PLH) DE LORIENT AGGLOMÉRATION

Le PLH de Lorient Agglomération (2017-2022) est intégré au SCoT depuis l'approbation de ce dernier le 16 mai 2018.

La présente révision allégée ne porte pas sur la thématique du logement et les dispositions réglementaires du PLU en la matière ne sont modifiées.

Le projet de modification du PLU est donc compatible avec le PLH.