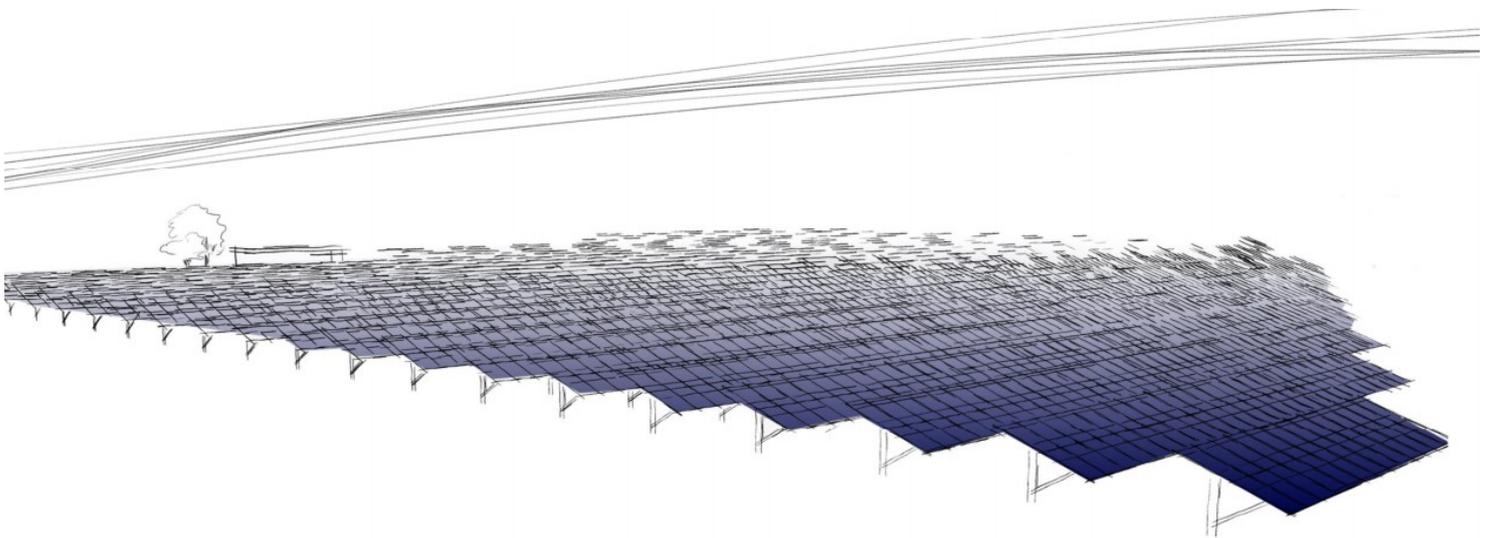


## **Projet Solaire sur l'ancienne carrière de la Combe Juliane.**

### **Réponses à l'avis du Conseil départemental du Gard.**



Société	AJM ENERGY
Projet	Projet solaire de Boucoiran-et-Nozières.
Auteur	Julien BOULZE + AM BOULZE
Destinataire	DDTM du Gard.
Date	Jeudi 25 Août 2022.

## A. Trafic RD :

Sauf erreur de lecture, le Département ne relève, dans l'état Initial de l'Environnement, aucune précision :

- Sur le trafic engendré par l'installation (nombre par véhicules et type de véhicule) en distinguant la phase travaux (installation et déconstruction) de la phase exploitation (unique précision : seule une équipe est envoyée sur place en cas de panne non gérable à distance) ;

### Réponse AJM :

On notera les textes suivants de l'étude d'impact, *ici repris en italique*, et, en suivant, des compléments d'information pour répondre plus précisément aux interrogations du CD30 :

Extraits de l'étude d'impact :

- *Phase travaux :*

Pages 310 et 311 :

*« L'augmentation du trafic reste non significative, tant en nombre de camions utilisés qu'en temporalité du chantier qui reste particulièrement réduite.*

*La plupart des engins resteront sur place durant la durée de l'installation du parc (foreuses, visseuses, chariots élévateurs, pelles mécaniques...). Les camions /véhicules réalisant des allers-retours :*

- *Un camion grue de 150 à 200 tonnes, pour le déchargement des équipements techniques (poste de conversion et poste électrique) ;*
- *Les camions de transport des panneaux solaires des supports et des pieux.*
- *Enfin, le transport du personnel de chantier nécessitera un ou plusieurs véhicules légers selon la phase des travaux. Ces véhicules légers assureront des déplacements journaliers (par exemple matin et soir).*

*Outre le camion grue réalisant de l'ordre d'une dizaine de rotations, pour les camions standards il faut compter environ 10 rotations par MWc. A raison de 3,32 MWc installés, environ 33 rotations sont à attendre.*

*Les travaux n'engendreront donc pas une augmentation importante du trafic local ; ce constat est le même pour la phase de démantèlement du parc. »*

Compléments d'information par AJM :

Pour mémoire, le site de projet est sur une ancienne carrière dont l'exploitation récemment terminée a conduit à l'évacuation de plusieurs dizaines à centaines de milliers de tonnes par des camions et semi-remorques via le réseau routier actuellement en place.

Pour synthétiser le contenu de l'étude d'impact, il faut retenir que les équipements seront amenés sur site par des engins au gabarit routier, dont des porte chars et semi remorques. sur un temps limité à quelques mois et strictement associés à la phase travaux. Le nombre de rotations sera de l'ordre de 50.

- Pour le camion grue, il est précisé, par valeur excessive, une capacité de levage de 150 à 200 tonnes. De fait, compte tenu d'informations récentes, post dépôt d'étude d'impact, le colis le plus lourd associé à des accumulateurs, sera d'environ 10 tonnes. N'ayant pas besoin d'une longue flèche pour le déchargement, une grue de capacité 20 à 50 tonnes sera suffisante. Ce type d'équipement a un gabarit routier et des girations classiques, compatibles avec la géométrie du réseau actuel.

- *Phase exploitation :*

Page 309 : *« La circulation des véhicules concerne seulement les utilitaires utilisés pour la maintenance du site et plus rarement les engins de débroussaillage. »*

Page 43 : *« Dans le cas contraire, ou lorsque le diagnostic conclut qu'un composant doit être remplacé, une équipe technique présente à proximité est envoyée sur site »*

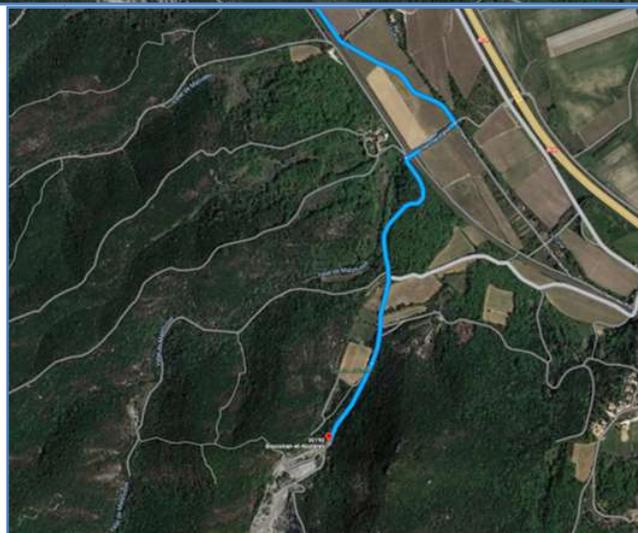
Complément AJM pour le CD 30 :

En phase exploitation, le trafic associé à ce petit part est envisagé de l'ordre de 1 à 2 voitures (véhicules légers) lors des opérations de visite régulière du site, de maintenance et/ou d'entretiens au vu de la taille du site + un camion lorsqu'il faut changer une pièce de taille importante...

- Quant au(x) itinéraire(s) emprunté(s) par les véhicules (phase construction/déconstruction et phase exploitation) ;

De la nationale 106, sortie la plus proche : sortie 5

Depuis la départementale 936 : plusieurs accès possibles (voir extraits ci-dessous), mais tous convergent vers la route d'accès à l'ancienne carrière



Il n'y a pas d'axes majeurs de circulation aux abords proches de la zone d'implantation. Les routes et les chemins sont capables de supporter la fréquentation pour la centrale – anciens accès de la carrière (camions chargés de matériaux qui passaient régulièrement...).

Ce réseau permettra de faciliter l'installation des panneaux photovoltaïques pendant les travaux et leur maintenance dans un second temps.

- Quant à l'adaptation éventuelle d'un point d'échange concernant une route départementale.

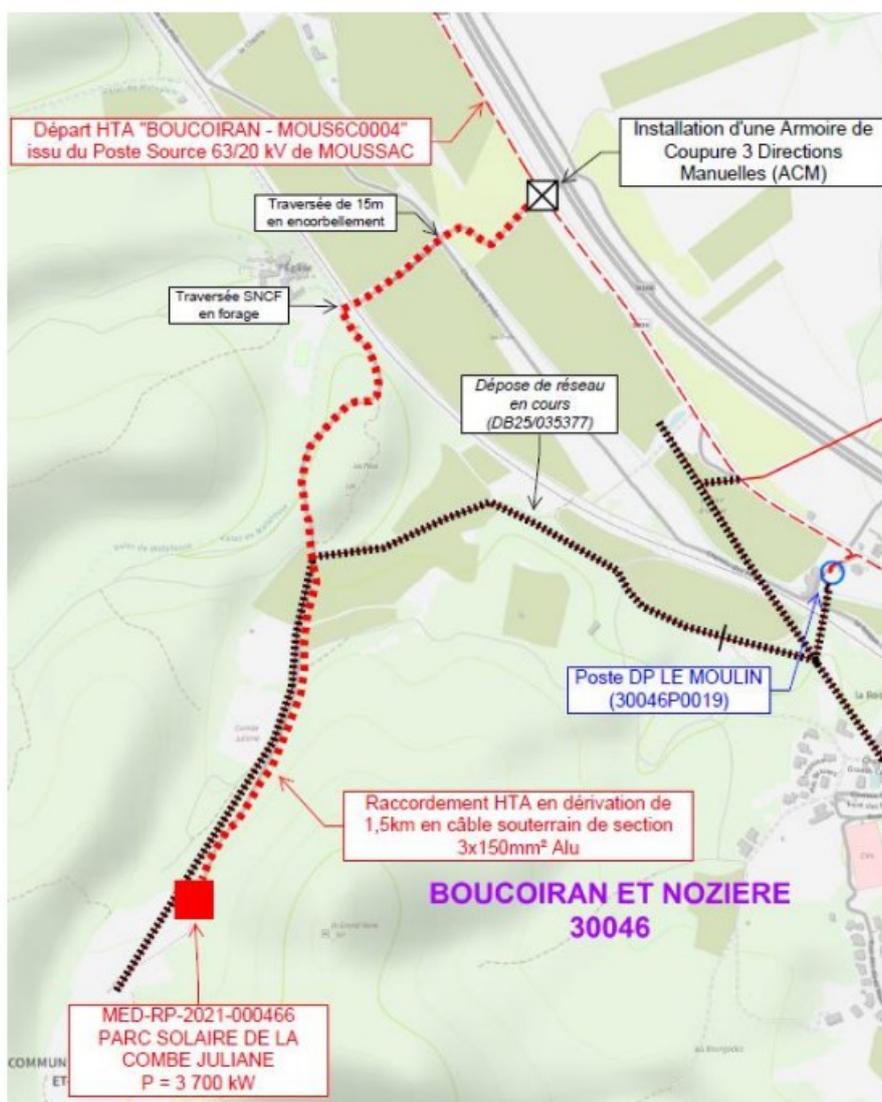
La phase travaux ne fait intervenir que des engins au gabarit routier, en faible nombre, et ne nécessite pas d'aménagement spécifique.

A noter une information récente et favorable relative au raccordement vers le réseau ENEDIS. Initialement prévu sur le poste de Moussac, le raccordement sera finalement réalisé à proximité directe du parc, avec l'installation d'une armoire de coupure AC3M sur le départ souterrain HTA Boucoiran-Moussac (Voir schéma ci-dessous) et limite donc très fortement la gêne potentiellement occasionnée le long du réseau routier géré par le CD30.



#### 4. Solution de raccordement – Résultats des études

##### 4.1. Tracé prévisionnel de la solution de raccordement



## B. Gestion des eaux pluviales

La question concernant l'eau pluviale et les RD n'est pas abordée. Cela peut s'entendre dans la mesure où les RD ne sont pas contiguës au projet. La question mérite toutefois d'être posée car la réalisation de l'installation prévoit souvent un décapage des sols -même s'il est affirmé ici que les sols seront préservés le plus possible- : la perméabilité existante est donc réduite après installation sans que ne soit précisé son traitement.

Extrait de l'étude d'impact :

page 276 : «

- *L'imperméabilisation liée aux installations ne représente qu'une surface négligeable de la superficie du projet, environ 100 m<sup>2</sup> ;*
- *D'une priorisation des voies existantes pour l'accès aux chantiers. En outre, la piste interne créée ne sera pas revêtue, donc pas strictement imperméabilisée ; les matériaux choisis pour cette voie sont au maximum drainants et légers ;*

*Le sol sous les panneaux n'étant pas davantage imperméabilisé qu'en état initial, on ne peut pas considérer que l'implantation des panneaux augmente la surface imperméable globale. »*

page 277 : « *La topographie du terrain n'est pas modifiée (nouvelles pistes implantées au niveau du terrain naturel, adaptation de la hauteur des poteaux des panneaux pour coller à la topographie du terrain naturel, front de taille évité) à l'exception de la zone des installations électriques qui fait l'objet de terrassements nécessaires à la stabilisation des équipements. »*

Complément apporté par AJM : Un élément favorable du projet est son installation au sein d'une carrière récemment arrêtée et remodelée à l'occasion de sa cessation d'activité, y compris bassins de rétention spécifiques aux besoins de la fermeture du site. Le sol avant projet photovoltaïque est ainsi déjà aplani, sans couche végétale, ni végétation, ni besoin de terrassement d'ampleur. Le sol est particulièrement caillouteux (produit de carrière) et peu sensible à l'érosion.

Il n'y a pas de besoin de création de nouvelle piste ou voie d'accès. Seule une zone interne au parc sera imperméabilisée (petite dalle de support d'équipements électriques) et sera compensée par un volume de rétention spécifique.