

# Centrale photovoltaïque

Commune d'Istres  
Lieu-dit « Mas Neuf »

**ENQUÊTE PUBLIQUE  
MÉMOIRE EN RÉPONSE**

*28 septembre 2017*

**URBA 133**

75, Allée Wilhelm Roentgen - CS 40935 - 34961 Montpellier Cedex 2 - France

SAS au capital variable de minimum 100 € et maximum 450 000 € - RCS 819 388 604 Montpellier

Téléphone : +33 (0)4 67 644 644 – Fax : +33 (0)4 67 837 931

## **SOMMAIRE**

<b>I. OBJET DU DOCUMENT.....</b>	<b>3</b>
<b>II. RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC .....</b>	<b>4</b>

## **I. OBJET DU DOCUMENT**

---

La société URBA 133 a déposé une demande de permis de construire (n° PC 013 047 16 G0125) pour la réalisation d'une centrale photovoltaïque au sol sur le territoire de la commune d'Istres, au lieu-dit « Mas Neuf ».

Par arrêté préfectoral en date du 03 juillet 2017, l'enquête publique relative à l'instruction de la demande de permis de construire s'est déroulée du 21 août au 21 Septembre 2017.

Madame Cécile CLOUET-PAGES, la Commissaire Enquêtrice, a assuré cinq permanences en mairie d'Istres : le lundi 21 août après-midi, le jeudi 24 août matin, le vendredi 1<sup>er</sup> septembre après-midi, les jeudis 7 et 21 septembre après-midi.

Madame la Commissaire Enquêtrice fait état, dans son procès-verbal en date du 25 septembre et remis en main propre ce même jour, du déroulement de l'enquête publique et des réponses à fournir suite aux avis formulés lors de celle-ci.

Par ce mémoire, le porteur du projet, la société URBA 133, tient à apporter les éléments de réponse aux questions soulevées lors de l'enquête publique.

## **II. RÉPONSES AUX OBSERVATIONS DU PUBLIC**

---

### **1. La période de travaux**

Question 1 : est-il possible d'éviter le transport routier en utilisant les voies des chemins de fer ?

Le transport ferroviaire de marchandises implique la participation de différentes parties prenantes, en particulier: les expéditeurs (qui choisissent le mode de transport le plus adapté à leurs besoins), les entreprises ferroviaires (les opérateurs de fret ferroviaire prestataires du service de transport de marchandises, qui sont depuis 2007 en concurrence sur un marché libre dans l'UE), les gestionnaires de l'infrastructure (qui en sont propriétaires et qui sont entre autres chargés de répartir les capacités entre les entreprises ferroviaires), les organismes de contrôle nationaux (qui ont pour mission de garantir un accès équitable et non discriminatoire au réseau ferroviaire à toutes les entreprises concernées) et les autorités de sécurité nationales (responsables de l'émission des certificats de sécurité pour les entreprises ferroviaires et de la délivrance des autorisations des véhicules ferroviaires, en coopération avec l'Agence ferroviaire européenne).

Pour le projet de centrale photovoltaïque d'Istres, les matériels livrés venant de plusieurs provenances européennes, le problème d'interopérabilité ferroviaire liée aux différences de réglementations nationales et au manque de coopération entre les gestionnaires de l'infrastructure nationaux est un frein à son usage.

De plus, les livraisons pour la construction d'une centrale photovoltaïque se font sur une période relativement longue (en moyenne 4 à 6 mois) dont les matériels sont livrés au fur-et-à mesure de l'avancée du chantier, pour des quantités fractionnées.

Enfin, le site du projet photovoltaïque d'Istres est un terrain anciennement utilisé par le groupe Areva qui disposait d'un embranchement ferroviaire avec la SNCF. Une convention avait été signée avec Réseau ferré de France (RFF) pour permettre le transport de marchandises liées à leurs activités. Cette convention a été depuis dénoncée, la société Areva NC ayant cessé toute activité depuis 2009.

Pour toutes ces raisons, le maître d'ouvrage n'utilisera pas les voies des chemins de fer comme mode de transport des marchandises pour le projet de centrale photovoltaïque d'Istres.

Question 2 : Quelle procédure prévoyez-vous pour prévenir au mieux, les riverains, du début des travaux, afin qu'ils puissent prendre les devants face à ces inconvénients ?

Afin de que les riverains soient informés quelques jours avant le démarrage des travaux, il sera mis en place à l'entrée du site un panneau de signalisation de chantier avec les affectations des différents lots mentionnant les coordonnées de chaque intervenant.

De plus, l'information mentionnant le démarrage des travaux sera également communiquée aux mairies des communes d'Istres et de Miramas qui pourront la diffuser à leurs administrés dans leur magazine d'information communale et/ou site internet.

Enfin, le maître d'ouvrage pourra prendre attache directement avec les riverains qui se sont manifestés durant l'enquête publique sur cette thématique afin de les informer spécifiquement du planning de chantier et des cadences de livraisons et autres transits de camions.

### Question 3 : Avez-vous des solutions à proposer aux riverains ?

En étant certifié ISO 9001 et ISO 14001, le groupe URBASOLAR, auquel est rattachée la société URBA 133, veille à la maîtrise de la qualité des réalisations et au respect des bonnes pratiques environnementales.

Cela se traduit notamment par la mise en œuvre d'actions permettant d'assurer des chantiers respectueux de l'environnement (« chantier vert »), limitant les nuisances générées sur l'environnement proche tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP.

Pour garantir la réalisation d'un chantier vert, la volonté d'URBASOLAR est de réduire l'impact du chantier sur l'environnement en :

- limitant les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier,
- limitant les risques sur la santé des ouvriers,
- limitant les pollutions provoquées,
- limitant la quantité de déchets.

Pour mener à bien un chantier vert et lors de l'ensemble des réunions de suivi de chantier hebdomadaires, URBASOLAR diffuse également un livret d'accueil à chaque prestataire au démarrage des travaux.

Lors de la réunion de début de chantier, URBASOLAR rappelle les consignes de sécurité et les exigences environnementales à respecter jusqu'à la remise en état du site. Enfin, des contrôles qualité de chantier sont réalisés pour permettre de consigner tout éventuel dysfonctionnement et définir des actions immédiates à mettre en œuvre.

Afin de limiter auprès des riverains un risque éventuel lié à la production de poussières par les camions lors du chantier de la centrale photovoltaïque d'Istres, des mesures seront prévues :

- les pistes seront arrosées par temps sec pour réduire la production de poussières au sein du site,
- les travaux générateurs de poussières ne seront pas réalisés les jours de vent violent,
- des dispositions tels les que le lavage des roues des véhicules sortant du site seront mises en place en cas de besoin,
- les travaux seront réalisés uniquement en période diurne, limitant ainsi en perception les éventuelles nuisances notamment acoustiques.

Question 4 : Quel sera globalement la densité de circulation par jour des camions ?

Pour une centrale de l'envergure du projet envisagé sur le site d'Istres, le temps de construction de la centrale photovoltaïque est évalué à 6 mois. Cette durée peut varier en fonction des conditions climatiques et des restrictions du chantier.

Durant cette période de chantier, il est prévu trois phases successives de travaux. La densité de circulation des camions varie pour chaque phase :

1. La préparation du site :

Cette phase concerne les travaux de mise en place des voiries, de la clôture et de mesurage des points pour l'ancrage des structures (dimensionnement des structures porteuses).

La démolition du château d'eau et du hangar sera également réalisée durant cette phase.

La période de préparation du site est prévue sur une durée de 6 semaines.

La densité de camion est ponctuelle correspondant à la livraison des engins de chantier, soit 1 à 2 camions sur quelques jours, ainsi que le retrait des matériaux pouvant être évacuer et issus de la préparation du site et de la démolition correspondant à 5 à 6 rotations de camions par jour sur 1 à 2 semaines.

2. La construction du réseau électrique :

Les travaux d'aménagement commenceront par la construction du réseau électrique spécifique au parc photovoltaïque. Ce réseau comprend les câbles électriques de puissance et les câbles de communication (dispositifs de télésurveillance, etc.).

La construction du réseau électrique est prévue sur une durée de 1 à 2 semaines.

La densité de camion correspond à la livraison des matériels et des engins de chantier, soit 1 à 4 camions par jour sur quelques jours.

3. La Mise en œuvre de l'installation photovoltaïque

Cette phase se réalise selon l'enchaînement des opérations ci-dessous :

- Approvisionnement en pièces,
- Mise en place des pieux battus,
- Montage mécanique des structures porteuses,
- Pose des modules photovoltaïque,
- Câblage et raccordement électrique.

En fin de chantier, les aménagements temporaires (zone de stockage...) seront démantelés et le sol remis en état.

La durée de la mise en œuvre de l'installation photovoltaïque est prévue sur une période moyenne de 4 mois.

La densité des camions est de 1 à 6 camion par jour sur un mois pouvant aller jusqu'à une dizaine de camions au pic du chantier.

## 2. Eau et ouvrage d'art :

Question 5 : la station de pompage existante sur le terrain, sous le château d'eau, fait l'objet d'une attention particulière, aussi bien pour l'approvisionnement que pour l'ouvrage en lui-même. Quel sera son devenir ?

La station de pompage localisée sur le site du projet à proximité du château d'eau correspond à un ouvrage puisant à environ 12 mètres de profondeur. Elle était utilisée pour alimenter en importants volumes d'eau les anciennes usines Areva pour la fabrication de Lithium et de Bore. L'eau pompée servait également aux sanitaires et aux bornes incendie du site. Son usage n'a pas été destiné à l'alimentation en eau potable du secteur et relevait donc d'un usage privé.

A l'époque, le puits était composé de 3 pompes de 120 m<sup>3</sup>/h chacune. Depuis 2009, année de l'arrêt des activités d'Areva NC, seulement 2 pompes fonctionnent et alimentent uniquement le château d'eau pour les besoins en eaux industrielles des procédés d'assainissement sanitaires et de protection incendies pour de faibles quantités.

Cette station de pompage et son bâtiment seront conservés pour alimenter en eau les différentes bornes incendie dont la mise en place a été préconisée et exigée par les Services Départementaux d'Incendie et de Secours des Bouches du Rhône.

### 3. Energie et Nouvelles Technologies :

Question 6 : Concernant la constitution de l'isolant des onduleurs/transformateurs électriques, utilise-t-on encore le PCB ?

Une installation photovoltaïque est constituée de plusieurs éléments : le système photovoltaïque, les câbles de raccordement, les locaux techniques, la clôture et les accès.

Le fonctionnement de la centrale photovoltaïque d'Istres nécessite la mise en place de 5 locaux techniques dont 4 postes de transformation et 1 poste de livraison. Les postes de transformation abritent un transformateur et des onduleurs centraux dans un seul bâtiment. Le rôle de l'onduleur est de transformer un courant continu (généré par les modules) en un courant alternatif utilisé sur le réseau électrique français et européen. Le transformateur permet de relever la tension de sortie requise au niveau du poste de livraison en vue de l'injection sur le réseau électrique (HTA).

Le composé isolant dans lequel sont immergées les parties actives du transformateur est appelé « diélectrique ». A l'origine, Les polychlorobiphényles (PCB) étaient couramment employés comme isolant dans les transformateurs pour leurs excellentes caractéristiques diélectriques et de conduction thermique, ainsi que pour leurs propriétés de résistance au feu.

En France, après avoir été massivement utilisées des années 1930 jusqu'aux années 1970, fabriquer et utiliser des PCB est interdit depuis 1987 en raison de leur forte toxicité pour l'homme et son environnement.

Dès lors, les isolants utilisés sont traditionnellement constitués d'huile minérale hautement raffinée et non de PCB.

Question 7 : L'éblouissement dû aux panneaux peut avoir des impacts sur les automobilistes ou les aviateurs ?

Selon la commission internationale de l'éclairage (CIE), l'éblouissement correspond à des conditions de vision dans laquelle l'observateur éprouve soit une gêne, soit une réduction de l'aptitude à distinguer des détails ou des objets, en raison de la présence d'une source trop intense dans le champ visuel ou de contrastes trop importants (CIE 845-02-52).

La Direction générale de l'Aviation civile et le Service d'Infrastructure de la Défense ont respectivement rendu, les 10 et 27 février 2017, un avis favorable au projet photovoltaïque d'Istres, traduisant l'absence de risque d'éblouissement gênant pour la navigation aérienne.

Pour le domaine routier, compte tenu de la position latérale et surélevée de la Route Nationale 569 et de l'orientation des panneaux plein sud, aucune gêne visuelle ne pourra être causée par réfléchissement. .

Les phénomènes d'éblouissement sur route sont par contre plus fréquents en période nocturne (causés par les phares des autres voitures, par l'éclairage urbain, etc.) ou lors d'un contraste en tunnel routier (effet de la source lumineuse constituée par l'extrémité du tunnel sur la perception des contrastes à l'intérieur du tunnel).



Ces conditions ne peuvent être mises en relation avec le projet de centrale photovoltaïque d'Istres.

Question 8 : Informations concernant les propriétés, la qualité et le recyclage des matériaux ?

Pour ces thèmes, se référer comme indiqué à la deuxième partie de l'étude d'impact intitulée : Présentation du Projet qui détaille les propriétés, la qualité et le recyclage des matériaux.

#### 4. Ecologie et mesure d'atténuation :

Question 9 : L'entretien au-delà des produits phytosanitaires non agressifs pour le sol, l'eau, la flore et les animaux, bref la nature, peut-elle se faire avec du vivant notamment des caprinés ?

L'entretien de la végétation d'un parc photovoltaïque peut effectivement être réalisé par pâturage ovin. Des centrales photovoltaïques exploitées par URBASOLAR font d'ailleurs appel à ce type d'entretien.

En revanche, l'entretien de la végétation par les chèvres est déconseillé car ces dernières peuvent avoir une propension à occasionner des dommages sur l'installation (arrachage de câble, coup de corne sur les équipements...).

Pour le projet d'Istres, l'arrêté préfectoral daté du 27 mai 2016 instaurant des servitudes d'utilité publique sur le site fait mention d'une interdiction de plantation de plantes comestibles destinées à l'alimentation humaine ou animale compte tenu des antériorités de pollution du site.

Pour cette raison, le maître d'ouvrage ne prévoit pas d'entretien pastoral de la végétation du site.