

## 5.2 Note « Compléments à l'étude d'impact »

### 1. Préambule

Au cours de la réunion du 16/03/2026 de présentation du projet au commissaire enquêteur, ce dernier a demandé au maître d'ouvrage, société Odivea, des compléments à l'étude d'impact. L'objectif de cette présente note est d'y répondre point par point.

### 2. Justification de la compatibilité du projet aux prescriptions relatives aux « servitudes radioélectriques » annexées au PLUi-HD

#### Contexte :

Le projet est situé à proximité de l'aéroport Dijon-Longvic comprenant un centre radioélectrique militaire. L'annexe 6.1.1 « Servitudes d'utilité publique » du PLUi-HD précise les servitudes suivantes créées par ce centre radioélectrique militaire (arrêté du 25/11/2024) comprenant les communes du projet, Dijon et Longvic :

- Servitudes de protection des centres de réception radioélectrique contre les perturbations électromagnétiques (PT1)
- Servitudes de protection des centres radioélectriques d'émission et de réception contre les obstacles (PT2)

Le service responsable de ces servitudes est le Ministère des Armées DIRISI de Metz.

#### Justification de la compatibilité du projet :

L'Assistant Maître d'Ouvrage (AMO) du projet, le bureau d'étude Green Birdie, a consulté le Ministère des Armées DIRISI de Metz le 31 mars 2025 (cf annexe 1) en adressant un CERFA avec plans et coupes fournis (cf annexe 2). Le Ministère des Armées DIRISI de Metz a répondu à cette consultation le 7 mai 2025 (cf annexe 3) en indiquant :

En réponse, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je n'émetts aucune objection à cette demande.

En effet, aucun immeuble militaire ne se trouve dans le périmètre d'implantation et ce dernier n'impacte pas les servitudes d'utilité publique relevant du ministère des Armées

### 3. Gestion du risque du phénomène de retrait-gonflement des argiles

#### Contexte (cf étude d'impact pages 83 et 243) :

La totalité de l'aire d'étude rapprochée est concernée par un aléa moyen de retrait-gonflement des argiles. Ce phénomène touche particulièrement le bâti en impactant directement les fondations. Le projet n'est pas de nature à interagir avec ce risque puisqu'il concerne principalement le bâti et le projet est composé d'un seul poste de transformation à très faible emprise (30 m²). Néanmoins, une étude géotechnique permet de renforcer la vigilance quant à la nature du sol et du sous-sols au droit de la centrale pour sécuriser l'implantation.

#### Mesures de maîtrise du risque :

Comme préconisé dans l'étude d'impact, la mesure MR-G08 « Réalisation d'une étude géotechnique et adaptation des solutions constructives » est mise en place. Ainsi, une étude géotechnique de conception en phase avant-projet (G2 AVP) a été réalisée en 2025 (cf annexe 4). Le rapport d'étude a été intégré au dossier de consultation de l'appel d'offres du marché de construction de la centrale. Enfin, une étude géotechnique sera conduite au stade PRO par le titulaire du marché de construction.

#### **4. Gestion des risques inondation et remontée de nappe**

##### **Contexte (cf étude d'impact, page 80 à 82 et page 242) :**

Le Suzon est situé à proximité de l'aire d'étude rapprochée. L'aire d'étude rapprochée est concernée par le risque d'inondation par débordement de cours d'eau. Les communes de Dijon et Longvic sont concernées par le périmètre de la Stratégie Locale de Gestion des Risques d'Inondation (SLGRI) du Territoire à Risque important d'Inondation (TRI) de Dijon. Le projet se trouve dans le zonage des PPRI des communes de Longvic et Dijon. Toutefois, la zone d'implantation du projet est en dehors de tout zonage réglementaire, ainsi la construction n'y est pas réglementée par le PPRN.

Concernant le risque d'inondation par remontée de nappe phréatique, le site d'information Géorisques montre que l'aire d'étude rapprochée du projet est concernée par un risque d'inondation par remontée de nappe. La totalité se situe en zone potentiellement sujette aux débordements de nappe et en zone potentiellement sujette aux inondations de caves. Le risque est donc considéré comme moyen sur l'aire d'étude rapprochée.

##### **Mesures de maîtrise des risques :**

Le terrain naturel est à une cote de 224 NGF environ, et selon les scénarios du TRI Dijonnais, le premier risque identifié est la possibilité de crue, mais dans le cas extrême, soit une probabilité faible. L'extrémité nord-ouest de la parcelle est concernée, avec une hauteur d'eau maximale variant entre 0 et 0,5m de hauteur. Le risque est donc très mineur et concerne l'emplacement du poste de transformation prévu sur cette partie, à l'entrée du site. De ce fait, le poste de transformation sera implanté au-dessus de la Cote des Plus Hautes Eaux (CPHE), soit 225,5m NGF. Cette disposition constructive fait partie des exigences du cahier des charges du dossier de consultation de l'appel d'offres du marché de construction de la centrale.

#### **5. Gestion du risque d'éblouissement réseaux routier et ferroviaire**

##### **Contexte (cf étude d'impact page 66) :**

La D122A longe la zone sud-est du projet à 20 m de l'aire d'étude rapprochée. Elle fait la jonction entre la D905 Bis au niveau de Sennecey-lès-Dijon (21) et la D996 au niveau de Longvic (21).

Une voie ferrée, reliant Dijon-Ville à Vallorbe, longe le sud-ouest de l'aire d'étude rapprochée ainsi il y a des infrastructures ferroviaires à moins de 50 m de l'aire d'étude rapprochée. SNCF Réseau BFC a indiqué qu'aucune construction n'est autorisée à moins de 2 mètres de la limite réelle du chemin de fer et plus globalement, le projet de construction doit respecter les servitudes d'utilité publique du type T1. Outre cet aspect d'urbanisme, SNCF Réseau Bourgogne-Franche-Comté demande aux porteurs de projets de parcs photovoltaïque de réaliser une étude d'éblouissement pour vérifier qu'aucun reflet sur l'installation des panneaux ne génèrera d'éblouissements pour les conducteurs.

##### **Mesures de maîtrise du risque :**

L'Assistant Maître d'Ouvrage (AMO) du projet, le bureau d'étude Green Birdie, a réalisé une analyse des risques d'éblouissement dont le périmètre d'étude comprend les voies de circulation susceptibles d'être impactées compte tenu de l'orientation des modules plein sud, c'est à dire la route départementale D122A et la voie ferrée reliant Dijon-Ville à Vallorbe (cf annexe 5). Le rapport d'étude a été transmis à la SNCF le 20/03/2026 (cf annexe 6).

Les conclusions de cette étude sont les suivantes :

Dans le cas de la ligne SNCF comme de la départementale D122A, les risques d'éblouissement sont à considérer comme **acceptables** pour les raisons suivantes :

- **Lorsqu'un risque d'éblouissement existe, le rayon solaire incident sera également dans le champ de vision de l'utilisateur. L'éblouissement dû au soleil sera comparativement plus important que celui dû à la présence de modules réfléchissants.**
- **Les instances d'éblouissement auront lieu dans des circonstances où l'utilisateur aura déjà pris des mesures pour éviter les désagréments dus au soleil rasant (lunettes de soleil,...). Il n'y aura donc pas d'effet de surprise et l'utilisateur sera préparé.**
- **Les rayons rasants ont plus de chances d'être interceptés par la végétation et la topographie environnante, qu'il s'agisse de rayons incidents ou réfléchis.**

Les propositions de l'AMO sont les suivantes :

**Solutions de mitigation analysées (notice de mise en œuvre)**

- **Haie paysagère de grande hauteur (~6 m)**  
Solution reposant sur un écran végétal vivant, dont l'efficacité dépend de la croissance, de l'opacité et d'une maintenance continue, et reste sensible à des aléas climatiques non maîtrisables (sécheresse sévère, tempêtes, casse de branches).
- **Modules photovoltaïques à faible réflectance**  
Solution technique reposant sur les caractéristiques intrinsèques des équipements, offrant une performance stable et indépendante des saisons, sous réserve d'une définition claire et anticipée dès la phase de conception.

**Point de décision attendu**

Au regard de l'ensemble des analyses, deux cadres de décision sont identifiés :

- **Acceptation de la situation**, considérant que les réflexions identifiées s'inscrivent dans des conditions de soleil rasant déjà gérées en exploitation ferroviaire, sans effet de surprise ;
- **Exigence de mitigation technique**, impliquant l'intégration de modules photovoltaïques à faible réflectance, à définir sans délai pour être cohérente avec les consultations EPC en cours.

Sur la base de cette étude, la SNCF a émis un avis le 26/03/2026 (cf annexe 7) dont les conclusions concernant le sujet « enseignes et sources lumineuses » sont :

**Concernant l'installation de panneaux photovoltaïques, il est demandé de vous assurer que l'installation ne devra pas, par des phénomènes de réverbération, occasionner de gêne pour les usagers de l'infrastructure ferroviaire en apportant des solutions immédiates (panneaux anti-éblouissement/ anti-réfléchissements, brise-vue, végétalisation, etc.). Une étude d'éblouissement au tiers via la Mission de Sécurité Ferroviaire (MSF) est demandée.**

**En l'absence d'étude d'éblouissement et du fait du manque de retour d'expérience sur ce type de projet, l'avis favorable s'entend avec la réserve suivante :**

**Si une gêne subsistait en exploitation et qui serait de nature à créer un danger pour les circulations ferroviaires, la SNCF se réserve le droit de saisir le représentant de l'état pour décider de les faire supprimer afin de répondre aux dispositions du code des transports (L.2242-4-7).**

En conséquence, le maître d'ouvrage, société Odivia, a décidé d'imposer la mise en place de modules photovoltaïques à faible réflectance, dits « anti-éblouissement », aux candidats de l'appel d'offres du marché de construction de la centrale.

## **6. Complément gestion biodiversité (Chardonneret élégant, Noctule commune, et Noctule de Lesler)**

### **Contexte :**

Le Chardonneret élégant est considéré comme espèce nicheuse certaine sur l'aire d'étude rapprochée : au moins six couples observés lors des expertises de terrain (dont au moins un nicheur certain), au niveau des secteurs semi-ouverts de l'aire d'étude rapprochée (buissons, arbustes et arbres). Cette espèce d'oiseau constitue l'enjeu le plus important pour le projet (enjeu très fort, l'espèce étant classée Vulnérable).

Concernant les chiroptères, les Noctule commune et Noctule de Lesler constituent les plus forts enjeux sur l'aire d'étude. Ces espèces sont identifiées avec certitude aux trois saisons d'inventaire avec un niveau d'activité fort. L'ensemble de l'aire d'étude rapprochée est à la fois un axe de transit pour cette espèce, mais également une zone de chasse. Seuls des décollements d'écorce ont été identifiés dans l'aire d'étude rapprochée, ce qui est peu favorable pour le gîte de ces espèces.

### **Mesures de gestion de la biodiversité :**

Comme préconisé dans l'étude d'impact, ces espèces sont prises en compte via la mise en place des mesures suivantes :

- ME-B01 : Prise en compte des enjeux écologiques dès la phase de conception
- ME-B02 : Délimitation des emprises du chantier et des zones à enjeux avec mise en place de balisage
- MR-B02 : Redéfinition des caractéristiques du projet
- MR-B05 : Adaptation du calendrier de travaux en fonction des périodes de sensibilité de la faune

Ces mesures permettent l'évitement total de milieux semi-ouverts, buissonnants et boisés n'implique aucune destruction ou dégradation de l'habitat des espèces de ce cortège pour les oiseaux. L'évitement total de ces milieux et le recul des haies et lisières forestières de 10 mètres avec les premiers panneaux, permet de maintenir l'accueil de ces espèces tout au long de leur cycle de vie. Les habitats d'alimentation sont également essentiels au maintien des espèces de ce cortège, la disponibilité de ce type d'habitats restera suffisante au sein de l'emprise clôturée.

Concernant les chiroptères, les secteurs de gîtes potentiels composés d'arbres à cavités favorables sont totalement évités par le projet. Les lisières et alignements d'arbres sont également évités et un recul de 10 mètres des premiers panneaux est prévu.