

Des lignes internes sont également mises en place sur l'agglomération de Bressuire et de Niort.

2 des 4 communes de l'AEI font partie du réseau de bus. Ainsi, Melle et Lezay sont desservies par la ligne 17. Aucune ligne ne dessert Fontivillié et Saint-Vincent-la-Châtre.

II. 9. 2. Transport ferroviaire

Seules deux gares sont desservies par le TGV dans le département des Deux-Sèvres : Niort et Saint-Maixent l'Ecole. Les autres gares du département sont desservies par des TER (gares de Beauvoir-sur-Niort, de Bressuire, de la Crèche, d'Epannes, de Fors, de Marigny, de Mauzé, de la Mothe-Saint-Héray, de Pamproux, de Prin Deyrançon, de Prissé la Charrière et de Thouars).

Aucune gare SNCF n'est située dans l'AER. **La gare la plus proche est située à 13 km au Nord de la ZIP à la Mothe-Saint-Héray (gare RER) et à 21 km au Nord de la ZIP à Saint-Maixent-l'Ecole pour la gare TGV la plus proche.**

Aucune ligne de chemin de fer ne traverse l'AEI ou l'AER.

II. 9. 3. Transport aérien

Le département des Deux-Sèvres ne dispose pas d'aéroport. En revanche, trois aérodromes sont présents à Niort, Thouars et Mauléon (Bressuire).

L'aérodrome de Niort (appelé aérodrome de Niort-Marais Poitevin ou Niort – Souché avant 2012) est le plus proche de la zone d'étude, situé à 25 km à l'ouest de l'AEI.

Il est utilisé pour des pratiques de loisirs et de tourisme (aviation légère, parachutisme) et pour l'aviation d'affaires, de fret et de transport sanitaire.

L'aéroport le plus proche est Poitiers à environ 49 km au nord-est de la zone d'étude.

Analyse des enjeux

L'AEI intègre de nombreux axes routiers (nationales et départementales et une portion de l'autoroute A10). Dans la ZIP et l'AEI, seules les départementales D305 et la D14 comptabilisent des TMJA supérieurs à 2 000 véhicules par jour. Des routes communales et départementales secondaires sont présentes autour de l'AEI. L'enjeu retenu est faible à l'échelle de l'AEI.

Non qualifiable	Très faible	Faible	Modéré	Fort	Très fort
-----------------	-------------	---------------	--------	------	-----------

II. 10. Servitudes et réseaux

ERG DÉVELOPPEMENT FRANCE a procédé à la consultation d'un certain nombre de services, afin de connaître la présence de servitudes et de contraintes liées à la présence de réseaux au niveau de la ZIP. Le résultat de ces consultations est fourni dans les paragraphes suivants.

Une carte de synthèse des servitudes identifiées est fournie en fin de paragraphe.

II. 10. 1. Servitudes radioélectriques

Un faisceau hertzien est un système de transmission de signaux (aujourd'hui principalement numériques) entre deux points fixes. Il utilise comme support les ondes radioélectriques, avec des fréquences porteuses de 1 GHz à 40 GHz (domaine des micro-ondes), très fortement concentrées à l'aide d'antennes directives.

L'essentiel de l'énergie est concentré dans la zone que l'on appelle « premier ellipsoïde de Fresnel ». L'étendue de cette zone (quelques mètres à plusieurs dizaines de mètres) varie proportionnellement avec la longueur d'onde et la longueur de la liaison. Afin de ne pas altérer le signal, il faut donc veiller au dégagement de ce volume.

Certaines liaisons hertziennes font l'objet de servitudes réglementaires, elles sont protégées par décret mentionnant un dégagement à respecter. Ce n'est pas le cas de la plupart des liaisons hertziennes des opérateurs de téléphonie.

Il existe plusieurs types de servitudes radioélectriques :

- PT1 : Servitude contre les perturbations électromagnétiques liée à une station radioélectrique,
- PT2 : Servitude contre les obstacles liés à une servitude radioélectrique,
- PT2LH : Servitude contre les obstacles liés à une liaison hertzienne.

Liaisons hertziennes non protégées par des servitudes réglementaires

La consultation de la base de données nationale de l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences) a permis de confirmer **l'absence de servitudes radioélectriques sur les communes de Saint-Vincent-la-Châtre et Fontivillié.**

Par ailleurs, **le SGAMI** (Secrétariat Général pour l'Administration du Ministère de l'Intérieur), dans un courrier en date du 2 août 2019, indique également qu'il n'existe aucune servitude radioélectrique ayant un effet sur la zone d'étude du projet.

Liaisons hertziennes non protégées

Suite à la consultation des réseaux de radiotéléphonie (SFR, Bouygues, Orange, Free) cartographiés par le site « carte-fh.lafibre.info », un faisceau hertzien a été recensé sur la ZIP. Il s'agit d'un faisceau appartenant au réseau de la télévision, passant du nord au sud d'une partie de la ZIP sur sa partie est. Aucune réponse n'a été obtenue de cet opérateur.

Un faisceau hertzien appartenant au réseau de téléphonie Free est également présent au sud de l'AEI, à 582 m de la ZIP.

II. 10. 2. Contraintes aéronautiques et radars

Par courrier en date du 6 septembre 2017, la **DSAC Ouest** (Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile) a informé le maître d'ouvrage que le projet n'est affecté d'aucune servitude d'utilité publique relevant de la réglementation aéronautique civile.

Elle rappelle toutefois que l'implantation d'obstacles artificiels de grande hauteur nécessite une étude de circulation aérienne effectuée par les services de la Navigation Aérienne Sud et Sud-Ouest. Ces services ne se prononceront qu'à partir d'un projet précisant l'implantation des éoliennes.

Par mail en date du 29 juillet 2019, la **Fédération Française de Vol Libre (FFVL)** n'a pas d'objection à émettre au projet de parc éolien de Saint-Vincent-la-Châtre.

La **SDRCAM Sud** (Sous-Direction Régionale de la Circulation Aérienne Militaire), consultée en juillet 2017, indique que le projet éolien se trouve sous la zone réglemente LF-R 49 A1 "Cognac" (3000ft AMSL/FL65), sans être de nature à remettre en cause la mission des forces. Elle précise toutefois que le projet devra respecter les contraintes radioélectriques correspondantes en vigueur lors de la demande de permis de construire. Ainsi, lors du dépôt de la demande d'autorisation, le maître d'ouvrage devra fournir les coordonnées WGS 84 et l'altitude NGF du point d'implantation de chaque éolienne ainsi que leur hauteur hors tout, pales comprises.

Le **CNFAS** (Conseil National des Fédérations Aéronautiques et Sportives) a également été consulté. Il en ressort que celui-ci n'a pas connaissance d'activités aéronautiques pouvant être impactées par le projet éolien.

Enfin, les services de **Météo France** ont également été consulté et n'ont pas signalé d'activité pouvant être impactées par le projet éolien, étant donné la distance entre le projet de parc éolien et le radar le plus proche (Cherves à 51 km).

II. 10. 3. Servitudes relatives aux réseaux

Après consultation du gestionnaire du réseau de transport de gaz naturel haute pression, **GRTgaz**, sollicité dans un courrier en date du 7 juillet 2017 et dans une réponse en date du 19 juillet 2017, aucune canalisation de transport de gaz naturel ne se trouve dans à proximité de la zone d'étude.

Le site internet du gestionnaire du réseau de transport d'électricité, **RTE**, a également été consulté en juillet 2019. Aucun ouvrage électrique HTB appartenant au réseau public de transport d'énergie électrique ne se trouve dans l'AEI et n'est donc impacté par le présent projet de parc éolien.

Toutefois, la consultation de **GÉRÉDIS Deux-Sèvres**, le gestionnaire du réseau de distribution d'électricité concédé par le Syndicat Intercommunal d'Énergie des Deux-Sèvres (SIEDS), permet de recenser des réseaux HTA et BTA sur l'AEI. La société informe ainsi le maître d'ouvrage qu'**une distance minimale égale à la hauteur totale de l'éolienne, pales comprises, augmentée d'une distance de 30 m** est attendue concernant l'implantation d'éoliennes. Elles doivent en effet garder une distance permettant de réaliser les opérations d'installation et de démantèlement en toute sécurité.

Une distance d'implantation de 210 m est attendue vis-à-vis des lignes électriques de GEREDIS.

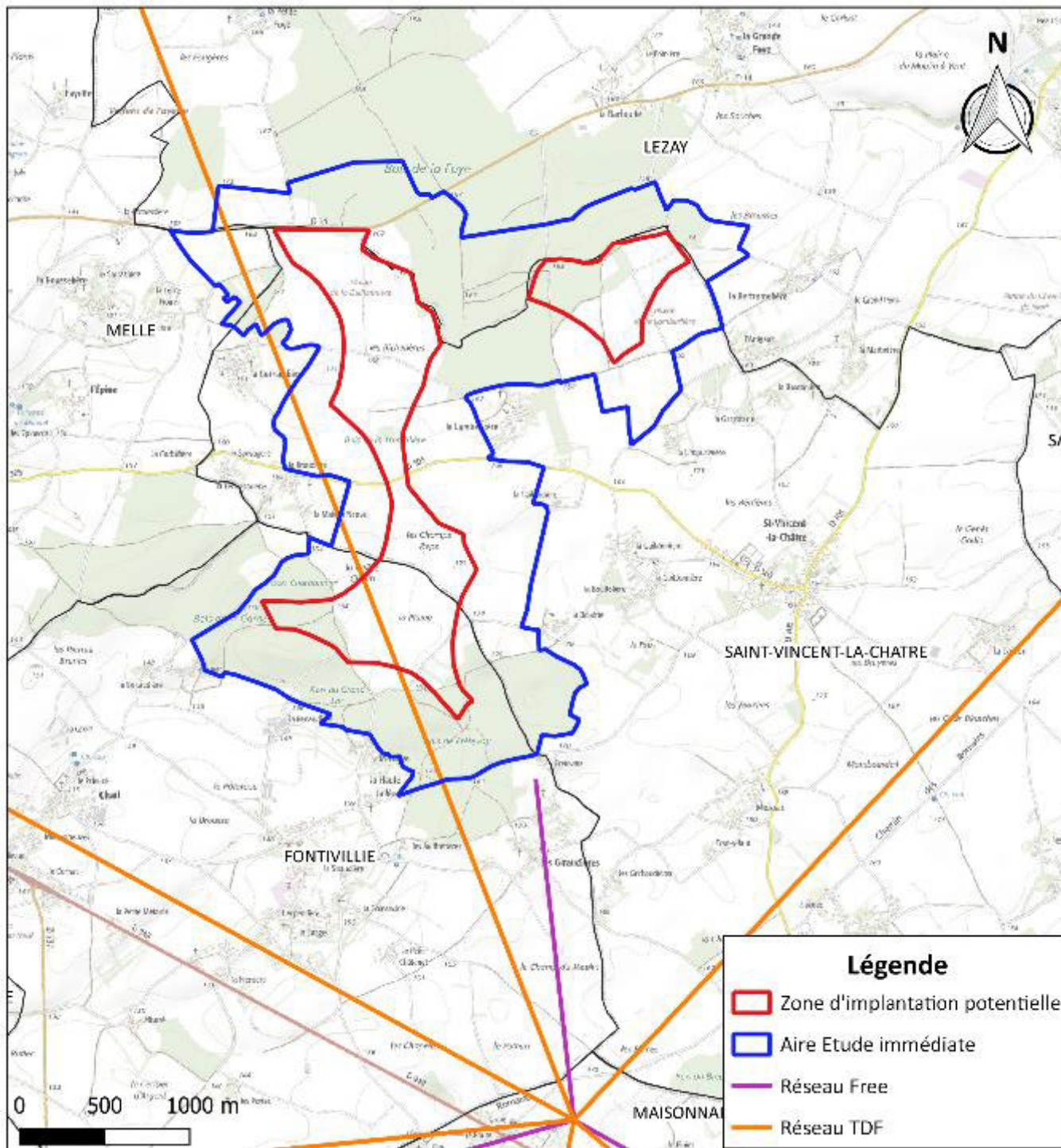


Figure 52 : Réseaux hertziens à proximité de l'AEI
(Source : site internet « carte-fh.lafibre.info » consulté le 10 juillet 2019)

II. 10. 5. Contraintes routières

Après consultation du département des Deux-Sèvres, est apparue, dans un courrier du 13 octobre 2017, la nécessité de prendre en compte et de respecter plusieurs préconisations :

- Respecter les continuités des chemins du PDIPR,
- Implanter les éoliennes conformément à la sécurité des utilisateurs des chemins (randonneurs en particulier),
- Préserver le balisage et la signalétique posés sur les itinéraires de randonnée, "randonnée en Deux-Sèvres ».

Par ailleurs, dans un courrier en date du 17 décembre 2019, le département des Deux-Sèvres rappelle que le règlement de voirie départementale énonce à l'article 37 que « l'implantation d'éoliennes en bordure d'une route départementale doit être positionnée à l'équivalent d'une fois la hauteur totale de l'ensemble (mât + pale) ».

Une distance d'implantation de 180 m avec la RD 14 sera par conséquent respectée.

Dans un courrier du 9 octobre 2019, la Direction des routes des Deux-Sèvres énonce des prescriptions à suivre concernant les modifications d'accès ou de carrefours, lesquelles devront faire l'objet d'une permission de voirie :

- Durant la construction du parc, **un balisage devra être mis en place au moyen de séparateurs de voies**, pour assurer une bonne lisibilité du carrefour et éviter des usages inadaptés de la surface créée ;
- Après la construction, **le domaine public devra être remis en son état initial** : reconstitution de l'accotement enherbé avec apport de 10 à 15 cm de terre végétale, reconstitution de la haie, remise en place de la signalisation et dépose du busage si nécessaire.

La Direction des routes rajoute que si un réseau d'interconnexion traverse la chaussée d'une route départementale, il devra également faire l'objet d'une permission de voirie et sera soumis à redevance.

Un constat d'huissier sera établi à la charge du porteur de projet afin d'établir l'état des lieux des routes départementales empruntées pour l'acheminement des toupies de béton et des éléments d'éoliennes et afin d'assurer une remise en état des chaussées si nécessaires.

Les différentes réponses aux consultations effectuées sont disponibles en *Annexe 3*.

Analyse des enjeux

La ZIP n'intègre aucune servitude radioélectrique ou liée à la présence de radar. Un seul faisceau hertzien traverse l'AEI et une portion de la ZIP selon un axe nord-ouest/sud-est. Des lignes HTA et BTA sont recensées dans l'AEI, avec une contrainte d'implantation fixée par le gestionnaire du réseau (210 m). Enfin, des obligations sont énoncées concernant la distance aux routes (180 m) et les chemins de randonnée. L'enjeu retenu est modéré.

Non qualifiable	Très faible	Faible	Modéré	Fort	Très fort
-----------------	-------------	--------	---------------	------	-----------

II. 11. Santé humaine

II. 11. 1. Bruit - Classement sonore des infrastructures de transports terrestres

L'article 13 de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992, dite « loi bruit », précisé par le décret d'application 95-21 du 9 janvier 1995 et l'arrêté du 30 mai 1996, conduisent à classer par arrêté préfectoral les infrastructures de transports terrestres en fonction de leur niveau sonore, et à définir les secteurs affectés par le bruit.

Les infrastructures de transports terrestres concernées sont les infrastructures routières de trafic moyen journalier annuel (TMJA) supérieur à 5 000 véhicules, les voies ferrées interurbaines de TMJA supérieur à 50 trains, les voies ferrées urbaines de TMJA supérieur à 100 trains, les lignes de transports collectifs et les voies ferrées urbaines de trafic moyen supérieur à 100 rames ou bus par jour.

Le classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans les Deux-Sèvres relève de l'arrêté préfectoral du 6 février 2015 et modifié par l'arrêté du 30 octobre 2015.

Les niveaux de bruit caractérisent le bruit d'émission d'une infrastructure suivant des paramètres de la voie (trafic, vitesse, largeur...). Le classement est réalisé en 5 catégories, de la plus bruyante à la moins bruyante, déterminant un secteur affecté par le bruit d'une largeur variant de 300 à 10 mètres, dans lequel des règles d'isolement acoustique sont imposées aux nouvelles constructions de bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de sport :

Tableau 28 : Classement sonore des infrastructures routières et ferroviaires

(Source : Département des Deux-Sèvres)

Catégorie de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq* (6h-22h) en dB(A)	Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
1	LAeq > 81	300 m
2	76 < LAeq <= 81	250 m
3	70 < LAeq <= 76	100 m
4	65 < LAeq <= 70	30 m
5	60 < LAeq <= 65	10 m

*Niveau sonore énergétique équivalent exprimant l'énergie reçue pendant un certain temps

Comme indiqué par la figure en page suivante et en page d'après, 2 infrastructures de transports terrestres routiers classées sont situées dans l'AER mais hors de l'AEI. Il s'agit de :

- La D948 classée catégorie 2 ou 3 selon les portions,
- La D950 classée catégorie 3 ou 4 selon les portions.

Les zones tampons de 250 m pour les infrastructures de catégorie 2, de 100 m pour les infrastructures de catégorie 3 et de 30 m pour les infrastructures de catégorie 4 permettent d'observer l'étendue des secteurs affectés par le bruit. Les infrastructures de transports n'ont par conséquent aucune incidence sonore sur la ZIP et l'AEI, comme on peut le voir sur la figure suivante.

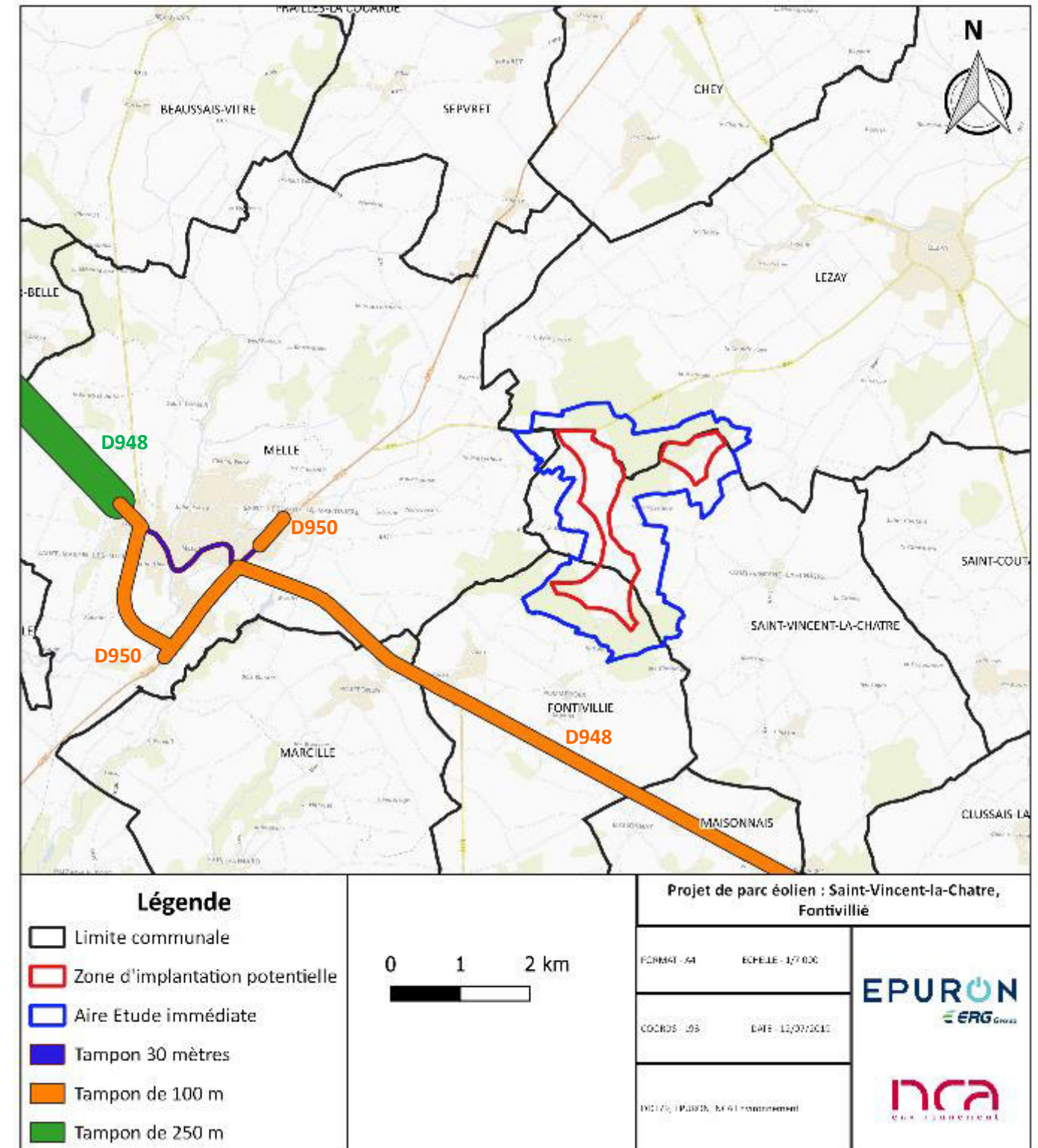


Figure 53 : Classement sonore des infrastructures de transport terrestre au niveau de l'AEI
(Source : DDT79)

L'aire d'étude immédiate et la zone d'implantation potentielle ne sont affectées par le bruit d'aucune infrastructure terrestre alentour.

À noter que conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, le département des Deux-Sèvres est en cours d'élaboration d'un plan de prévention de bruit dans l'environnement (PPBE) a été élaboré. Le projet est soumis à consultation publique pendant une période de 2 mois,