

Le département est principalement couvert de boisements feuillus (Figure 47). Les essences ne sont pas particulièrement variées et le département n'est pas prisé par les sylviculteurs (forêts de production de 6,7 millions de m³ sur pied, contre 14,9 millions en Charente et 19 millions en Vienne). Les forêts sont essentiellement privées, soit 87% de l'ensemble de la surface forestière du département.

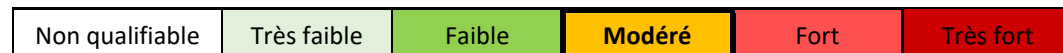
En 2014, le volume des prélèvements réalisés dans les forêts de Nouvelle-Aquitaine s'élève à 10,1 millions de m³, soit 26,9% de la récolte de bois en France. Le bois d'œuvre représente 49% de la récolte, le bois de trituration et le bois énergie respectivement 41% et 9%. Les résineux représentent 86% de la récolte de bois d'œuvre et 76% de celle des bois de trituration.

En Nouvelle-Aquitaine, la filière bois représente 20 059 établissements et 53 045 emplois en 2014. L'ex-région Poitou-Charentes est par ailleurs dotée d'un Schéma Régional de Gestion Sylvicole, qui fixe les grandes orientations permettant de valoriser les fonctions des forêts privées, qu'elles soient économiques, sociales ou environnementales.

Plusieurs petits bois privés se trouvent au sein de la ZIP (bois de la Garde, bois du Grand Lac et bois de Fréteveau au sud de la ZIP et bois de la Foye au Nord), mais ne sont pas classés. Le Bois de la Foye est soumis à une protection inscrite dans le PLU de Lezay, mais n'est pas non plus classé. Les bois sont également bien représentés à l'échelle de l'AEI et de l'AER.

Analyse des enjeux

La Nouvelle-Aquitaine est la 3^{ème} région de France en termes de volumes prélevés et sa filière bois représente un nombre d'emplois important. Plusieurs bois privés non classés sont recensés dans la ZIP, seul le bois de la Foye fait l'objet d'une protection au titre du PLU de Lezay. L'enjeu retenu est modéré.



II. 8. Appellations d'origine



L'IGP (Indication Géographique Protégée) identifie un produit agricole, brut ou transformé, dont la qualité, la réputation ou d'autres caractéristiques sont liées à son origine géographique. Pour prétendre à l'obtention de ce signe officiel lié à la qualité et à l'origine (SIQO), une étape au moins parmi la production, la transformation ou l'élaboration de ce produit doit avoir lieu dans cette aire géographique délimitée (pour le vin, toutes les étapes depuis la récolte jusqu'à l'élaboration). L'IGP est liée à un **savoir-faire**.

L'AOP (Appellation d'Origine Protégée) désigne un produit dont les principales étapes de production sont réalisées selon un **savoir-faire reconnu dans une même aire géographique**, qui donne ses caractéristiques au produit. C'est un signe européen qui protège le nom du produit dans toute l'Union européenne.

L'AOC (Appellation d'Origine Contrôlée) désigne des produits répondant aux critères de l'AOP et protège la dénomination sur le territoire français. Elle constitue une étape vers l'AOP.

C'est la **notion de terroir** qui fonde le concept des Appellations d'origine. Un terroir est une zone géographique particulière où une production tire son originalité directement des spécificités de son aire de production.



Les règles d'élaboration d'une IGP et d'une AOP sont inscrites dans un cahier des charges et font l'objet de procédures de contrôle, mises en œuvre par un organisme indépendant agréé par l'INAO (Institut National des Appellations d'Origine).

Selon l'INAO, les communes de l'AEI font partie du territoire de plusieurs AOC-AOP et IGP. Ils sont présentés dans le tableau ci-après.

Tableau 26 : Appellations d'origine sur les communes concernées

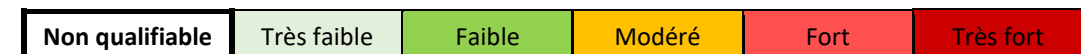
	Appellation	St Vincent la Châtre	Fontivillié	Melle	Lezay
AOC-AOP	Beurre Charentes-Poitou	X	X	X	X
	Beurre des Charentes	X	X	X	X
	Beurre des Deux-Sèvres	X	X	X	X
	Chabichou du Poitou	X	X	X	X
IGP	Agneau du Poitou-Charentes	X	X	X	X
	Jambon de Bayonne	X	X	X	X
	Porc du Sud-Ouest	X	X	X	X
	Volailles du Val de Sèvres	X	X	X	X
	Vins Val de Loire multiples	X	X	X	X

Les AOC-AOP et IGP de l'AEI concernent le territoire de la commune et non des parcelles et des sections cadastrales.

Le projet ne portera pas atteinte à une AOC-AOP ou un IGP des communes de l'AEI.

Analyse des enjeux

Les AOC-AOP et IGP de l'AEI concernent le territoire de la commune et non des parcelles et des sections cadastrales. Ils ne représentent pas d'enjeu particulier.



II. 9. Infrastructures et réseaux de transport

Les Deux-Sèvres est un département peu peuplé (65^{ème} département national en nombre d'habitants en 2016) mais situé entre des départements très attractifs (Vendée, Charente-Maritime, Vienne). Aujourd'hui, le département dispose de 13 997 km de route répartis en 9 804 km de voies communales, 4 000 km de routes départementales, 84 km d'autoroutes et 108 km de routes nationales. Les deux sections d'autoroutes (A10 et A83) se relient entre Niort et Saint-Maixent l'école. Elles permettent de relier les villes de Poitiers, Saintes et Bordeaux. La nationale N149 permet de relier Poitiers, Parthenay, Bressuire, Cholet, Nantes selon un axe Est-Ouest. Les nationales N248 puis N11 permettent de relier la Rochelle à l'A10.

Le réseau ferroviaire permet également de rejoindre ces villes et la LGV traverse le département à l'extrême Sud-Est, du nord au sud (Paris-Bordeaux).

La carte en page suivante présente les principales infrastructures de transport du département et localise grossièrement les contours de l'AEI (contour bleu).

II. 9. 1. Transport routier

Les aires d'étude sont traversées par plusieurs axes routiers, dont les principaux sont les suivants :

- La départementale D14, reliant Lezay à Melle, traverse l'AEI d'est en ouest et longe la ZIP ;
- La départementale D950 reliant Lusignan à Saint-Jean d'Angély, traverse l'AER et l'AEE du nord au sud-ouest ;
- La départementale D948 reliant Savigné à Niort, traverse l'AER et l'AEE du sud-est au centre-ouest ;
- La nationale N10, reliant Poitiers à Angoulême, traverse l'extrême est de l'AER du nord vers le sud ;
- L'autoroute A10 reliant Poitiers à Bordeaux, traverse l'extrême nord-ouest de l'AER du nord au sud-ouest.

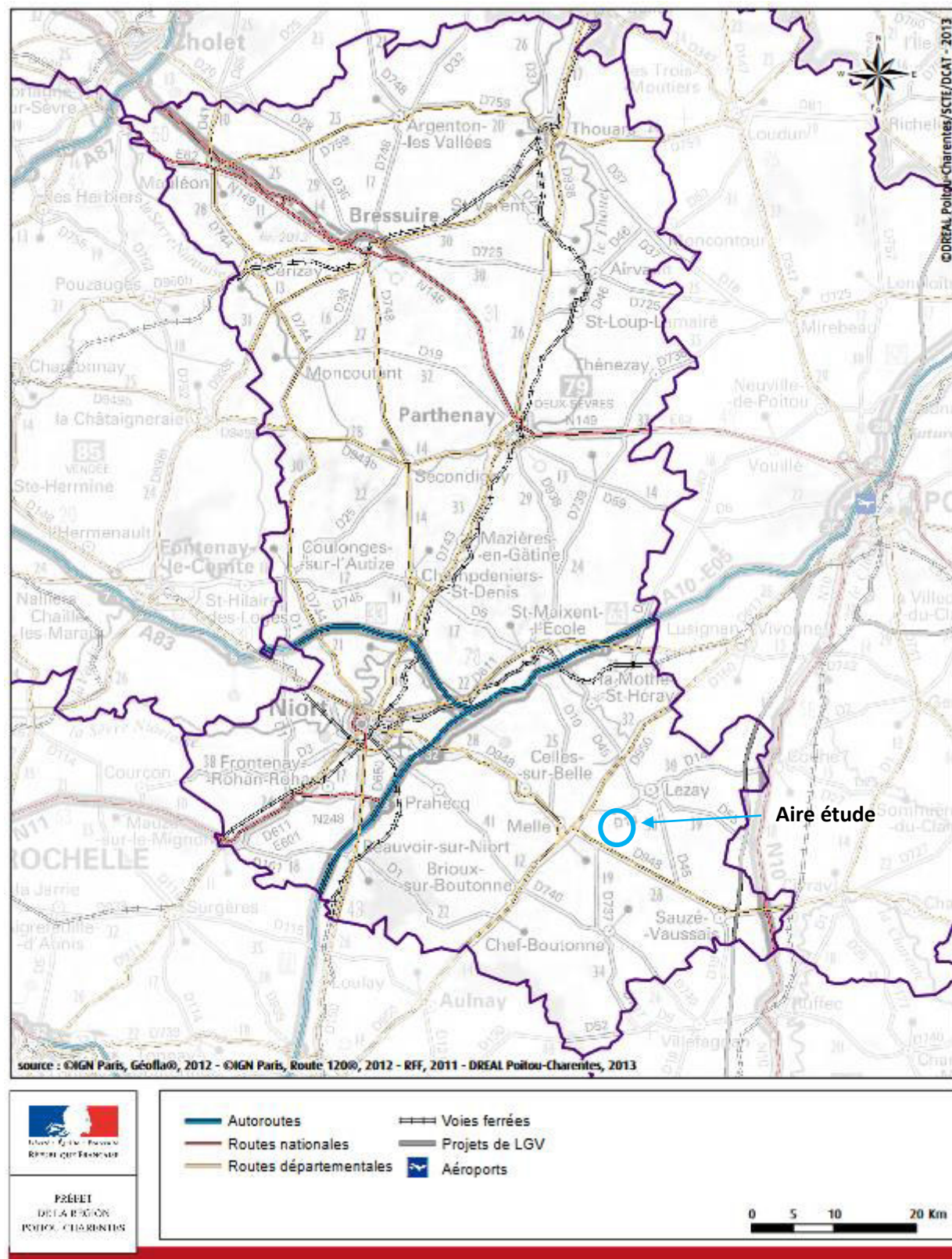


Figure 48 : Principales infrastructures de transport en Deux-Sèvres
 (Source : carte statique disponible sur SIGENA)

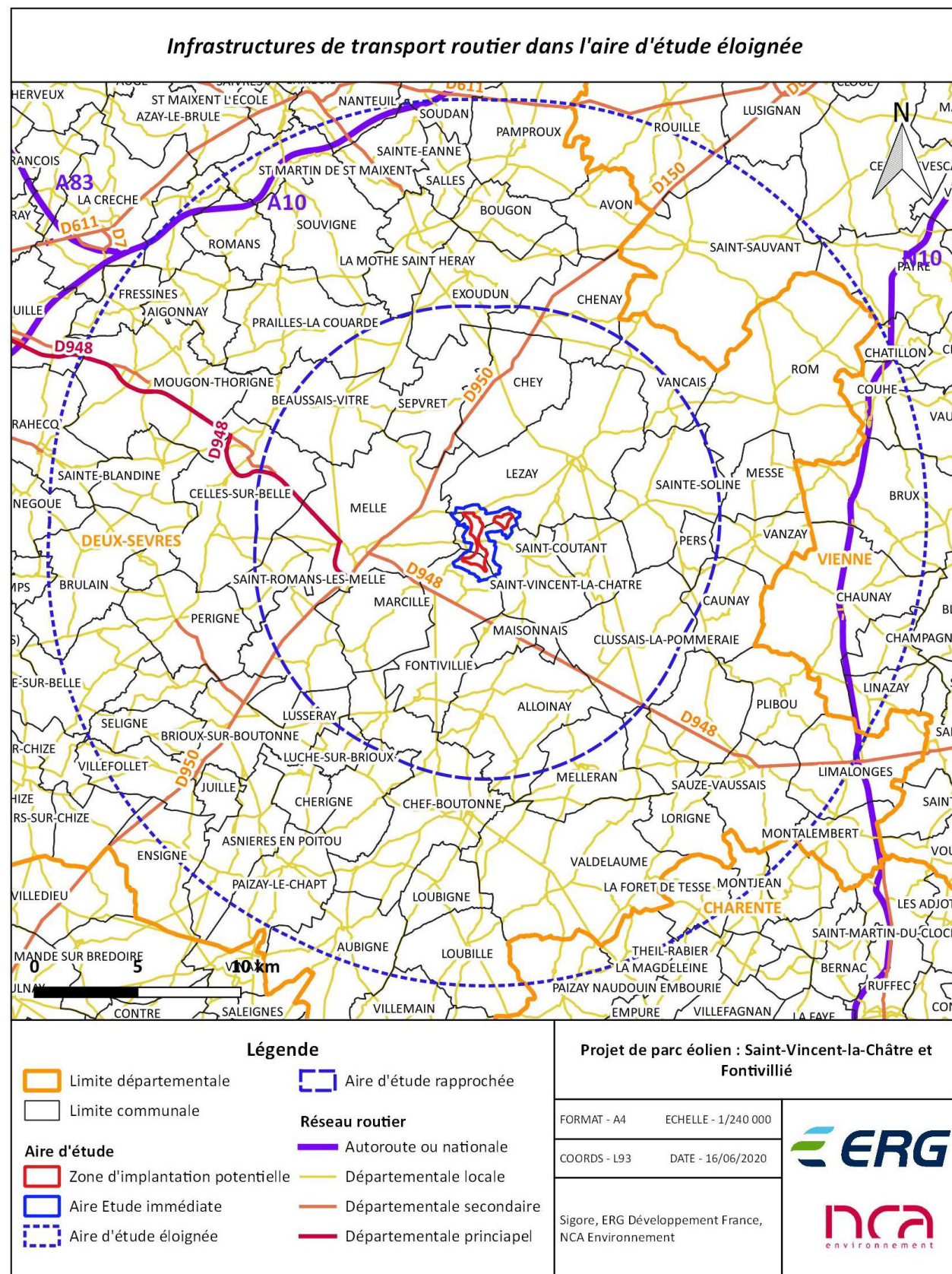


Figure 49 : Localisation des infrastructures de transport routier au niveau des aires d'étude
 (Source : Geoportail, IGN et le SIGORE)

Comme le montre la figure ci-dessous, l'AEI est traversée en son centre par la D305 reliant Saint-Coutant à Fontivillié d'est en ouest et au nord par la D14 reliant Lezay à Melle d'est en ouest. La voie ferrée la plus proche passe à 14 km à l'est de l'AEI (axe LGV Paris-Bordeaux).

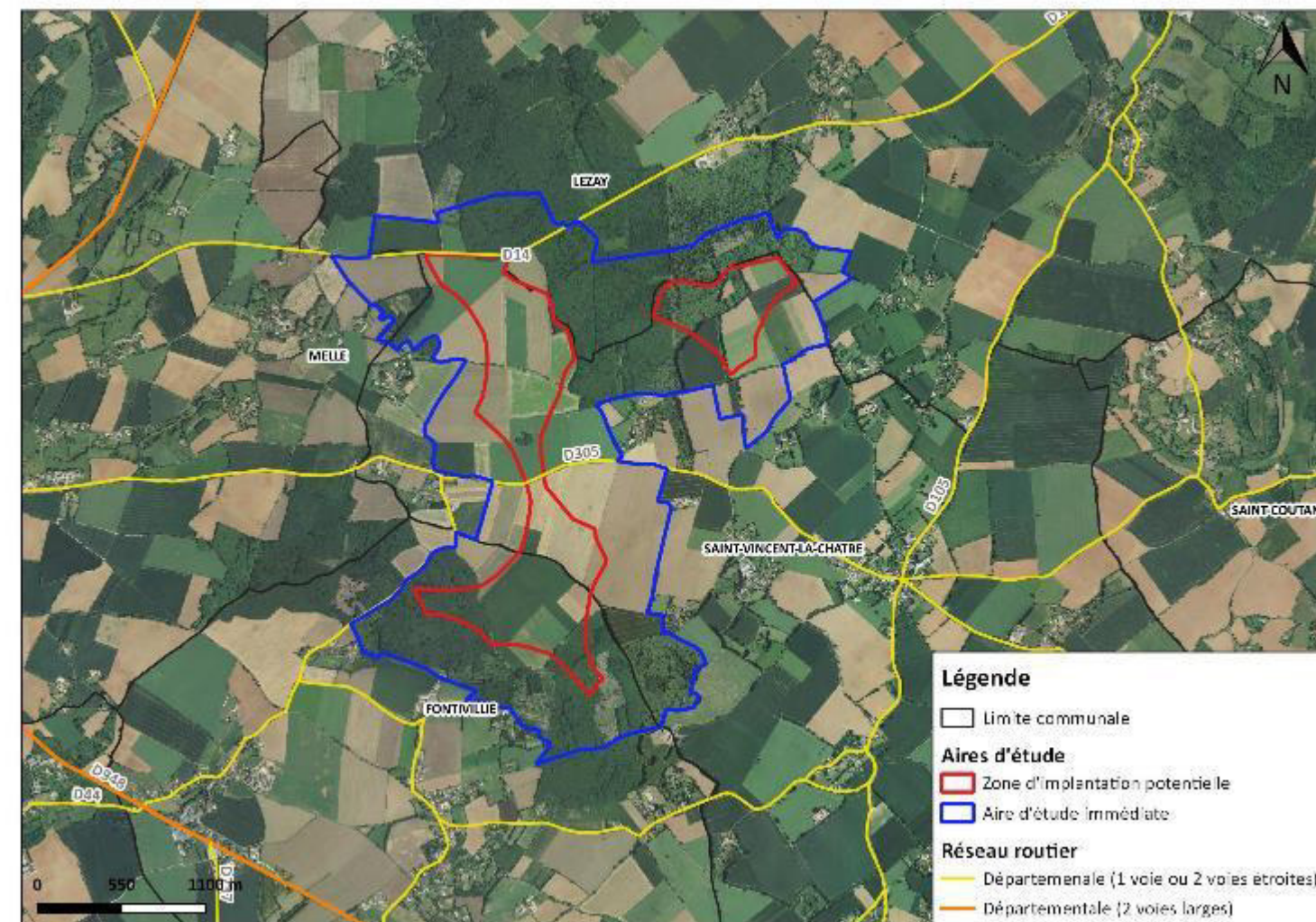


Figure 50 : Localisation des routes et chemins au niveau de l'AEI
 (Source : Geoportail, IGN BD Ortho, le SIGORE)

La Direction des routes et de l'aménagement des Deux-Sèvres a édité une carte interactive du trafic moyen journalier annuel (TMJA) en 2016 sur les routes du département. La DIR Atlantique, compétente en matière de routes nationales, a également édité une carte du TMJA pour la N10 sur l'année 2018. Un extrait, ciblé sur les aires d'étude rapprochée et immédiate, est fourni ci-après.

Ainsi, au niveau de l'AER, les informations sur le réseau routier du département sont transmises dans le tableau ci-dessous.

Tableau 27 : Données sur le trafic moyen journalier (TMJA) au niveau de l'AER
 (Source : deux-sevres.fr)

Trafic	Route	Direction
Trafic entre 0 et 500 véhicules par jour	D108	D108 vers D950
	D10	D10 vers D108
	D105	D105 vers D948
Trafic entre 501 et 2 000 véhicules par jour	D14	D14 de Melle à Lezay
	D305	D305 de Melle à St Vincent la Châtre

Trafic	Route	Direction
Trafic entre 501 et 2 000 véhicules par jour	D45	D45 de Lezay à la Coudre
Trafic entre 2 000 à 5 000 véhicules par jour	D120	D120 vers la D950
Trafic entre 2 000 à 5 000 véhicules par jour	D950	D950 de Melle à la Villedieu
	D737	D737 vers D111
Trafic entre 5 001 et 10 000 véhicules par jour	D950	D 950 vers D150
	D948	D948 de Melle à Savigné
Trafic entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour (en 2018)	N10 (Chaunay)	N10 de Chaunay jusqu'à Ruffec
	D948	D948 de Celles-sur-Belle à Melle

Ainsi, en dehors de la nationale N10 et d'une partie de la D948, au sein de l'AER, seuls deux axes routiers présentent un trafic supérieur à 5 001 véhicules par jour. Il s'agit de la départementale D950 qui permet de relier Melle à Lusignan et de la D948 entre Melle et Savigné.

De plus, deux axes routiers dont le trafic est supérieur à 2 001 véhicules par jour traversent l'AER, tout comme quatre axes routiers dont le trafic est compris entre 501 et 2 000 véhicules par jour.

L'AEI et la ZIP sont traversées par la D305 et la D14 qui accueillent, en 2017, entre 501 et 2 000 véhicules par jour, dont 50 et 150 poids lourds.

La D948 située au sud de l'AEI compte entre 10 000 et 20 000 véhicules par jour en 2017 dont 1 200 à 2 000 poids lourds.

Les autres axes routiers comptent moins de 500 véhicules par jour et sont nombreux à l'ouest et au sud-est de l'AER.

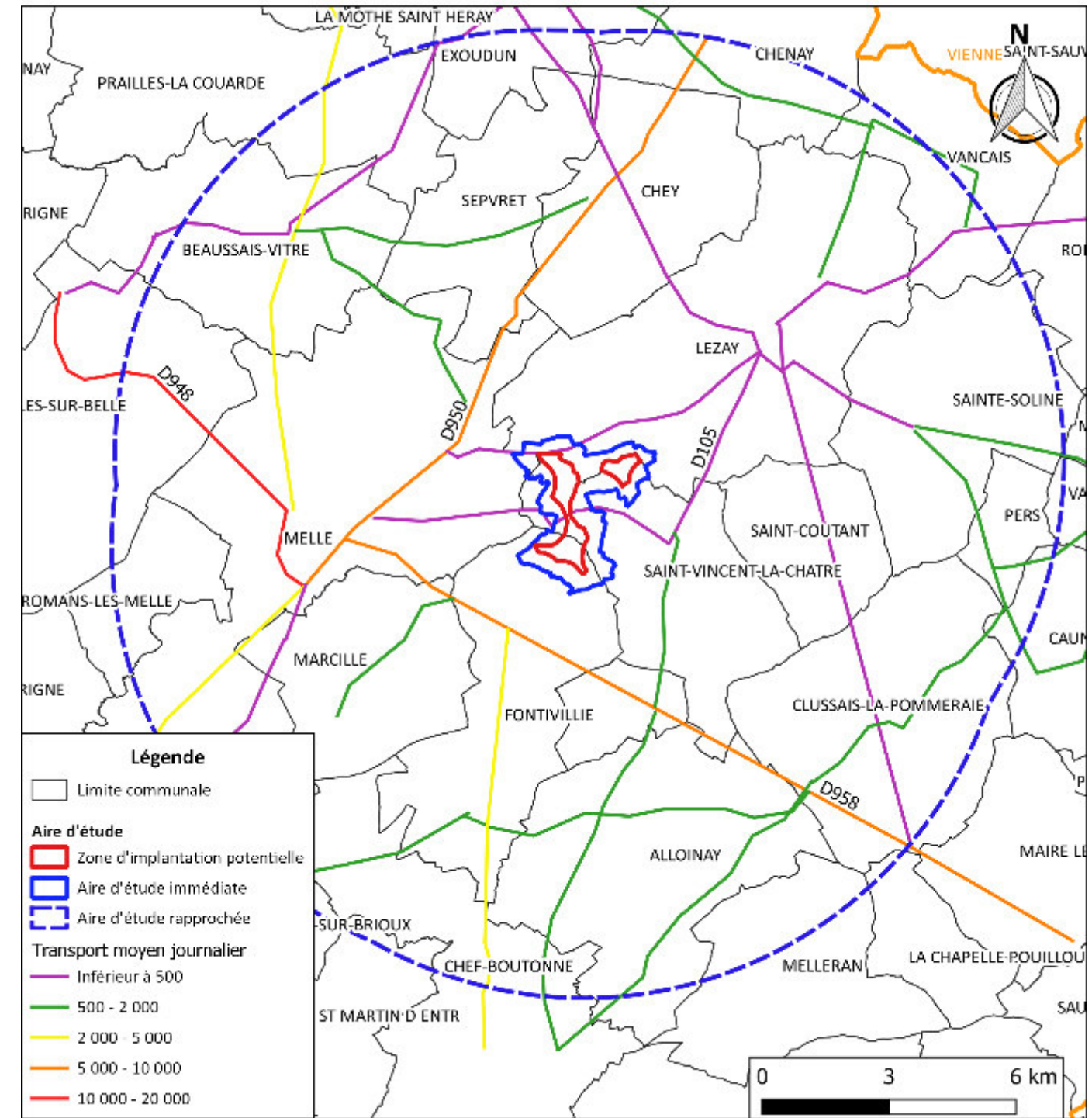


Figure 51 : Carte de comptage routier au niveau de l'AER
 (Source : deux-sevres.fr)

Promulguée le 7 août 2015, la loi portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) confie de nouvelles compétences aux régions et redéfinit clairement les compétences attribuées à chaque collectivité territoriale. Elle a donc transféré aux Régions la compétence en matière de transport (les cars interurbains et les cars scolaires) exercée jusqu'alors par les Départements. Ce transfert de compétence a pris effet au 1^{er} septembre 2017, date depuis laquelle la Région Nouvelle-Aquitaine assure la gestion du transport interurbain et scolaire dans sa globalité.

En ce qui concerne le département des Deux-Sèvres, 21 lignes régulières d'autocars sont proposées sur le territoire départemental, fonctionnant toute l'année, et principalement du lundi au samedi pour les besoins de déplacements de tous. De plus, le transport scolaire est toujours du ressort du département.