

5.3.4.3 Perceptions du projet depuis les axes routiers principaux

L'étude des secteurs de visibilité du projet depuis les axes de circulation permet d'estimer la prégnance du projet sur le territoire. Plusieurs facteurs sont néanmoins à prendre en compte.

L'observateur est en déplacement : les tronçons ouverts aux vues le sont pour une durée d'autant plus limitée que la vitesse est importante. Il faut en effet 13 secondes pour parcourir 300 m à 80 km/h.

L'observateur a un angle de vision très réduit : si on considère habituellement que le champ de vision binoculaire est d'environ 120° en position statique, un conducteur a un champ de vision très réduit, le cerveau concentrant son attention sur le centre de la vue. A 80 km/h, le champ de vision est d'environ 65°. Il faut donc que la vue soit orientée vers le projet pour considérer qu'il est visible.

Le sens de déplacement : les tronçons d'où le projet sera visible sont en réalité ouverts aux vues dans un seul sens.

Comme le montre la « Carte 44 : Perceptions visuelles du projet depuis les principales villes et principaux axes de communication de l'aire d'étude éloignée. », page 161, les tronçons de visibilité de long des axes routiers sont peu importants. Il concernent essentiellement les espaces de plateau, lorsque la trame végétale - boisements, trame bocagère ou haies de bord de route - est absente ou suffisamment éloignée pour ne pas générer d'obstacle visuel. A contrario, les espaces de vallées ne permettent jamais de perceptions en direction du projet, toujours masqué par le relief.

L'A10 au nord-ouest de l'AEE

Cette autoroute relie Niort et Poitiers.

Sur la portion la plus à l'ouest de l'AEE, un tronçon de route, identifié au niveau de Sainte-Néomaye, permet des visibilité lointaines vers le projet éolien. A cette distance, les éoliennes restent peu perceptibles et a fortiori pour des observateurs en mouvement, circulant sur l'autoroute. Les autres secteurs autoroutiers localisés dans le périmètre de l'AEE sont généralement bordés de hauts talus et d'une végétation arbustives ou arborée assez dense. La configuration des abords immédiats de cette voie de communication masque les visibilité en direction des éoliennes. **L'impact du projet éolien sur l'autoroute A10 est évalué comme très faible à nul.**

La N10 à l'est de l'AEE

Dans le périmètre d'étude du projet éolien de la Foye, la route nationale N10 traverse le secteur est de l'AEE selon un axe sud-nord.

Le tracé de la N10 côtoie de vastes étendues de parcelles cultivées où la trame bocagère est très réduite. Cette configuration permet d'ouvrir assez fréquemment des vues lointaines en direction de l'ouest et potentiellement du projet éolien. Néanmoins, ces perceptions sont souvent atténuées par des boisements

ou des éléments de trame bocagère plus lointains, visibles sous la ligne d'horizon. Quelques tronçons de visibilité sont ainsi identifiés le long de la route. **L'impact du projet sur la N10 est faible.**

La D950 au sud-ouest et D150 au nord-est de l'AEE

La D950 traverse le périmètre de l'AEE selon un axe sud-ouest, nord-est. Localement, elle relie les bourgs de Brioux-sur-Boutonne, Melle, Chey ou Chenay (les trois derniers étant localisés dans le périmètre de l'AER). Elle croise successivement de vastes plateaux agricoles, la vallée de la Boutonne ou bien longe la vallée de la Béronne (dans le périmètre de l'AER).

Depuis la portion la plus au sud, le tracé est bordé d'alignements d'arbres, ce qui masque les perceptions du projet jusqu'au niveau de la vallée de la Boutonne. Passé cette dernière, on identifie un court tronçon de visibilité de presque 400 m. La partie inférieure des éoliennes reste occultée par le relief. Les autres secteurs de perception des éoliennes sont identifiés dans la partie nord du tracé. Si les éoliennes sont visibles au-dessus de la ligne d'horizon, ces vues restent assez lointaines. La partie inférieure du projet est généralement dissimulée par les boisements visibles au loin. Sur la majeure partie du tracé, les visibilité restent masquées par les haies hautes situées en bord de route. **L'impact du projet éolien sur le tracé de la D950/D150 est faible.**

La D948 au sud-est et au nord-ouest de l'AEE

Souvent encaissée ou bordée de hauts talus, la D948 n'autorise que peu de vues vers le projet éolien depuis le nord-ouest. Lorsqu'elle n'est pas en déblais, la route peut également être bordée d'une végétation créant un masque visuel. Depuis le secteur localisé à l'ouest de l'AEE, un tronçon de visibilité a été identifié, localisé au niveau de l'entrée ouest de Celles-sur-Belle. Aucune perception n'est identifiée depuis le tronçon traversant le bourg, le relief masquant les vues.

Depuis le secteur de route localisé à l'est de l'AEE, les tronçons de perception du projet sont également réduits. Ils concernent un premier linéaire de près de 800 mètres à l'ouest de Sauzé-Vaussais, puis un court tronçon de 150 mètres juste avant la limite de l'AER. **L'impact du projet éolien sur le tracé de la D948 est évalué comme très faible.**

Nous pouvons estimer que l'impact global du projet éolien de la Foye sur les axes de circulation de l'aire d'étude éloignée est très faible à faible.