

III.2.2.4 TEMPETES

Une tempête correspond à l'évolution d'une perturbation atmosphérique, ou dépression, le long de laquelle s'affrontent deux masses d'air aux caractéristiques distinctes (température, teneur en eau). De cette confrontation naissent notamment des vents pouvant être très violents. On parle de tempête lorsque les vents dépassent 89 km/h. L'essentiel des tempêtes touchant la France se forme sur l'océan Atlantique, au cours des mois d'automne et d'hiver, progressant à une vitesse moyenne de l'ordre de 50 km/h, et pouvant concerner une largeur atteignant 2 000 km.

Les dernières tempêtes majeures qui ont eu lieu dans les Deux-Sèvres, comme dans de nombreuses parties du territoire français, ont été recensés. Il y a eu la tempête Martin en décembre 1999, la tempête Klaus en janvier 2009, la tempête Xynthia en février 2010, la tempête Zeus en mars 2017 et enfin la tempête Amélie en novembre 2019.

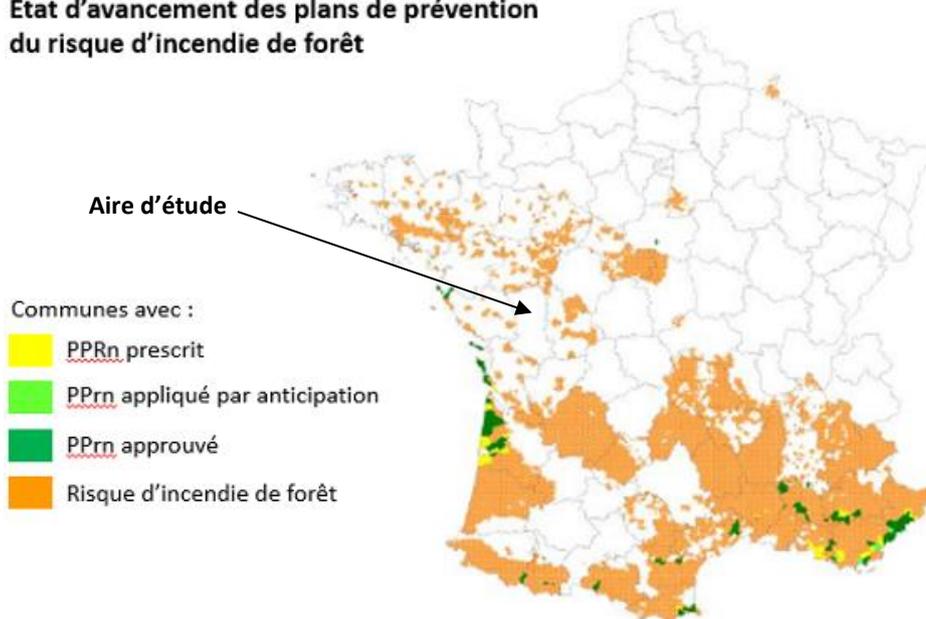
**L'aire d'étude est concernée par le risque de tempête.**

III.2.2.5 INCENDIES DE FORETS ET DE CULTURES

Un feu de forêt est défini comme un sinistre qui se déclare et se propage sur une surface d'au moins un hectare de forêt. Les principales causes de départ en feu sont : la foudre, la malveillance, les travaux en forêt, les travaux agricoles ou encore l'imprudence.

Le Dossier Départemental des Risques Majeurs des Deux-Sèvres n'aborde pas le risque feux de forêt, car ce département est globalement peu boisé et ne présente pas d'enjeux notables vis-à-vis de ce risque. Les communes d'implantation du projet sont donc en dehors des zones à risques concernant les incendies de forêt. Il peut donc être considéré comme faible.

**Etat d'avancement des plans de prévention du risque d'incendie de forêt**



Source : BD Gaspar 01/10/2017.

Figure 17 : Risque d'incendie de forêt en France (Source : georisques.gouv.fr)

**L'aire d'étude n'est pas soumise au risque feu de forêt.**

III.2.2.6 INONDATIONS

Une inondation est une submersion plus ou moins rapide d'une zone, avec des hauteurs d'eau variables. Elle peut se traduire par un débordement du cours d'eau, une remontée de la nappe phréatique, ou une stagnation des eaux pluviales.

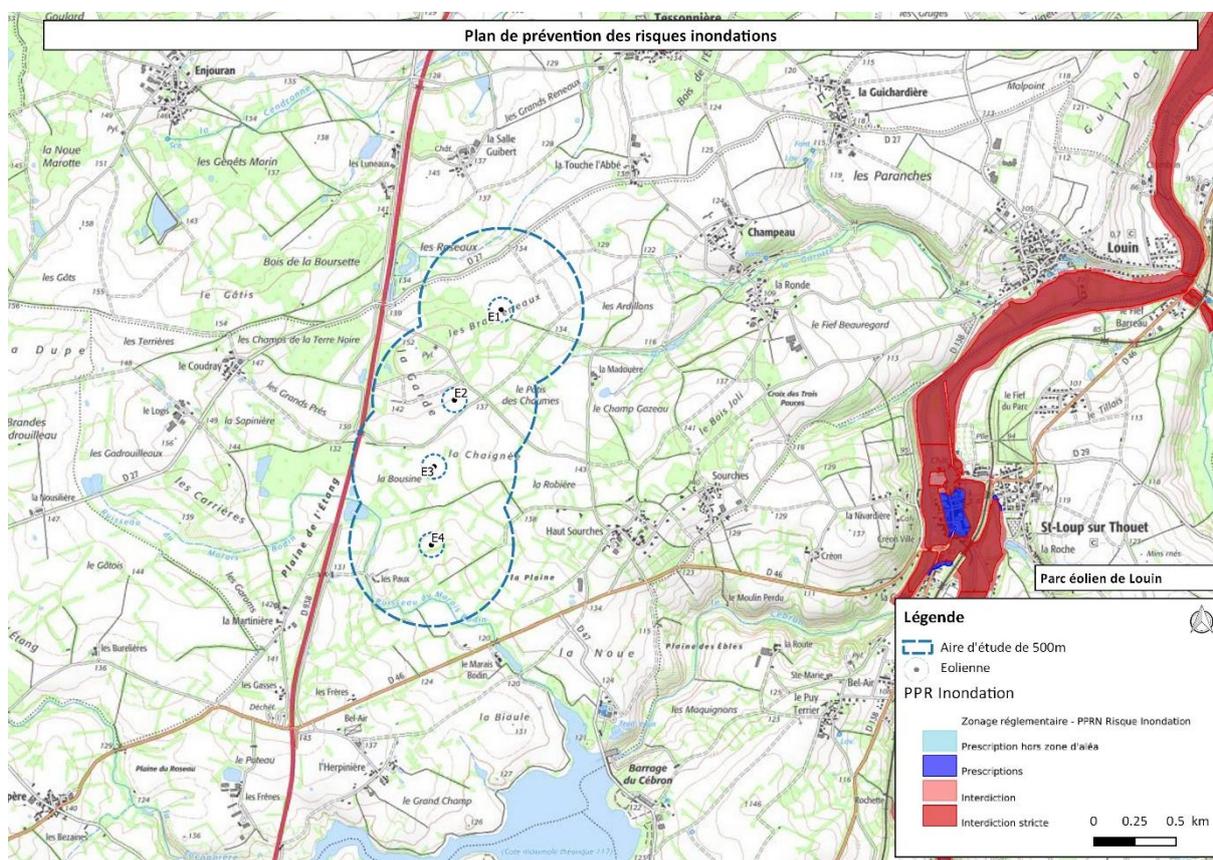
Inondation par submersion / débordement

Une crue est la résultante de plusieurs composantes concernant à la fois les eaux de surface et les eaux souterraines : ruissellement des versants, apport de l'amont par la rivière, écoulement des nappes voisines de versants et des plateaux voisins, saturation de la nappe alluviale, porosité et états de surface des sols au moment des pluies, capacité relative de la rivière à évacuer cette eau.

Sur les communes de l'aire d'étude, aucune n'est concernée par le risque d'inondation.

Toutefois, les communes de Louin et Airvault sont recensées dans un Atlas des Zones inondables (AZI), intitulé « Le Thouet », mais elles ne sont pas situées dans un Territoire à Risque Important d'inondation (TRI).

Les deux communes font tout de même l'objet d'un Plan de Prévention des Risques (PPRI), le PPRI du Thouet qui a été approuvé le 13 novembre 2008, bien que l'aire d'étude ne soit pas comprise dans les zones de prescriptions ou d'interdictions comme le montre la carte ci-dessous.



Inondation par remontée de nappes

On appelle zone « sensible aux remontées de nappes » un secteur dont les caractéristiques d'épaisseur de la Zone Non Saturée, et de l'amplitude du battement de la nappe superficielle, sont telles qu'elles peuvent déterminer une émergence de la nappe au niveau du sol, ou une inondation des sous-sols à quelques mètres sous la surface du sol.

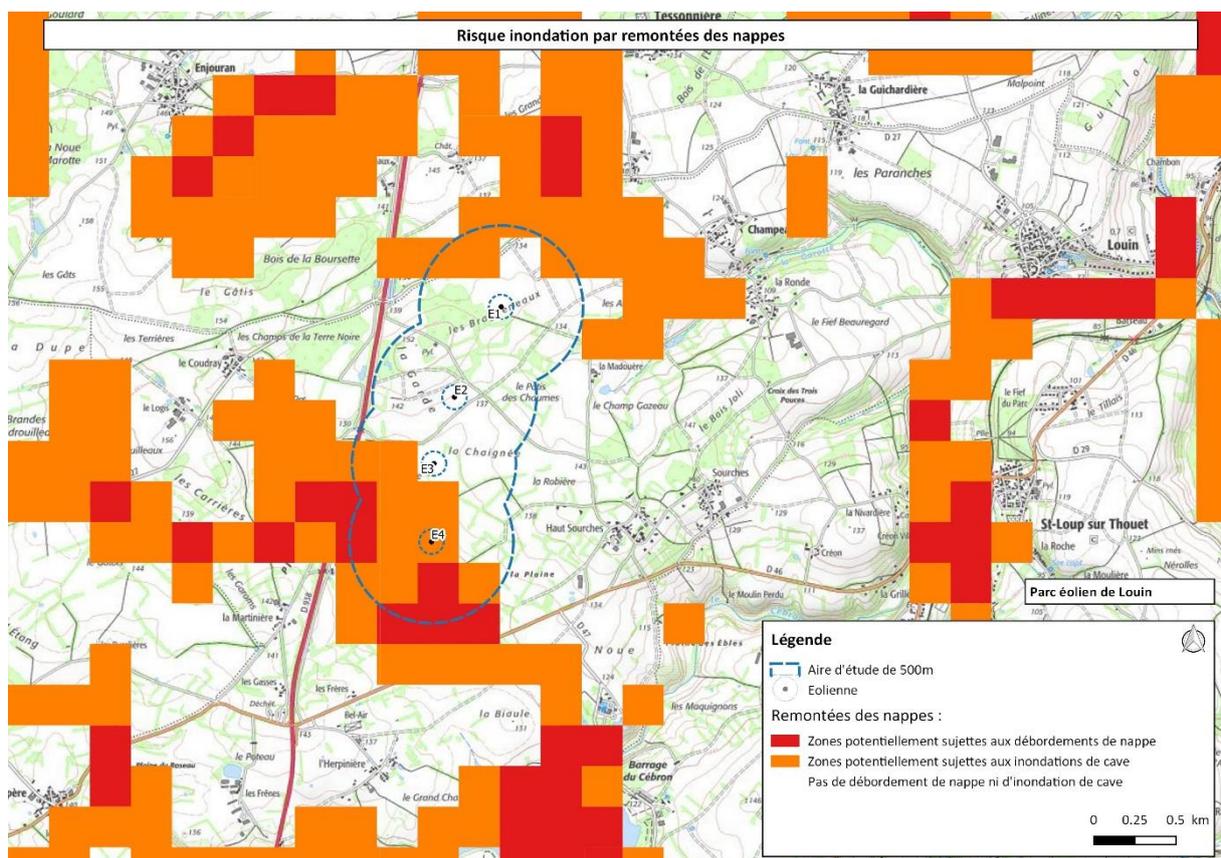
D'après la base de données du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, et de l'Energie (georisques.gouv.fr), la sensibilité aux inondations par remontée de nappe est de « très faible » à « moyenne ».

Le site Géorisques présente des cartes départementales de sensibilité au phénomène de remontées de nappes. La cartographie au niveau de l'aire d'étude, voir ci-dessous, indique qu'il n'existe pas de risque d'inondation (ni débordement de nappe (en rouge), ni inondation de cave (en orange)) concernant les éoliennes E1, E2 et E3 excepté au niveau du nord de l'aire d'étude de E1, d'une petite partie au sud de l'aire d'étude de E2 et toute la partie sud-ouest de l'aire d'étude de E3, où se trouve des zones potentiellement sujettes aux inondations de cave. Concernant l'éolienne E4, la majorité de son aire d'étude se trouve dans une zone potentiellement sujette aux inondations de cave, excepté la partie nord-est où il n'y a pas de risque d'inondation. On retrouve aussi dans l'aire d'étude de l'éolienne E4, au sud et à l'ouest, des zones potentiellement sujettes aux débordements de nappe.

Les appareillages électriques d'un parc éolien sont confinés dans des locaux parfaitement hermétiques (mât de l'éolienne, poste de livraison). Les câbles électriques enterrés sont entourés de protections résistantes à l'eau. Les fondations prendront en compte les sous pressions hydrauliques existantes si l'étude géotechnique révèle un niveau d'eau subaffleurant.

Par conséquent, on retiendra qu'il existe un risque d'inondation de cave qui sera pris en compte lors de l'étude géotechnique qui sera réalisée préalablement à la phase travaux de construction du parc.

L'aléa inondation ne sera pas retenu dans la suite de l'étude car les agressions externes liées à des inondations ou à des incendies de forêt ou de cultures ne sont pas considérées dans les agressions externes liées aux phénomènes naturels dans le sens où les dangers qu'elles pourraient entraîner sont inférieurs aux dommages causés par le phénomène naturel lui-même (Source : guide technique Etude des Dangers INERIS).



### III.3 ENVIRONNEMENT MATERIEL

L'analyse des activités environnantes aux alentours du projet doit faire apparaître les sources d'agression potentielles pouvant impacter le site.

#### III.3.1 VOIES DE COMMUNICATION

##### III.3.1.1 TRANSPORT ROUTIER

Les principales voies routières sont généralement répertoriées en distinguant 3 catégories principales :

- les grandes voies structurantes
- les voies mixtes, qui assurent à la fois le transit à l'intérieur du tissu urbain et la desserte des quartiers
- les voies de desserte.

Le passage de véhicules à proximité du futur parc éolien peut être la source des potentiels de dangers suivants :

- collision de véhicules entre eux avec projection de débris et incendie/explosion de ces mêmes véhicules
- sortie de route et collision contre un équipement du site situé en bordure de route
- déversement ou fuite de produit transporté par un camion-citerne.

Comme le montre la carte ci-après, l'aire d'étude n'est traversée par aucune autoroute, cependant une départementale traverse l'extrémité ouest de l'aire d'étude de l'éolienne E3.

En accord avec le règlement de voirie départementale des Deux-Sèvres, la distance minimale des éoliennes par rapport au réseau routier départementale doit être de une fois la hauteur totale de l'ensemble (mât + pale).

Dans le cas de la présente étude, la hauteur totale maximale en bout de pale des éoliennes est de 200 m. L'éolienne E3 se trouvent à environ 483 m de la départementale qui traverse l'extrémité ouest de son aire d'étude.

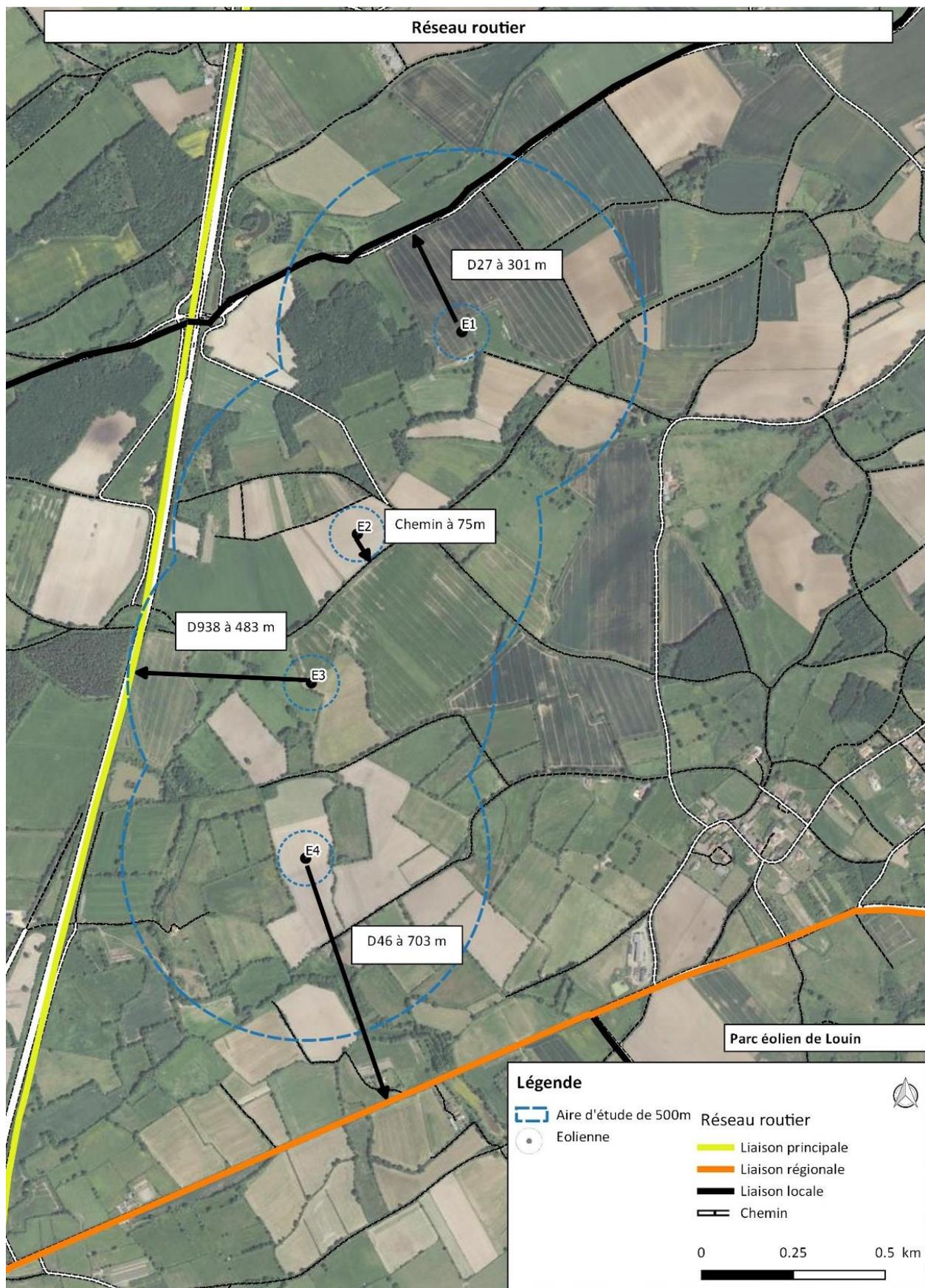
L'implantation des éoliennes du parc de Louin respecte la distance réglementaire par rapport à l'extrémité de la chaussée de la voirie départementale.

Le tableau 14 ci-après indique les distances entre les départementales et l'éolienne la plus proche, ainsi que le trafic moyen journalier annuel (TMJA) lorsqu'il est connu. Les données proviennent du Conseil départemental des Deux-Sèvres.

**Tableau 14 : Distance entre les routes à proximité de l'aire d'étude et des éoliennes**

Route	Eolienne concernée	Distance	TMJA	Concernée par l'aire d'étude
D938	E3	483 m	5 283	Oui
D27	E1	301 m	Non structurante	Oui
D46	E4	703 m	844	Non
Route communale	E2	78 m	Non structurante	Oui
Chemin	E2	75 m	Non structurant	Oui

**L'aire d'étude intègre, à l'extrémité ouest de son périmètre de 500 m, une route structurante (D938) (TMJA > 2 000).**



III.3.1.2 TRANSPORT FERROVIAIRE

Il existe une voie ferrée au niveau des communes de Louin et d’Airvault. Elle se trouve à environ 3,05 km de l’éolienne la plus proche, l’éolienne E1 (voir carte ci-dessus). Cependant, selon la SNCF (région Nouvelle-Aquitaine - juillet 2019), cette ligne ne fait pas partie du réseau ferroviaire régional de voyageurs.

Il y a aussi une gare sur la commune d’Airvault, Airvault-Gare, cependant elle a été fermée au service des voyageurs en 1980, puis fermée au fret en décembre 2015, cette gare n’est donc plus en service depuis fin 2015.

**Aucune ligne de chemin de fer ne se situe dans l’aire d’étude.**

III.3.1.3 TRANSPORT FLUVIAL

Il n’existe aucun cours d’eau navigable, aucun canal et aucune écluse dans l’aire d’étude.

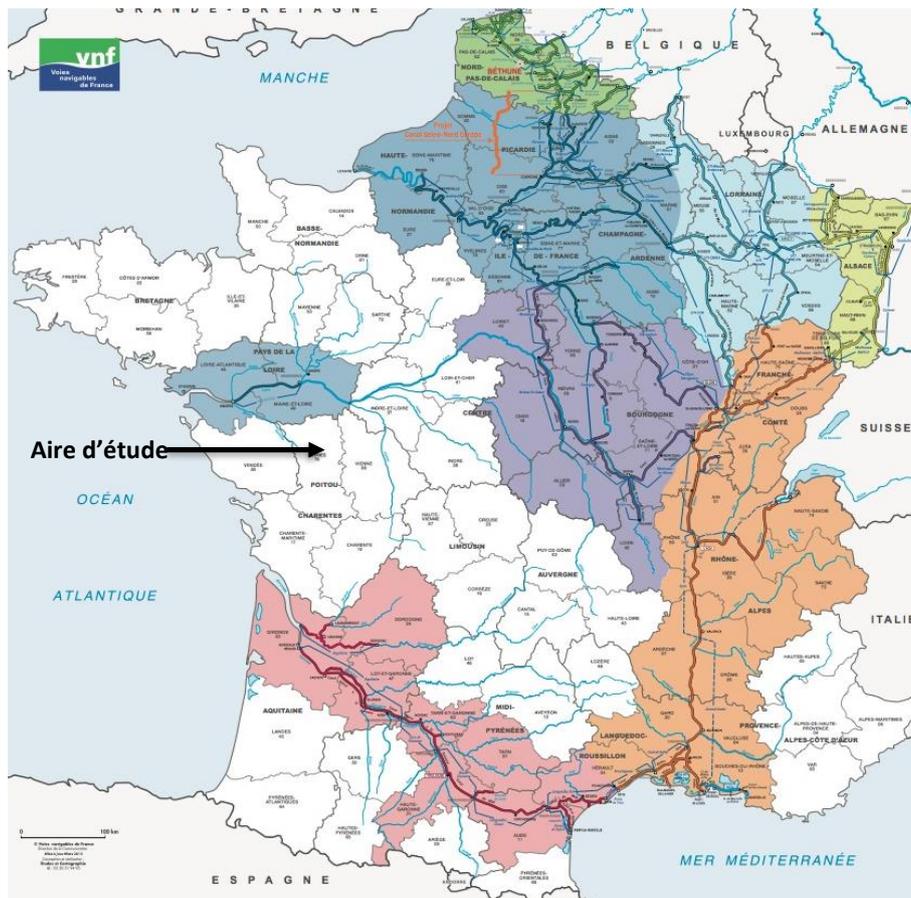
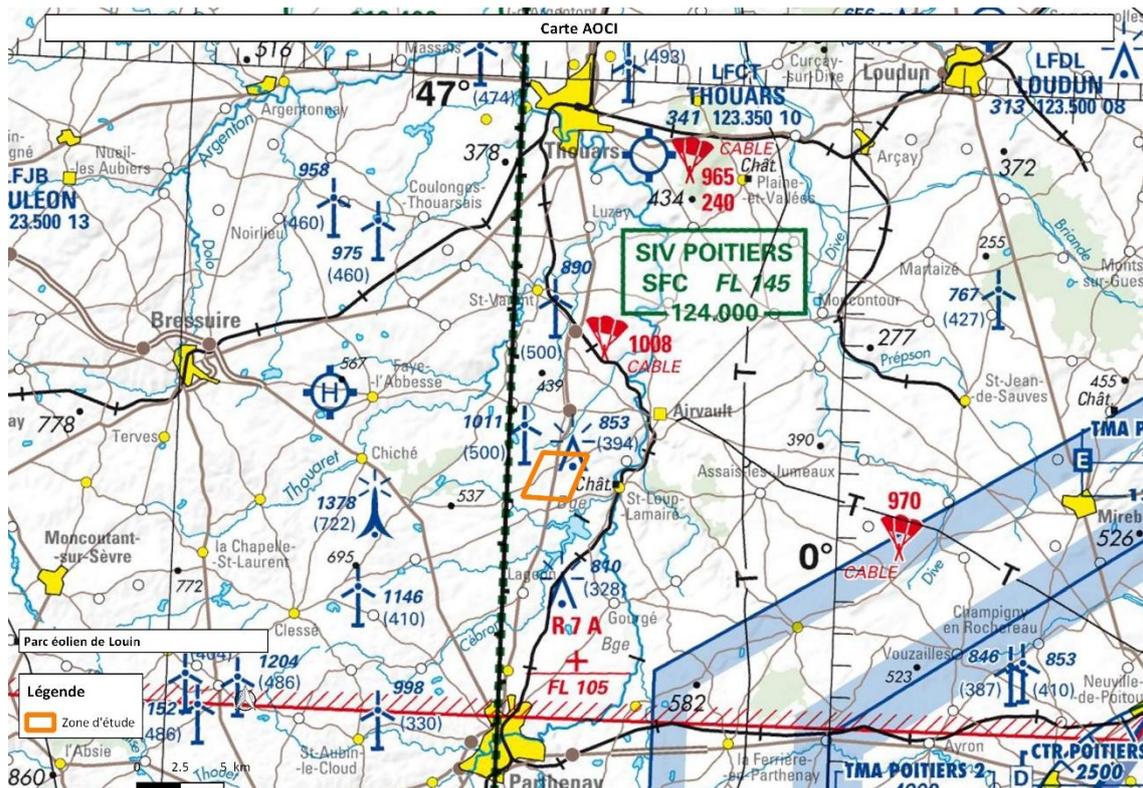


Figure 18 : Voies navigables de France (Source : Fluvialnet)

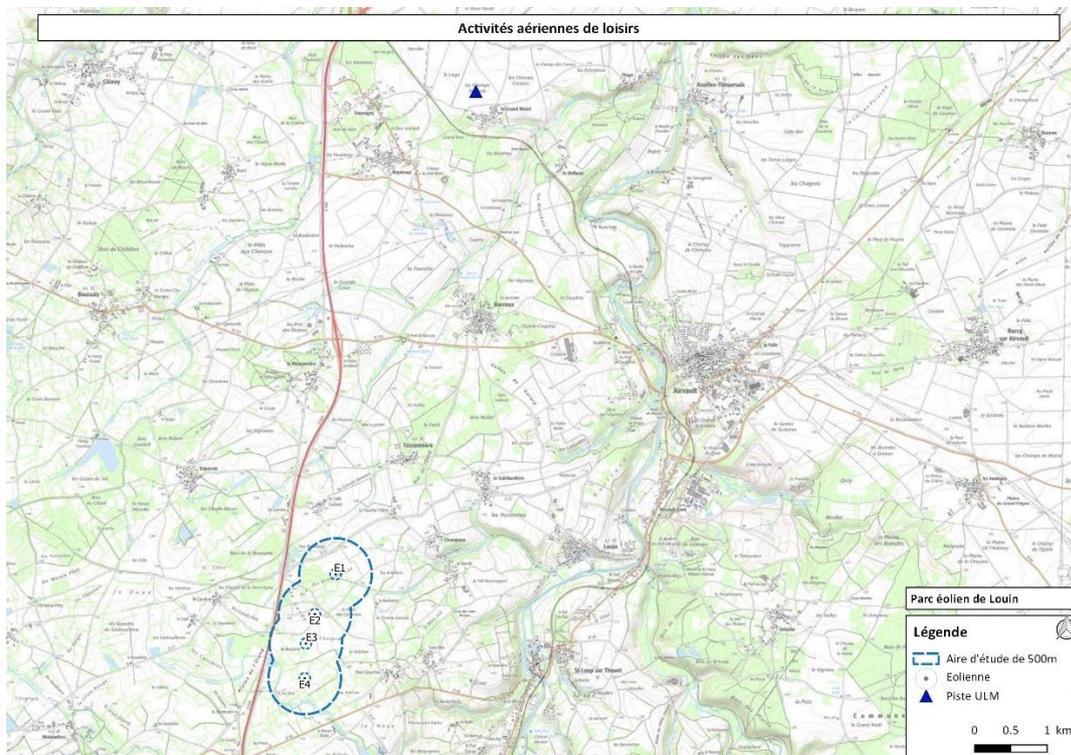
III.3.1.4 TRANSPORT AERIEN

L’aéroport le plus proche de l’aire d’étude est celui de Poitiers-Biard qui se situe à environ 45 km au sud-est du parc éolien de Louin. L’aérodrome de Thouars est le plus proche de l’aire d’étude et se trouve au nord de celle-ci. Il se situe à environ 18,3 km de l’éolienne la plus proche (E1).

Aucune servitude aéronautique ne passe dans l’aire d’étude.



De plus, aucune activité aérienne de loisirs n'est recensée dans l'aire d'étude. En effet, la plus proche est un lieu de treuillage du Club de Parapente Calci-Aire qui se situe au nord de l'aire d'étude, à environ 6.7 km de l'éolienne la plus proche (E1).



Par courrier en date du 7 mai 2019, la DGAC (Direction Générale 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.