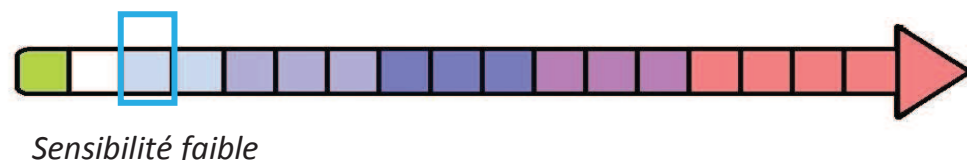


IV.7 EFFETS DU PROJET SUR LES VOIES DE COMMUNICATION

IV.7.1 Rappel des sensibilités de l'état initial

Cotation de la sensibilité



Le site est accessible et se révèle donc favorable, de ce point de vue, au développement d'un parc éolien.

Sur le site *sensu stricto*, plusieurs pistes forestières existent. Utilisées par les grumiers, elles se révèlent être un atout pour le projet bien que leurs caractéristiques techniques ne permettent, à priori pas de les utiliser en l'état et nécessiteront un renforcement. La présence de plusieurs tourbières et complexes tourbeux renforce cette contrainte car les accès devront se révéler transparents vis-à-vis des écoulements d'eau tant en termes quantitatifs que qualitatifs. Ils pourront nécessiter, selon leurs caractéristiques et leur position de réaliser une demande d'autorisation au titre de la loi sur l'eau conformément à la loi du même nom et le SDAGE en vigueur. De ce fait, et bien que le réseau viaire soit un atout global pour le projet, une sensibilité faible a été attribuée à ce thème.

On peut toutefois supposer un impact positif indirect pour les exploitants sylvicoles car le projet engendrerait un entretien des pistes locales à la charge de l'exploitant du parc éolien, nécessaire à l'exploitation du parc conformément à la réglementation ICPE en vigueur.

IV.7.2 Mesures préventives mises en œuvre

→ **L'opérateur s'est, dans toute la mesure du possible appuyé sur les pistes et chemins existants.**

→ **La desserte envisagée pour le parc éolien de Gumières, ayant fait l'objet d'une reconnaissance préalable par un transporteur spécialisé permet d'envisager également la desserte du parc éolien de Saint-Clément-de-Valorgue, sans intervention supplémentaire sur le réseau routier.**

IV.7.3 Effets du projet sur le trafic et le réseau viaire

IV.7.3.a En phase de travaux

IV.7.3.a.1 Sur le trafic

Les éléments constitutifs d'une éolienne sont très volumineux (voir en page 35) nécessitant des camions adaptés pour leur acheminement sur le site. Des convois exceptionnels emprunteront donc le réseau routier et bénéficieront pour ce faire, des **autorisations de transports exceptionnels** délivrées dans le cadre réglementaire de la circulaire 75-173 du

19 novembre 1975 modifiée par la circulaire 97-48 du 30 mai 1977, prescrivant notamment une reconnaissance préalable de l'itinéraire emprunté par le transporteur. A ce jour, l'opérateur prévoit l'acheminement suivant :

Pour chaque éolienne érigée on estime un trafic de :

- 3 convois exceptionnels pour le transport des tronçons de mâts soit 15 convois pour le projet,
- 3 convois exceptionnels pour le transport des pales soit 15 convois pour le projet,
- 1 convoi exceptionnel pour le transport de 2 nacelles soit 3 convois pour le projet,
- 1 convoi exceptionnel pour le transport des moyeux soit 5 convois pour le projet,
- 1 convoi exceptionnel pour le transport des générateurs soit 5 convois pour le projet.

A cela, il convient de rajouter :

- Des bétonnières pour les fondations (une trentaine de passage par éolienne soit 150 camions),
- Des camions « Dumper » pour le transport des graves (entre 150 et 200 passages par éolienne soit 750 à 1000 passages),
- Des remorques pour le transport des divers matériaux (câbles, outils) : 4 passages par éoliennes soit 20 passages,
- Le transport des grues se déplaçant d'éolienne en éolienne (2 passages : 1 aller, 1 retour),
- Les véhicules des personnels de chantier et de contrôle.

Toutefois cet impact sera divisé en plusieurs phases :

- **La phase de chantier réunissant le Génie Civil et le raccordement électrique aura une durée d'environ 4 mois. A partir des données du paragraphe précédent, le trafic subira une augmentation moyenne de 12 poids lourds/jour pendant cette phase soit un accroissement de trafic sur la RD 496 de 0,57%¹⁴⁶**
- **La phase de montage des éoliennes (période de 3 mois au maximum). Les travaux créeront alors un surplus de 2 convois exceptionnels/ jour en moyenne pendant cette phase soit 0,01 % d'accroissement de trafic sur la RD496.**

Il est certain, même si l'impact sera limité dans le temps, que l'acheminement des 5 éoliennes et du matériel de chantier, nécessitant une petite trentaine de convois exceptionnels et environ 1 200 passages de camions et véhicules de chantier, aura un impact sur le trafic local en créant des ralentissements. L'impact est toutefois très limité dans le temps et est donc jugé faible.

¹⁴⁶ Données du trafic en 2005 de la RD496 entre Montbrison et Verrières en Forez : 2085 véhicules par jour. Aucune donnée n'est disponible pour les routes plus proches du projet et moins fréquentées.