

Validée en comité de pilotage du 2 décembre 2014

Actualisée le 1^{er} août 2016 suite à la recodification, à droit constant, du code de l'urbanisme (loi ALUR)

Cette fiche s'inscrit dans une approche d'urbanisme opérationnel, en lien avec les fiches B et C.

Les projets d'infrastructure(s) de transport peuvent avoir plusieurs **effets à moyen ou court terme sur l'activité agricole et les fonctionnements des exploitations.**

En ce sens, l'impact des projets d'infrastructure(s) sur l'agriculture mérite d'être envisagé à deux niveaux :

- en termes de consommation d'espaces agricoles pour l'infrastructure en elle-même, mais aussi par ses effets induits en termes d'urbanisation dont le développement de zones d'activités ;
- en termes d'effet direct sur les exploitations agricoles et leur fonctionnement à proximité de l'ouvrage par l'effet de "coupure" et de consommation d'espace.

La loi d'avenir pour l'agriculture et la forêt (LAAF) introduit la notion de compensation à un troisième niveau : celui de **l'économie agricole d'un territoire** affectée par de grands travaux. Il s'agit alors de réparer le préjudice subi par l'agriculture du territoire dans sa globalité, par un fond de compensation, abondé par le maître d'ouvrage des travaux. Ce fond sera destiné à financer des projets agricoles collectifs (cf. fiche C2).

Effets potentiels à long et moyen terme

- Outre la consommation directe d'espaces agricoles pour la construction de l'infrastructure, les activités économiques vont chercher à s'implanter à proximité des grands équipements routiers (visibilité, accessibilité) ou ferroviaires, induisant une **consommation supplémentaire d'espaces agricoles.**
- En facilitant les déplacements domicile-travail, ces infrastructures vont aussi impacter l'agriculture par un **effet d'urbanisation induit** qui apparaîtra quelques années après la mise en service de l'équipement, mais pas forcément à proximité de l'ouvrage construit.

Effets potentiels à court terme

- Si ces infrastructures sont interdites à la circulation des engins agricoles et des animaux, elles peuvent :
 - ✓ créer un **effet de « coupure »** et peuvent **rallonger les temps de parcours** vers les parcelles,
 - ✓ **limiter l'accès** au pâturage des animaux,
 - ✓ **compliquer l'acheminement de matériels et d'aliments** vers les exploitations et leurs parcelles.

La crainte des divagations peut inciter les exploitants à limiter le pâturage d'animaux autour des infrastructures routières. Or le pâturage est un atout économique important pour les exploitations car c'est la façon la moins coûteuse de nourrir les animaux.

- Si ces infrastructures sont ouvertes à la circulation des engins agricoles, la **sécurisation des accès** doit être bien étudiée avec les exploitants agricoles.

Exemple d'impacts d'une grande infrastructure sur l'activité agricole :

Mise à 2x2 voies du tronçon de la RN 164 entre les communes de Lennon et Landeleau, à hauteur de Châteauneuf-du-Faou sur 12,5 km.

Une étude d'impact agricole réalisée en 2012 par la Chambre d'agriculture auprès de 40 exploitants interrogés a montré que, une fois la mise à 2x2 voies faite :

- 15 exploitations **perdraient des terres** pour les emprises routières, dont 5 de façon importante,
- 17 exploitations auraient des **rallongements de parcours**,
- 7 exploitations devraient traverser des **bourgs avec leurs engins**,
- une dizaine d'exploitations devront être approvisionnées par les **centres bourgs**,
- une dizaine d'exploitation auront des **impacts sur leur(s) plan(s) d'épandage**,
- environ 30 hectares de surface agricole seraient **enclavés** et inaccessibles.

Validée en comité de pilotage du 2 décembre 2014

Actualisée le 1^{er} août 2016 suite à la recodification, à droit constant, du code de l'urbanisme (loi ALUR)

Principes

Un projet d'ouvrage linéaire (route, pont, voie ferrée...) est soumis à autorisation de l'autorité administrative compétente, le plus souvent sous forme de déclaration d'utilité publique (DUP). Pour l'obtention de cette DUP, selon la taille du projet, le code de l'environnement prévoit la réalisation d'une étude d'impact et d'une enquête publique.

L'étude d'impact doit permettre d'évaluer les incidences du projet sur les riverains et sur l'environnement naturel. Les articles L.122-1 à 3 du code de l'environnement indiquent quels sont les travaux soumis à étude d'impact et le contenu de celle-ci.

L'impact d'une infrastructure sur le monde agricole peut donc être abordé lors de cette étude d'impact. **Cependant cette démarche arrive assez tard dans la procédure.**

Pour améliorer la concertation et optimiser le projet routier, il est important que les aspects agricoles soient pris en compte dès les études préalables au projet.

Préconisations

L'agriculture mérite d'être analysée à **plusieurs étapes du projet d'ouvrage** (les préconisations suivantes sont aussi proposées pour des petits ouvrages) :

- **Dès l'étude d'opportunité du projet d'ouvrage linéaire**

L'agriculture doit être intégrée dans l'analyse des enjeux socio-économiques, en tenant compte des impacts directs et induits de l'ouvrage sur l'agriculture du secteur.

Des données de productivité (€ produits par an et par ha) peuvent être utilisées pour quantifier économiquement les impacts du projet.

Les atouts du projet pour l'agriculture doivent aussi être présentés.

- **En phase d'étude préalable**

Il s'agit d'affiner les tracés en prenant en compte leurs impacts sur les exploitations du secteur et d'évaluer, dès cette phase, si des solutions techniques permettent de remédier plus facilement aux impacts :

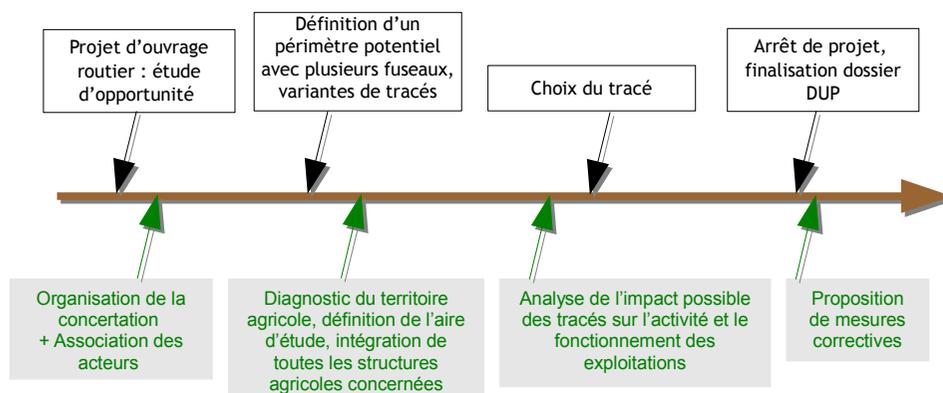
- ✓ sur un **périmètre** défini collectivement entre le maître ouvrage, la chambre d'agriculture, le conseil départemental et ceci, à une échelle globale, c'est-à-dire intégrant toutes les variantes possibles du projet ;
- ✓ comportant une **carte** des exploitations et des voies de circulation des engins agricoles ;
- ✓ proposant une **analyse des impacts** de chaque projet sur l'équilibre économique des exploitations et des impacts de ses variantes.

L'objectif du diagnostic est d'évaluer les impacts des ouvrages sur le fonctionnement agricole et de retenir la solution la moins pénalisante.

- **Lors de l'étude d'impact**

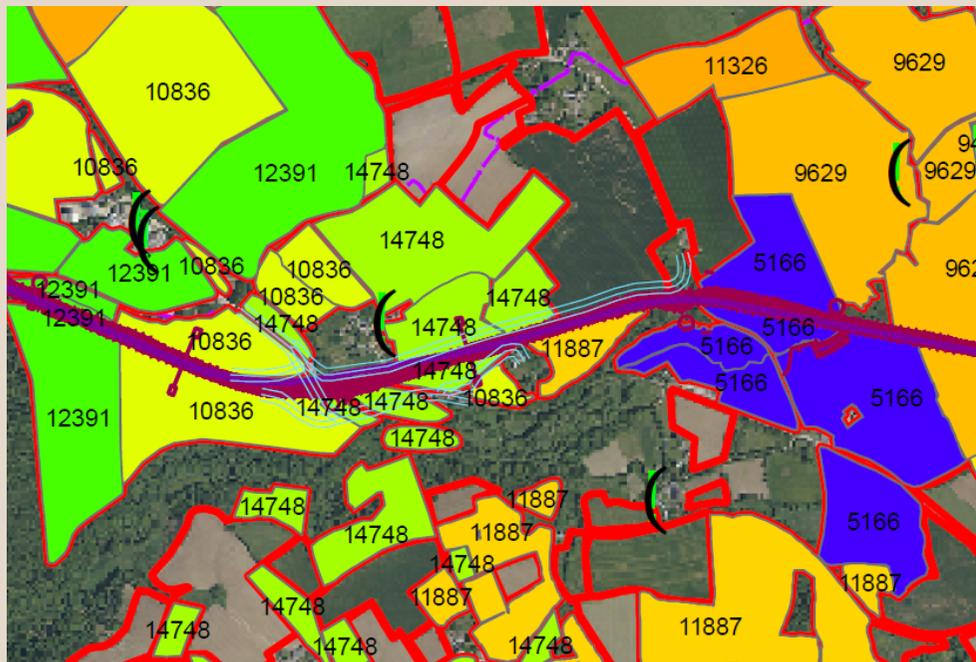
En fonction du scénario choisi, des mesures correctrices, des compensations (cf. fiche C2), ainsi qu'un accompagnement individuel des exploitants peuvent être proposés.

Déroulement chronologique d'un projet routier



Validée en comité de pilotage du 2 décembre 2014

Actualisée le 1^{er} août 2016 suite à la recodification, à droit constant, du code de l'urbanisme (loi ALUR)



Parcelaire des exploitations agricoles
de l'étude de la mise à 2 x 2 voies de la RN164
(Une couleur et un numéro par exploitation)

Préconisations

Se concerter, s'informer

→ Associer les acteurs du monde rural, les agriculteurs et les propriétaires **le plus en amont possible** du projet, par la mise en place d'un **organe de concertation locale** (réunissant les maires des communes concernées, représentants agricoles, propriétaires, Conseil départemental, Safer, État...).

Cet espace de dialogue (cellule ou commission foncière) permettra d'aborder tous les aspects fonciers liés au projet d'infrastructure(s) et d'organiser la concertation avec le monde agricole (cf. fiche C1).

→ Organiser des réunions de secteur et de restitution collective avec les exploitants.

Mobiliser deux outils pour remédier aux impacts des ouvrages linéaires sur l'agriculture

→ La **constitution de réserves foncières** et la détermination de **critères d'attribution** de ces réserves pour les propriétaires et les agriculteurs impactés par l'ouvrage. Des échanges amiables peuvent compléter ce dispositif.

Le projet sera d'autant moins destructurant qu'il sera pensé en amont pour repositionner des exploitations impactées, reconstituer les pertes de foncier agricole.

→ Pour les ouvrages les plus importants avec coupure induite, un **aménagement foncier agricole et forestier** (AFAF) peut être mis en place, en réponse aux obligations du maître d'ouvrage de remédier aux impacts de son ouvrage sur l'agriculture, telles que mentionnées dans l'article L.123-24 du code rural et de la pêche maritime (cf. fiche C3).

