

Diagnostic agricole – Volet exploitations

Projet de liaison routière entre la RD 74 et la RD 966

Rapport
Novembre 2022

Réalisée pour le compte de :
CONSEIL DEPARTEMENTAL
Direction des Routes Départementales
2 bis, rue de Jessaint - CS 30454
51038 CHALONS EN CHAMPAGNE

DOSSIER SUIVI PAR :

Raphaël BAUDRILLIER
Chargé de mission Aménagement
Tél : 03.26.64.95.16
Email : raphael.baudrillier@marne.chambagri.fr



Diagnostic agricole – Volet exploitations

Projet de liaison routière entre la RD74 et la RD966

Sommaire

Introduction	p. 3
1. L'étude	p. 4
1.1. Contexte et difficultés rencontrées	p. 4
1.1.1. Projet précédent	
1.1.2. Lancement de l'étude	
1.2. Méthodologie	p. 5
2. Résultats de l'enquête auprès des exploitations agricoles	p. 6
2.1. Informations générales	p. 6
2.2. Les productions agricoles	p. 8
2.2.1. L'occupation des sols	
2.2.2. Précisions relatives à deux filières de production	
2.2.2.1. La betterave sucrière	
2.2.2.1.1. Une importante implantation locale	
2.2.2.1.2. Une production soumise à la concurrence internationale	
2.2.2.1.3. Un réseau de canalisations	
2.2.2.2. Les légumes	
3. Aménagement Foncier Rural	p. 12
3.1. Les remembrements	p. 12
3.2. Informations relatives aux patrimoines des AFR	p. 13
3.3. Applications de l'article L123-24 du Code Rural 1313 et de la Pêche Maritime	p. 14
4. Spécificités agricoles	p. 15
5. Observations des exploitations agricoles sur le projet	p. 15
6. Propositions et recommandations relatives au projet de liaison routière	p. 16
6.1. Aide à la décision de création de la liaison routière	p. 16
6.2. En cas de réalisation de la liaison routière	p. 17
6.2.1. Définition du tracé	
6.2.2. Indemnisation et compensation	
6.2.2.1. Protocole(s)	
6.2.2.2. Différentes indemnités	
6.2.2.3. Compensations individuelles	
6.2.2.4. Compensation collective agricole	
Conclusion	p. 21

Annexe 1 : Modèle du questionnaire à compléter en ligne

Annexe 2 : Note à l'attention des maîtres d'ouvrage relative à la mise en œuvre de la compensation collective agricole, DDT51 – Juin 2021

Liste des cartes présentes dans le rapport et dans le recueil cartographique :

- Aire d'étude
- Localisation des exploitations agricoles
- Localisation des exploitations agricoles enquêtées
- Localisation des sièges des exploitations
- Occupation des sols en 2022
- Localisation des aménagements agricoles
- Position des exploitations relative à la réalisation d'un AFAFE
- Localisation des spécificités agricoles

Introduction

A proximité du pôle agro-industriel de Bazancourt, le trafic des poids lourds est important sur les routes des villages avoisinants, en particulier d'octobre à décembre au moment des récoltes de betteraves. En effet, ces récoltes sont acheminées par camions à la sucrerie Cristal Union de Bazancourt.

Dans ce contexte, la Communauté Urbaine du Grand Reims et le Conseil Départemental, maîtres d'ouvrage, se sont rapprochés pour étudier les possibilités d'allègement des flux de poids lourds sur les communes au sud et à l'ouest du pôle agroindustriel. Ainsi, en 2019, la « déviation de Pomacle » a été mise en service permettant de dévier le trafic des poids lourds dans le bourg de Pomacle. En 2021, les maîtres d'ouvrage ont engagé une réflexion pour créer une liaison routière entre les routes départementales RD74 et RD966 pour limiter voire éviter les trafics des poids lourds dans les bourgs des communes d'Auménancourt, de Boulton-sur-Suippe, de Bourgogne-Fresne, de Brimont et de Pomacle.

Si ce projet routier est décidé et réalisé, les maîtres d'ouvrage souhaitent que cet aménagement génère une incidence minimale pour les exploitations et propriétés agricoles. En effet, l'aire d'étude de ce projet couvre presque exclusivement de la Surface Agricole Utile (SAU) et la création de l'ouvrage entraînera, malgré toutes les précautions qui pourraient être prises, des perturbations importantes sur l'agriculture.

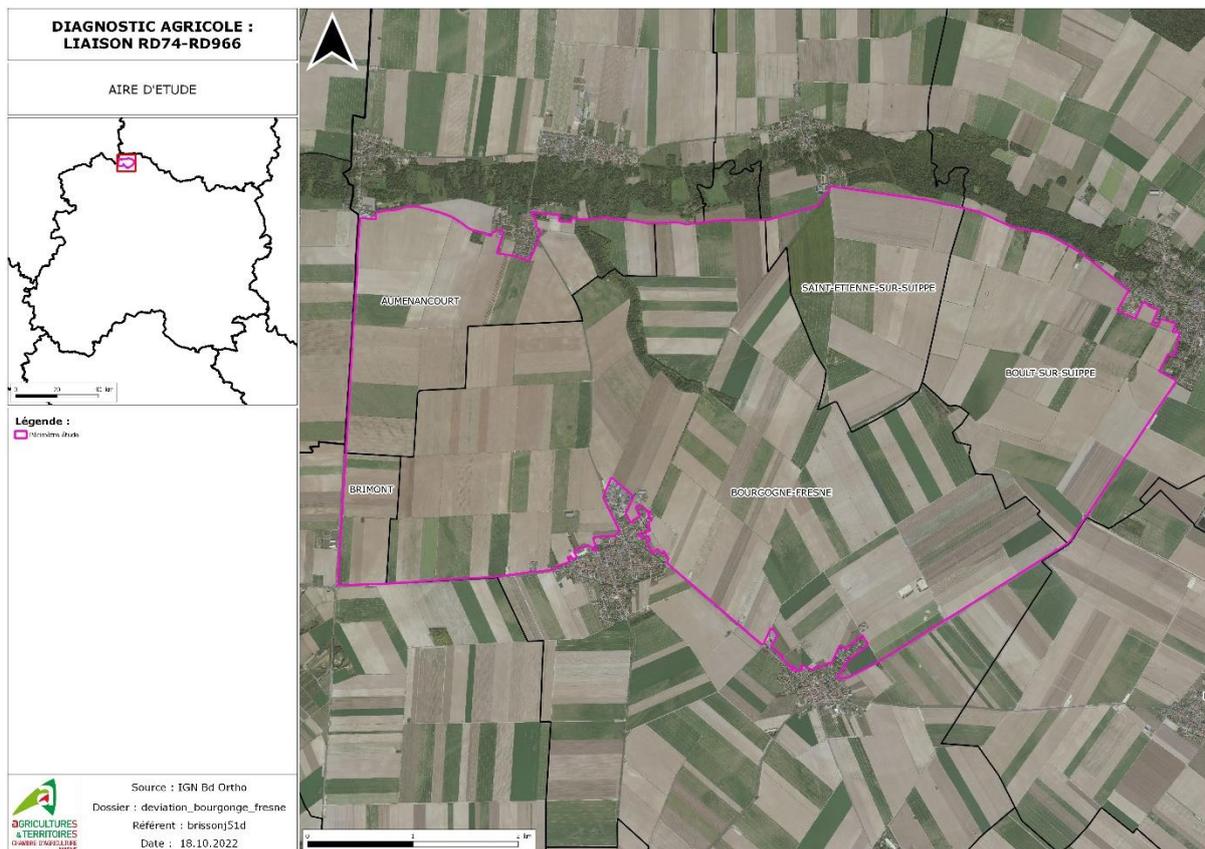
Pour identifier les enjeux agricoles et fonciers, les maîtres d'ouvrage ont commandé à la Chambre d'agriculture de la Marne et à la SAFER Grand Est un diagnostic agricole. Cette étude est déclinée en deux volets :

- Un volet exploitations confié à la Chambre d'agriculture ;
- Un volet propriétés réalisé par la SAFER Grand Est, rapport remis en 2021.

Au-delà de l'identification des enjeux agricoles dans l'aire d'étude, le présent diagnostic agricole – volet exploitations a pour objectif de transmettre les informations agricoles nécessaires à la décision de réaliser ou non le projet routier et, le cas échéant, à la détermination d'un tracé de liaison routière le moins impactant pour l'agriculture.

Répartie sur cinq communes, l'aire d'étude est incluse entre la RD74 à l'est, la RD20 au nord, la RD966 à l'ouest et la RD30 au sud et couvre près de 2600 hectares, dont plus de 2500 de SAU. Dans cette aire d'étude, 63 exploitations agricoles ont été identifiées comme exploitant au moins un îlot de culture et six Associations Foncières de Remembrement (AFR) ont été recensées.

Au-delà de la restitution des résultats de l'enquête auprès des exploitations agricoles et des AFR, le rapport est aussi consacré à la présentation des spécificités agricoles de l'aire d'étude, à la synthèse des observations des exploitants agricoles sur le projet routier et à la formulation de propositions et recommandations.



1 – L'ETUDE

1.1. – Contexte et difficultés rencontrées

1.1.1. – Projet précédent

Préalablement au projet actuel, les maîtres d'ouvrage ont mené une concertation pour créer une déviation des villages de Bourgoigne et de Fresne-les-Reims en 2014. Plusieurs réunions avec les exploitants agricoles et les propriétaires ont eu lieu et avaient principalement pour objet des propositions de tracé autour des villages de Bourgoigne et Fresne-les-Reims. Au moment de cette concertation, aucune étude sur l'activité agricole n'a été réalisée. Cette concertation a montré des oppositions très marquées sur la nécessité du projet routier, sur les choix de tracé,... Après cette période d'échanges entre acteurs locaux, la « déviation de Pomacle » a été aménagée mais le reste du projet a été suspendu jusqu'à sa reprise en 2021 et le lancement de nouvelles études dont le diagnostic agricole.

Il est important de constater que la concertation menée en 2014 a laissé de mauvais souvenirs à une très grande majorité des exploitants agricoles cultivant dans l'aire d'étude. En effet, certains ont refusé de nous rencontrer ou nous ont clairement exprimé leur refus du projet routier compte tenu de cette première expérience de concertation insatisfaisante (cf. 2.).

1.1.2. – Lancement de l'étude

Pour réaliser un diagnostic agricole relatif à un projet d'aménagement, il est nécessaire de rencontrer les exploitants agricoles pour recueillir des données et informations concernant leurs entreprises et leurs productions. Sans ce temps d'échange avec les agriculteurs, le dynamisme de l'activité agricole du territoire étudié, le recensement des projets agricoles et la restitution des observations voire des demandes des exploitants agricoles sur le projet d'aménagement ne pourront pas être réalisés.

A propos du diagnostic agricole du projet de liaison routière entre la RD74 et la RD966, les contraintes sanitaires liées à la pandémie COVID19 n'ont pas permis la réalisation de l'étude dans des conditions satisfaisantes, en particulier d'informer et de recevoir les exploitants agricoles dans les meilleures conditions (entre décembre 2021 et février 2022).

Idéalement, une réunion d'informations menée par les maîtres d'ouvrage du projet routier aurait dû avoir lieu en décembre 2021 avant d'établir les premiers contacts avec les exploitants agricoles. Vu le nombre de personnes concernées, la tenue de cette réunion n'a pas été possible. Pour corriger cette absence de réunion, les maîtres d'ouvrage ont adressé un courrier à l'ensemble des exploitants agricoles informant du nouveau projet routier et du lancement du diagnostic agricole. En complément, une réunion à l'attention des représentants agricoles locaux a été réalisée le 18 novembre 2021 pour présenter le diagnostic agricole et les autres études lancées dans le cadre du projet routier. Malgré ces démarches, la majorité des exploitants agricoles ont signalé l'absence de transparence sur le projet routier et les études menées (agricole et autres), d'autant plus qu'ils avaient constaté des investigations dans ou à proximité de leurs îlots de culture sans demande préalable par les maîtres d'ouvrage. Clairement, ils attendaient une ou des réunions d'échange préalables au lancement des études.

1.2. – Méthodologie

Pour réaliser cette étude agricole, de nombreux contacts ont été établis pour identifier la dynamique de l'agriculture dans le périmètre d'étude ainsi que ses spécificités :

- L'ensemble des exploitants agricoles a été contacté et une très grande majorité a été rencontrée pour recueillir des données et des informations concernant leurs entreprises, leurs productions, leurs projets,... ; cette enquête a été réalisée en collaboration avec la SAFER Grand Est ;
- Les six présidents d'Association Foncière de Remembrement (AFR) ont été rencontrés compte tenu des aménagements agricoles dont ils ont la gestion dans le périmètre d'étude (chemins d'exploitation et dépôts de récolte) ;
- La société Cristal Union a été contactée pour localiser son réseau de canalisations implantées dans l'est de la zone étudiée.

Plus précisément, l'enquête auprès des exploitants agricoles s'est déroulée entre décembre 2021 et février 2022 en deux phases :

- Dans un premier temps, les exploitants agricoles ont été invités à compléter un questionnaire en ligne pour renseigner sur leur activité globale, préciser leurs projets et faire part de leurs observations sur le projet routier ;
- Dans un second temps, les exploitants agricoles ont été invités à renseigner leurs îlots de culture dans l'aire d'étude, accompagnés d'une conseillère de la SAFER Grand Est, au cours de permanences dans les communes de Bourgogne-Fresne et Saint-Etienne-sur-Suippe.

Ce choix de réaliser l'enquête en deux phases avait pour but de solliciter pendant une durée minimale les exploitants agricoles pendant les permanences. Toutefois, il est nécessaire de constater que le taux de participation et la qualité des réponses au questionnaire en ligne ne sont pas équivalents à ceux des renseignements cartographiques pendant les permanences (cf. 2.). En effet, pendant ces dernières, les exploitants agricoles ont pu exprimer, verbalement et plus facilement, leurs observations sur le projet routier ainsi que présenter leurs projets pour les années à venir.

En avril et mai 2022, les rencontres avec les présidents d'AFR ont permis d'identifier le patrimoine géré par les AFR et issu des remembrements. Au moment de ces entrevues, les présidents ont pu faire part de leurs observations sur le projet de liaison routière.

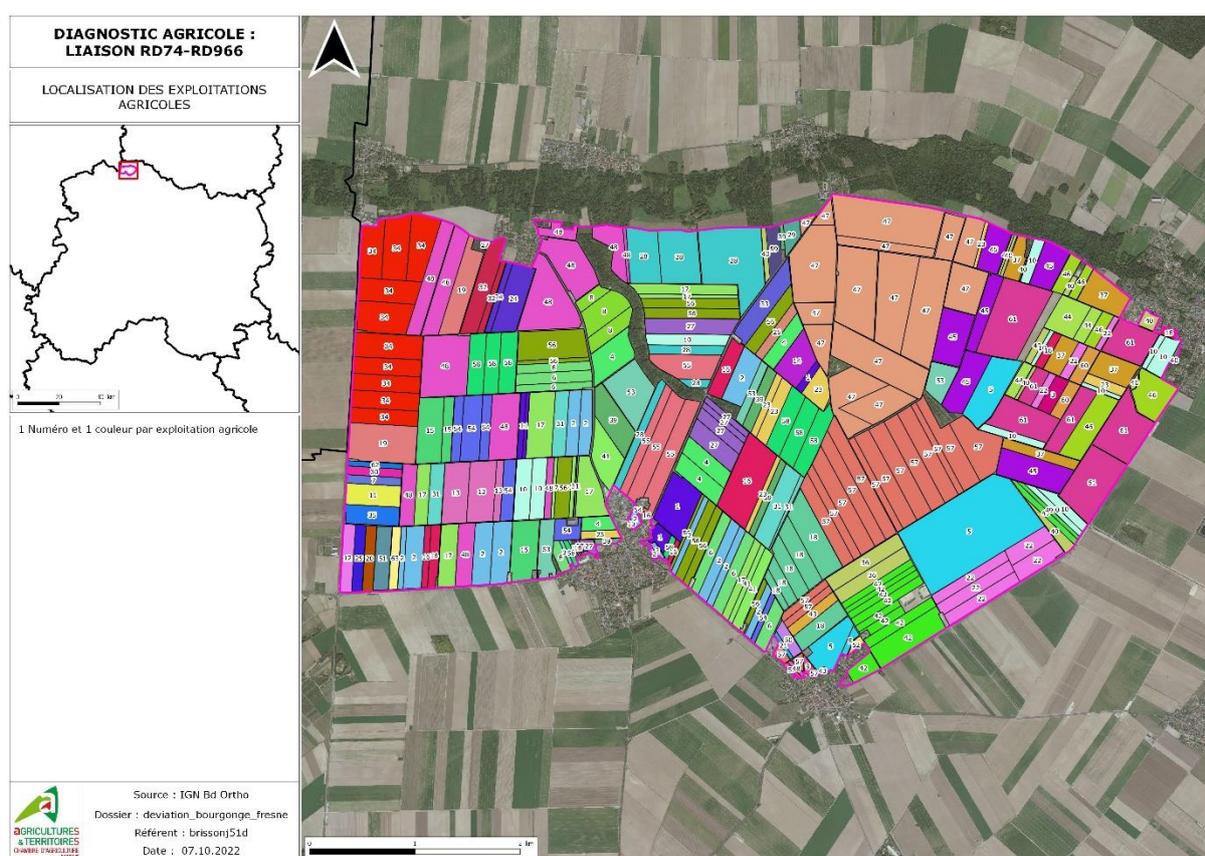
2 – RESULTATS DE L'ENQUETE AUPRES DES EXPLOITATIONS AGRICOLES

2.1. – Informations générales

L'aire d'étude du diagnostic agricole est répartie sur cinq communes de la Communauté Urbaine du Grand Reims et couvre plus de 2500 hectares de Surface Agricole Utile (SAU) :

- Auménancourt : plus de 330 ha
- Boulton-sur-Suippe : plus de 450 ha
- Bourgogne-Fresne : près de 1400 ha
- Brimont : moins de 60 ha
- Saint-Etienne-sur-Suippe : près de 265 ha

A l'intérieur du périmètre étudié, 63 exploitations agricoles ont été identifiées comme valorisant un ou plusieurs îlots de culture (cf. carte Localisation des exploitations agricoles).



Parmi ces 63 exploitations agricoles (cf. carte Localisation des exploitations agricoles enquêtées) :

- 54 ont été reçues pendant les permanences pour renseigner leurs îlots de culture (représentant 2295,63 ha) dont 33 ont aussi répondu au questionnaire en ligne ;
- 8 n'ont pas souhaité répondre et 1 a répondu partiellement à l'enquête (représentant 212,7 ha).

Enfin, il faut noter une très grande variabilité de la SAU valorisée par chaque exploitation agricole au sein de l'aire d'étude puisqu'elle évolue entre 1 et 278 hectares.

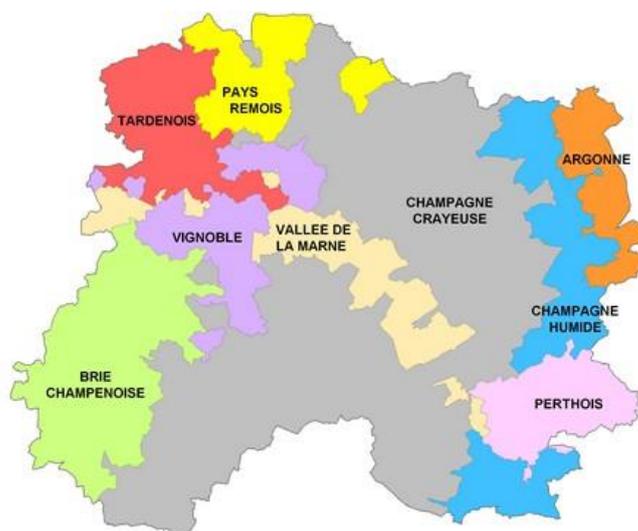
2.2. – Les productions agricoles

2.2.1. – L'occupation des sols (cf. carte Occupation des sols en 2022)

Au cours de l'enquête, les exploitants agricoles ont précisé les cultures implantées pour une récolte en 2022 (Cf. tableau et graphique ci-dessous). Les principales productions présentes dans l'aire d'étude, couvrant 85% de la SAU, sont :

- les céréales et oléoprotéagineux, (blé, orges de printemps et d'hiver),
- la betterave sucrière (cf. 2.2.2.1.),
- la luzerne, implantée pour une durée de trois ans.

Cet assolement est typique de la région agricole du Pays Rémois dans laquelle est localisée l'aire d'étude.

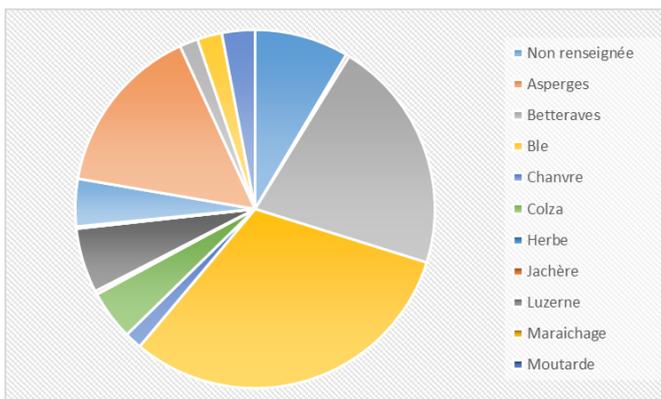


Les petites régions agricoles de la Marne

En plus de ces productions « traditionnelles » du territoire concerné par le projet routier, il est nécessaire de noter les productions significatives :

- de la pomme de terre, nécessitant d'être irriguée pour sa commercialisation vers la consommation humaine et un changement annuel de localisation systématique pour des raisons sanitaires, (avec un délai de retour de 10 ans),
- du chanvre, qui connaît un fort développement depuis quelques années avec des débouchés très variés (alimentations humaine et animale, cosmétiques et matériaux de construction).

Nature de la culture	SAU (ha)	Nombre d'exploitations
Ble	784,22	41
Betteraves	528,11	28
Orge de printemps	387,27	29
Luzerne	146,29	13
Colza	111,96	9
Orge d'hiver	107,25	11
Pomme de terre	74,47	3
Pois de printemps	55,7	4
Pois d'hiver	41,49	5
Chanvre	38,9	1
Asperges	7,3	3
Jachère	6,85	8
Oeillette	4,05	1
Herbe	1,07	1
Moutarde	0,41	1
Maraichage	0,29	1
Non renseignée	212,7	9



Proportions des productions agricoles dans l'aire d'étude

2.2.2.1 – [La betterave sucrière](#)

2.2.2.1.1. – Une importante implantation locale

Très structurée et puissante à l'échelle régionale, la filière de la betterave sucrière est particulièrement identifiable sur le nord de la Communauté Urbaine du Grand Reims englobant l'aire d'étude. En effet, la présence du pôle agroindustriel de Bazancourt à l'est de l'aire d'étude, est particulièrement marquée par le groupe coopératif Cristal Union avec son siège et une importante unité de transformation (sucrierie). Cette implantation de la coopérative agricole a généré le développement du pôle agroindustriel dont les incidences sont internationales.

Né en 2000, le groupe Cristal Union produit principalement du sucre, de l'alcool, du bioéthanol, des produits biosourcés et de l'alimentation animale. Il compte 10 000 coopérateurs qui cultivent les betteraves sur une surface de plus de 170 000 ha.

La sucrierie de Cristal Union à Bazancourt est orientée vers la production de sucre et la déshydratation des pulpes surpressées de betterave et de luzerne. Au quotidien, elle traite 23 000 tonnes de betterave (capacité de traitement jusqu'à 30 000 tonnes) et produit 1 700 tonnes de sucre grâce à un effectif de 370 salariés permanents. En complément d'informations, il est intéressant d'indiquer que la transformation d'une tonne de betteraves génère la production de 160 kilogrammes de sucre, 500 de pulpes humides et 38 de mélasse.

Pour être alimentée en matière première, la sucrierie de Bazancourt génère un flux important de poids lourds au moment de la récolte des betteraves sucrières pendant l'automne de chaque année. Ce transit routier est particulièrement marqué dans l'aire d'étude du diagnostic agricole d'où la réflexion de créer une liaison routière évitant les bourgs des villages concernés. Il faut aussi souligner que les flux de camions venant du nord et de l'ouest de la sucrierie de Bazancourt représentent 60% de son approvisionnement et ont augmenté depuis la restructuration du groupe Cristal Union ainsi que de la fin des quotas betteraviers (cf. 2.2.2.1.2.). La majorité des récoltes de betteraves réalisées au sud de la sucrierie de Bazancourt est orientée pour leur transformation vers la sucrierie de Sillery.

2.2.2.1.2. – Une production soumise à la concurrence internationale

En 2017, la fin des quotas européens sur la production de sucre a entraîné la fin de la régulation de la production sucrière. Cette situation laissait présager une surproduction européenne de sucre, soumise à une forte concurrence brésilienne aux coûts de production bien inférieurs.

A ce jour, il est possible de constater que la production de betteraves est toujours importante à l'échelle régionale et nécessaire compte tenu de la fluctuation des marchés liée aux tensions géopolitiques et des aléas climatiques qui sont d'année en année de plus en plus marqués.

Par ailleurs, le groupe Cristal Union n'envisage pas de diminution de la transformation de sa sucrierie de Bazancourt dont la capacité maximale de traitement n'est pas atteinte. Aussi, aucune fermeture d'autre sucrierie n'est envisagée par le groupe au profit du site de Bazancourt qui pourrait engendrer une nouvelle augmentation des flux de poids lourds. Au contraire, il y a une gestion équilibrée dans la transformation des récoltes de betteraves entre les différentes sucrieries du groupe Cristal Union.

2.2.2.1.3. – Un réseau de canalisations

Pour permettre l'activité de ses sites de transformation, le groupe Cristal Union a développé un important réseau de canalisations évacuant principalement les eaux de lavage qui sont épandues sur les îlots de culture voisins.

Au nord-est de Reims, 27 000 ha de SAU bénéficient des eaux issues des sucreries du groupe Cristal Union. Ainsi, il est possible de noter la présence de canalisations dans l'est de l'aire d'étude (cf. carte Spécificités agricoles).

Ces canalisations sont utilisées pendant une dizaine de mois sur une année :

- Pour les eaux de lavage des récoltes de betteraves : d'octobre à mars,
- Pour les eaux pluviales collectées sur les différentes plateformes : d'avril à août.

2.2.2.2 – Les légumes

Les cultures légumières occupent une faible SAU de l'aire d'étude : environ 82ha valorisés par 7 exploitations agricoles dont près de 75 hectares consacrés à la culture de la pomme de terre (cf. cartes Occupation des sols en 2022 et carte Spécificités agricoles). Toutefois, il est nécessaire d'apporter des précisions sur une filière de production aux cultures très différentes mais nécessitant toutes de lourds investissements pour les exploitations agricoles. Aussi, il faut souligner que les productions légumières intéressent de plus en plus d'agriculteurs présents dans l'aire d'étude soucieux de diversifier leurs productions dans un contexte où les cultures « traditionnelles » de la Champagne améliorée sont de plus en plus contraintes aux aléas des marchés internationaux (cf. 4.).

Pour assurer une bonne qualité et une rentabilité intéressante de la production de pomme de terre ainsi que pour les cultures maraîchères, les exploitations agricoles ont réalisé des investissements financiers importants pour équiper leurs îlots de culture en système d'irrigation.

Par ailleurs, il faut noter que la localisation des cultures de pomme de terre est modifiée chaque année pour des raisons sanitaires, ce qui n'est pas le cas pour la culture des asperges et le maraîchage. En effet, les asperges sont implantées pour plusieurs années et entrent, seulement, en pleine production après la troisième année de plantation. Le maraîchage est aussi difficilement déplaçable étant donné la nature même des cultures pratiquées et qui voit dans une même année une rotation allant jusqu'à 5 productions différentes.

Concernant la culture des asperges, les producteurs peuvent mettre en place chaque année des films plastiques sur les rangées pour optimiser la production entre les mois d'avril et juin.

Toutes les cultures légumières nécessitent une main d'œuvre importante tout au long de leurs cycles de production, plus particulièrement au moment des récoltes qui ne sont pas mécanisées pour les asperges et le maraîchage.

Concernant la commercialisation, elle est réalisée en majorité en circuits courts, système évitant les intermédiaires entre les producteurs et les consommateurs (vente à la ferme, marchés locaux, restaurants,...).

Compte tenu de productions à l'équilibre fragile, aux investissements financiers et aux localisations envisagées pour plusieurs années, il est nécessaire d'apporter une attention particulière aux cultures de légumes dans le cadre du projet routier.

3 – AMENAGEMENT FONCIER RURAL

3.1. – Les remembrements

Dans le département de la Marne, la réalisation de nombreux remembrements a fortement influencé le dynamisme des exploitations agricoles et modelé les territoires. Dans l'aire d'étude, l'ensemble des communes a été concerné par au moins un remembrement depuis les années 1950. Au 1^{er} janvier 2006, la réglementation relative à l'aménagement foncier rural a été profondément modifiée. Ainsi, le remembrement a disparu au profit de l'Aménagement Foncier, Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE). Depuis cette date, aucune opération d'AFAFE n'a été lancée dans l'aire d'étude. Ainsi, pour chaque commune, le dernier remembrement a été clôturé :

- En 1980 pour Auménancourt,
- En 1949 pour Boulton-sur-Suippe,
- En 1978 pour Bourgogne
- En 1983 pour Brimont,
- En 2006 pour Fresne-les-Reims,
- En 1956 pour Saint-Etienne-sur-Suippe.

Chaque remembrement a généré la création d'une Association Foncière de Remembrement (AFR) qui est chargée de réaliser les travaux connexes (création de chemins d'exploitation et d'aires de dépôt de récolte, travaux hydrauliques,...) puis d'entretenir ce patrimoine commun à l'ensemble des propriétaires et de leurs ayant-droits, les exploitants agricoles, présents dans le périmètre du remembrement.

Au travers des AFR et de leurs membres propriétaires, les exploitants agricoles ont réalisé de lourds investissements financiers pour permettre ces remembrements, en particulier les travaux connexes.

3.2. – Informations relatives aux patrimoines des AFR (cf. carte Aménagements agricoles)

La rencontre des six présidents d'AFR concernées par l'aire d'étude a permis d'identifier le patrimoine de chaque AFR et de recueillir d'autres informations agricoles.

Il est important d'indiquer que le périmètre de l'AFR d'Auménancourt n'est pas concerné par l'aire d'étude. En effet, le périmètre de l'AFR de Bourgogne s'étend sur le sud de la commune d'Auménancourt et couvre la zone de l'aire d'étude sur cette dernière commune. Bien que l'AFR d'Auménancourt ne soit pas directement concernée par l'aire d'étude, elle devra être associée à la possible concertation relative au projet de liaison routière.

Dans l'aire d'étude :

- Seuls deux chemins sont ruraux dont la gestion et l'entretien sont à la charge des communes ;
- Tous les autres chemins sont des chemins d'exploitation dont la gestion et l'entretien sont à la charge des AFR ;
- La nature des revêtements des chemins d'exploitation est en « terre » ou enherbés ;
- Au niveau des dépôts de récolte, les revêtements des chemins d'exploitation débouchant sur des voiries routières ont été goudronnés ;
- Parmi les 18 dépôts de récolte localisés, seuls deux ne sont pas gérés et entretenus par les AFR.



Pour limiter les transits agricoles dans les bourgs des villages, des itinéraires de contournement pour les engins agricoles ont été définis et sont basés sur des chemins d'exploitation existants.

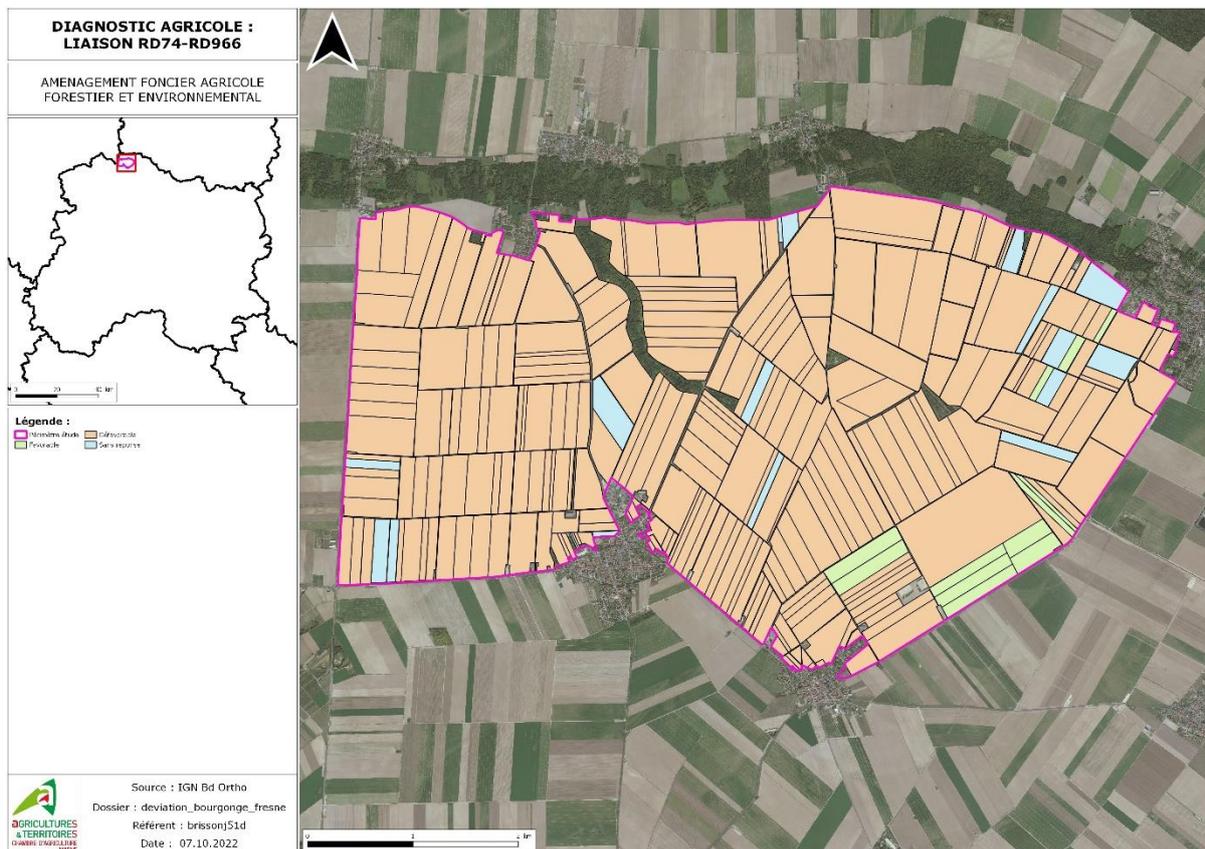
Les présidents d'AFR de Fresne et Saint-Etienne-sur-Suipe ont indiqué que le chemin d'exploitation entre leurs villages est très fortement emprunté pour les transports betteraviers.

3.3. – Applications de l'article L123-24 du Code Rural et de la Pêche Maritime

Dans le cadre de l'aménagement d'une infrastructure, le maître d'ouvrage est amené à mettre en œuvre l'article L.123-24 du Code Rural et de la Pêche Maritime. Dans ce cadre, le maître d'ouvrage doit prendre à sa charge les frais d'AFAFE ainsi que les travaux connexes prévus dans le périmètre perturbé par la réalisation de l'infrastructure, à l'exclusion de tous travaux d'amélioration. La décision de réalisation d'un AFAFE est décidée par une Commission Communale d'Aménagement Foncier (CCAF), constituée en partie de propriétaires et d'exploitants agricoles. Ainsi, c'est bien aux acteurs locaux de décider ou non de la nécessité de réaliser une opération d'aménagement foncier pour réparer les impacts de la nouvelle infrastructure sur le parcellaire agricole. Une telle opération peut aussi faciliter la compensation foncière des propriétaires grâce aux réserves foncières constituées préalablement par le maître d'ouvrage.

Au moment de l'enquête, les exploitants agricoles ont été interrogés sur leur intérêt à la réalisation d'un AFAFE en cas d'aménagement de la liaison routière (cf. Position des exploitations relative à la réalisation d'un AFAFE) :

- 3 exploitants agricoles se sont prononcés en faveur d'un AFAFE,
- 52 en défaveur,
- 8 ne se sont pas exprimés.



Une très nette majorité des agriculteurs s'est prononcée en défaveur d'un AFAFE. Plusieurs hypothèses peuvent expliquer ce résultat :

- Les agriculteurs sont satisfaits de leurs parcellaires actuels, ont réalisé des investissements dans leurs îlots culturaux (réseaux d'irrigation), ont échangé des parcelles avec d'autres exploitants agricoles pour obtenir des îlots culturaux groupés et n'envisagent pas une procédure qui mettra plusieurs années pour réparer le préjudice généré par la création d'un ouvrage routier linéaire ;
- Les agriculteurs de Fresne bénéficient d'un remembrement récent et n'envisagent pas le démantèlement d'une répartition parcellaire qui est adaptée à leurs activités actuelles ;
- Les agriculteurs souhaitent exprimer leurs désaccords au projet de liaison routière en se prononçant défavorablement à un AFAFE.

4 – SPECIFICITES AGRICOLES (Cf. carte Spécificités agricoles)

L'enquête auprès des exploitants agricoles a permis d'identifier dans l'aire d'étude des investissements agricoles importants et des projets nécessaires au développement de leurs entreprises. En cas de décision de réaliser le projet routier, les maîtres d'ouvrage devront apporter une vigilance particulière à ces spécificités agricoles. Ainsi, les outils et moyens nécessaires au développement et à la pérennité de l'agriculture sur le territoire devront être préservés de tous impacts directs et/ou indirects.

En plus des chemins d'exploitation et des aires de dépôts de récolte gérés par les AFR (Cf. 3.2. & carte Aménagements agricoles), l'enquête a permis de localiser :

- Des bâtiments agricoles à vocation principalement de stockage ainsi qu'une unité de méthanisation ;
- Des parcelles irriguées et alimentées par des réseaux de canalisation implantés par les exploitations agricoles utilisatrices ;

concernés puisque leurs parcelles leur semblaient éloignées du tracé de liaison routière qu'ils imaginaient ;

- 1 agriculteur a répondu partiellement ce qui lui a permis de faire part de son opposition au projet de liaison routière ;
- 12 agriculteurs enquêtés ont fait part de leur opposition au projet routier ;
- 3 agriculteurs enquêtés ont fait part de la pertinence du projet de liaison routière.

En plus de ces positions affirmées sur le projet de liaison routière, une grande partie des exploitants agricoles enquêtés ont indiqué leur incompréhension du projet de liaison routière, qui est justifié par une augmentation du trafic de poids lourds au moment de la livraison des betteraves sucrières à Bazancourt. Or, cette période est restreinte à une courte durée dans l'année (3 mois). En conséquence, ces exploitants agricoles considèrent comme aberrant de créer une route qui aura une faible utilité sur l'ensemble de l'année, qui va engendrer la disparition de surfaces cultivées et déstructurer les aménagements parcellaires voire remettre en cause des productions et des projets agricoles.

En cas de décision de réaliser la liaison routière, les agriculteurs demandent :

- La mise en place d'une « réelle » concertation des exploitations agricoles et des propriétaires ruraux, contrairement à celle menée en 2014 (cf. 1.1.1.) ;
- Une écoute de l'expérience des acteurs agricoles présents dans l'aire d'étude ;
- Un appui sur les réseaux de routes et chemins agricoles existants pour définir un tracé routier le moins impactant possible pour l'activité agricole ;
- L'évitement d'une emprise démesurée pour la liaison routière (éviter de reproduire la « déviation de Pomacle ») ;
- Une imperméabilisation des sols limitée au seul besoin de circulation routière ;
- Une réflexion sur d'autres alternatives à la création d'une liaison routière pour réguler le trafic des poids lourds dans les villages (horaires, itinéraires de délestage,...) ;
- Une discussion avec les acteurs agricoles de la pertinence de chemins d'exploitation latéraux à l'ouvrage routier.

6 – PROPOSITIONS ET RECOMMANDATIONS RELATIVES AU PROJET DE LIAISON ROUTIERE

6.1. – Aides à la décision de création de la liaison routière

Pour évaluer la pertinence de créer une liaison routière entre les routes départementales RD74 et RD966, l'information et la concertation des acteurs agricoles (exploitants agricoles, propriétaires et présidents d'AFR) sont indispensables. Ainsi, les maîtres d'ouvrage pourront décider en ayant connaissance des observations des représentants de l'agriculture, activité humaine qui serait la plus impactée par l'aménagement d'un ouvrage routier.

La concertation sera une phase clé dans le processus Eviter-Réduire-Compenser liée à ce projet routier. L'évitement, souhaité par les agriculteurs, sera privilégié et, à défaut, la réduction permettra de ne pas recourir à la compensation.

Idéalement, la concertation de l'ensemble des exploitants agricoles, des propriétaires et des présidents d'AFR présents dans l'aire d'étude se déroulera entre les mois de décembre 2022 et février 2023. Elle devra être basée sur une ou plusieurs réunions

s'appuyant sur le présent diagnostic agricole et les autres études réalisées concernant le projet routier.

6.2. – En cas de réalisation de la liaison routière

Cette partie est consacrée aux recommandations à l'attention des maîtres d'ouvrage dans le cas où ils décideraient de créer la liaison routière, objet de cette étude.

Au préalable, il est rappelé que les exploitants agricoles ont demandé, en majorité, d'éviter la réalisation de cette liaison routière et souhaitent l'étude de solutions alternatives pour limiter les désagréments des trafics de poids lourds dans les villages en envisageant des alternatives comme des horaires de passage, des itinéraires de délestage,...

6.2.1. – Définition du tracé

A l'écoute des observations des exploitants agricoles enquêtés, il est nécessaire d'indiquer que la définition du tracé routier devra être respectueuse de l'agriculture, des investissements réalisés par les exploitations agricoles et les AFR ainsi que de l'aménagement parcellaire existant et, globalement, du patrimoine agricole (cf. 5.).

Pour limiter les impacts sur l'agriculture, la définition du tracé routier s'appuiera autant que possible sur les routes et chemins agricoles existants dans l'aire d'étude.

L'attention des maîtres d'ouvrage est aussi appelée à prendre en compte dans leur projet les actuels itinéraires de contournement des engins agricoles mis en place dans certains villages. Ces tracés existants pourraient permettre de dévier les poids lourds et éviter la création d'une liaison routière aux impacts nettement plus importants pour l'agriculture ainsi que de nombreuses autres composantes de l'environnement.

Pour réaliser l'ouvrage, la consommation et l'imperméabilisation de foncier agricole devront être limitées aux seuls besoins routiers. Toute emprise démesurée ne sera pas acceptée par les acteurs agricoles (cf. 5.). La création d'éventuels chemins agricoles latéraux au nouvel ouvrage routier devra être étudiée finement avec les AFR et les exploitations agricoles.

Le cas échéant, la circulation des engins agricoles devra être permise et sécurisée sur la nouvelle voirie.

6.2.2. – Indemnisation et compensation

Malgré toutes les précautions prises, l'aménagement d'une nouvelle infrastructure sur une emprise agricole génère inévitablement des dommages aux cultures et aux sols ainsi qu'il perturbe l'activité agricole pendant plusieurs années avant de faire preuve de résilience. Cette partie est consacrée aux dispositions déjà disponibles ou à envisager pour limiter les préjudices à l'agriculture.

6.2.2.1 – Protocoles

Depuis 2011, le Conseil Départemental et les Organisations Professionnelles Agricoles (OPA) de la Marne ont signé un protocole relatif aux aménagements routiers. Cet accord a fait l'objet d'une adaptation, en 2015, pour le projet de desserte routière ouest du pôle agro-ressources Pomacle-Bazancourt, dont le projet de liaison routière est partie intégrante.

Ainsi, les maîtres d'ouvrage et les OPA disposent d'un document déterminant les modalités :

- D'information, de consultation et de concertation,
- D'intervention et d'indemnisation.

Dans ce cadre, il est nécessaire de rappeler des dispositions importantes avant d'envisager les réparations des préjudices :

- Jusqu'à la mise en service de la liaison routière, les maîtres d'ouvrage informeront les exploitants agricoles, les propriétaires, les AFR et les OPA de l'avancement de l'opération ;
- Préalablement à la phase préparatoire des travaux, des négociations seront ouvertes entre les maîtres d'ouvrage et les OPA pour, entre autres, définir les emprises foncières et leurs modalités d'acquisition ;
- Pour suivre les travaux, des référents travaux seront désignés (un par commune pour les agriculteurs) et seront des interlocuteurs privilégiés tout au long du chantier pour l'ensemble des parties.

6.2.2.2 – Différents indemnités

En cas de réalisation d'un chantier de création d'infrastructure sur une emprise agricole, de nombreux dommages peuvent être générés de manière temporaire (dommages instantanés) ou définitive (dommages permanents).

Les protocoles, cités précédemment (cf. 6.2.2.1.), listent l'ensemble de ces dommages et leurs modalités d'indemnisation et de réparation possibles. Dans le cas d'un préjudice non listé, un groupe de concertation se réunira pour étudier la problématique et déterminer la réponse à apporter.

Dans ce rapport, la liste des indemnités et moyens possibles de réparation ne sera pas dressée (cf. protocoles). Toutefois, il faut rappeler la nécessité d'établir des états des lieux contradictoires avant et après travaux en présence des exploitants agricoles, des propriétaires et des AFR voire de l'agro-industrie. Au besoin, ces rencontres pourront être réalisées en présence des référents travaux. Sur la base de ces états des lieux, les dommages seront identifiés et, en conséquence, des bulletins d'indemnisation seront établis.

6.2.2.3 – Compensations individuelles

Au-delà des indemnités versées aux propriétaires et leurs exploitants agricoles dans le cas d'acquisition des terrains agricoles localisés dans l'emprise routière, les maîtres d'ouvrage peuvent proposer des compensations foncières..

Ce type de compensation vise à réparer la perte individuelle de foncier des propriétaires et de leurs exploitants résultant de la création de la liaison routière sur la base de réserves foncières constituées par les maîtres d'ouvrage (cf

6.2.2.4 – Compensation collective agricole (cf. Annexe Note DDT51 – Juin 2021)

L'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime prévoit que :
« Les projets de travaux, d'ouvrages ou d'aménagements publics et privés qui, par leur nature, leurs dimensions ou leur localisation, sont susceptibles d'avoir des conséquences négatives importantes sur l'économie agricole font l'objet d'une étude préalable comprenant au minimum une description du projet, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné, l'étude des effets du projet sur celle-ci, les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensation collective visant à consolider l'économie agricole du territoire.

L'étude préalable et les mesures de compensation sont prises en charge par le maître d'ouvrage. »

Le décret n°2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures de compensation prévues à l'article L. 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime précise les modalités de réalisation de cette étude préalable.

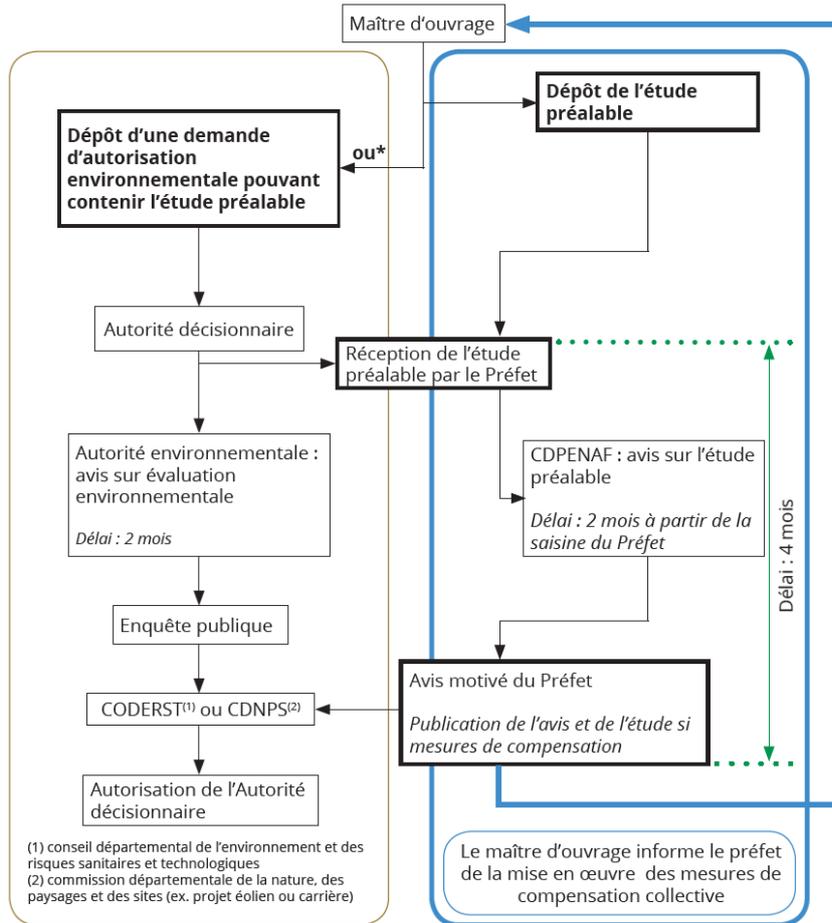
L'article D. 112-1-18.-I. du Code rural et de la pêche maritime prévoit que sont soumis à étude préalable et compensation agricole, tout projet répondant simultanément aux trois critères suivants :

- Le projet doit être soumis à étude d'impact environnementale systématique dans les conditions prévues à l'article R. 122-2 du code de l'environnement ;
- L'emprise du projet doit être située en tout ou partie sur une zone agricole, forestière, naturelle ou à urbaniser délimitée par un document d'urbanisme et être actuellement affectée à une activité agricole (au sens de l'article L. 311 du code rural) ou l'ayant été dans les 5 ans (3 ans pour la zone AU) précédant le dossier de demande d'autorisation ;
- La surface prélevée de manière définitive doit être supérieure ou égale à un seuil défini par arrêté du préfet de département, après avis de la CDPENAF (Commission Départementale de Préservation de Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers) ; dans la Marne, le seuil est de 3 ha ;
- Ce dispositif vient en complément des mesures préexistantes en lien avec l'expropriation (indemnité d'expropriation au propriétaire et indemnité d'éviction à l'agriculteur), et celles liées aux aménagements fonciers agricoles, forestiers et environnementaux dans le cadre de grands projets d'infrastructures visant à restructurer ou améliorer la structure foncière des exploitations impactées par le passage d'une infrastructure.

pUne description du projet et la délimitation du territoire concerné, une analyse de l'état initial de l'économie agricole du territoire concerné qui doit porter sur la production agricole primaire, la 1ère transformation et la commercialisation par les exploitants agricoles ;

- Une étude des effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole du territoire concerné en intégrant une évaluation de l'impact sur l'emploi ainsi qu'une évaluation financière globale des impacts ;
- Les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que les raisons pour lesquelles ces mesures n'ont pas été retenues ou sont jugées insuffisantes ; ces mesures visent l'impact à la source en proposant des alternatives foncières.
- Le cas échéant, les mesures de compensation collective visent à consolider l'économie agricole dans un périmètre prédéfini, au plus proche du territoire impacté par le projet ;
- Un bilan chiffré global calculé comprenant les pertes financières directes (chiffre d'affaires réduit) et indirectes (augmentation des charges), les pertes de foncier pour l'économie agricole ou encore la disparition en tout ou partie d'un circuit court vertueux. ; La perte économique est évaluée sur 10 ans, durée correspondant à la capacité de la filière agricole de régénérer cette perte par de l'investissement.

Procédure d'examen de l'étude préalable à la compensation collective agricole



L'avis motivé de la CDPENAF porte sur :

- Existence d'effets négatifs notables sur l'économie agricole
- Nécessité de mesures de compensation collective
- Pertinence et proportionnalité des mesures proposées

Si les conséquences négatives du projet affectent l'économie agricole de plusieurs départements, l'étude est transmise au préfet du département le plus impacté. Projet en plusieurs phases : tenir compte de la globalité du projet.

Le maître d'ouvrage doit tenir informée la préfecture de la mise en œuvre des mesures de compensation.

* Les documents évaluant les impacts des projets sur l'environnement peuvent tenir lieu d'étude préalable prévue à l'article D. 112-1-9 s'ils satisfont à ses prescriptions (Art. D. 112-1-20 du code rural et de la pêche maritime).

D'autres types de procédures, certains permis de construire par exemple, peuvent également nécessiter le dépôt d'une étude préalable de compensation agricole. Veuillez-vous renseigner auprès de la DDT de votre département.

Source : DRAAF Grand Est

Conclusion

Constatant le fort trafic de poids lourds à l'ouest du pôle agroindustriel de Bazancourt pendant les récoltes de betteraves, la Communauté Urbaine du Grand Reims et le Conseil Départemental se sont rapprochés pour étudier les possibilités d'allègement des flux de poids lourds sur ce territoire dont la création d'une liaison routière entre les routes départementales RD74 et RD966. Parmi les études commandées pour décider du ou des aménagements routiers à réaliser pour alléger les flux de poids lourds dans les bourgs, la Chambre d'agriculture de la Marne et la SAFER Grand Est ont réalisé un diagnostic agricole. Le présent rapport était consacré à la restitution du volet exploitations de ce diagnostic agricole.

Dans l'aire d'étude, 63 exploitations agricoles et 6 AFR ont été contactées permettant d'établir un état des lieux agricole dans l'aire d'étude et d'identifier les spécificités agricoles. Au moment de l'enquête, les agriculteurs et les présidents d'AFR ont partagé leurs observations sur le projet routier. A partir de ces informations collectées, il a été possible de soumettre des propositions et recommandations pour préserver l'activité agricole en cas de réalisation d'une nouvelle infrastructure routière.

Globalement, les exploitants agricoles sont défavorables à la réalisation d'une liaison routière qui remettra en cause leurs pratiques agricoles actuelles sur un territoire où ils ont réalisé de forts investissements (aménagements parcellaires, irrigation, ...) et ont de nombreux projets (bâtiments, nouvelles productions, ...). De plus, la justification du projet routier ne leur paraît pertinente : si l'augmentation du trafic des poids lourds pendant les récoltes de betteraves ne peut pas être niée, le trafic des poids lourds pendant les neuf autres mois de l'année ne peut pas justifier la création d'une infrastructure routière qui va générer une consommation de foncier agricole importante.

Suite à la réflexion inachevée en 2014, la nouvelle concertation des acteurs agricoles (exploitants agricoles, propriétaires et présidents d'AFR) sera nécessaire et indispensable aux maîtres d'ouvrage pour décider ou non de la création d'une liaison routière voire d'envisager d'autres aménagements routiers en 2023. Dans cette perspective, les préconisations et recommandations formulées dans la dernière partie de ce rapport apportent un éclairage sur les modalités de concertation et d'informations voire de réparation à mettre en œuvre par les maîtres d'ouvrage pour préserver autant que possible la principale activité humaine présente dans l'aire d'étude.

CHAMBRE D'AGRICULTURE DE LA MARNE

VOTRE CONSEILLER REFERENT

Raphaël BAUDRILLIER

Chargé de mission Aménagement

Tél : 03.26.64.95.16

Email : raphael.baudrillier@marne.chambagri.fr

Complexe agricole du Mont Bernard

Route de Suippes – CS90525

51009 Châlons-en-Champagne Cedex