

# Elargissement de l'Autoroute A10 à 2 x 3 voies entre Poitiers et Veigné

Etude préalable de la  
compensation collective  
agricole

**a**GRICULTURES  
& TERRITOIRES  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
VIENNE



TERRES d'**a**VENIR



Document réalisé par **Laetitia CALVO**  
**Juriste, chargée de missions urbanisme et foncier**  
Par **Olivier PASSELANDE,**  
**Service Collectivités, Territoires et Environnement**

## Sommaire

### Contenu

1	Introduction .....	2
2	Impacts sur le territoire .....	4
3	Approche des effets positifs et négatifs du projet .....	12
4	Mesures d'évitement et de réduction des impacts du projet .....	13
5	Évaluation de la perte de potentiel agricole territorial.....	14
5.1	Surface agricole prélevée .....	25
5.2	Impact direct annuel .....	25
5.3	Impact indirect annuel .....	25
5.4	Impact global annuel.....	26
5.5	Reconstitution du potentiel économique agricole .....	26
5.6	Estimation de l'investissement nécessaire pour la reconstitution du potentiel économique agricole du territoire .....	26
5.7	Actualisation du montant des investissements à l'horizon 2025. ....	26
6	Fonds de redynamisation territoriale 86 .....	27
7	la gestion du fonds de redynamisation territorial .....	28

# 1 INTRODUCTION

COFIROUTE est concessionnaire de l'autoroute A10 en vertu d'une convention de concession en date du 26 mars 1970, approuvée par le décret du 12 mai 1970, puis complétée par 18 avenants approuvés respectivement par les décrets du 6 mars 1974, 18 novembre 1977, 10 mars 1978, 11 septembre 1980, 16 avril 1987, 20 décembre 1990, 12 avril 1991, 21 avril 1994, 26 septembre 1995, 26 décembre 1997, 30 décembre 2000, 29 juillet 2004, 15 mai 2007, 2 juillet 2008, 22 mars 2010, du 28 janvier 2011, du 23 décembre 2011 et du 21 août 2015.

L'Etat a confié à Cofiroute, suite au Plan de relance autoroutier approuvé par décret en conseil d'Etat du 21 août 2015 et signé le 2 septembre 2015, une mission globale de conception, d'études et de construction de l'élargissement à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers (Vienne) et Veigné (Indre et Loire). Le linéaire de l'ouvrage situé dans le département d'Indre-et-Loire est de 41 km, dont 24 km entre Veigné et Sainte-Maure-de-Touraine et 17 km entre Sainte-Maure-de-Touraine et Antogny-le-Tillac. Le linéaire de l'ouvrage situé dans le département de la Vienne, entre Vellèches et Poitiers, est de 53 km.

Le projet entre maintenant en phase d'études détaillées, avec la mise au point finale du projet technique, le calage des emprises, la définition précise de l'ensemble des aménagements annexes, des mesures compensatoires environnementales ou d'insertion paysagère. Cette phase s'accompagnera des procédures administratives complémentaires (archéologie préventive, loi sur l'eau, enquêtes parcellaire etc.) avant le lancement des travaux de réalisation de l'ouvrage.

La ligne traverse pour l'essentiel des territoires ruraux, en grande majorité lieux d'importantes activités économiques agricoles et forestières, avec des secteurs viticoles ou de forte activité d'élevage.

En application du décret n°2016-1190 du 31 août 2016 relatif à l'étude préalable et aux mesures compensatoires prévues à l'article L.112-1-3 du Code rural et de la pêche maritime, la Chambre d'agriculture de la Vienne est mandaté par Cofiroute pour la réalisation de l'étude agricole préalable et l'étude des mesures envisagées de compensation collective pour consolider l'économie agricole du territoire concerné, pour la section 2 partie située dans la Vienne soit sur 53 km entre Vellèches et Poitiers.

12 communes sont impactées par le projet :

- **Velleches**
- **Antran**
- **Usseau**
- **Châtellerault**
- **Naintré**
- **Beaumont**
- **Jaunay-Marigny (Jaunay Clan - Marigny-Brizay)**
- **Chasseneuil du Poitou**
- **Migné-Auxances**
- **Poitiers**
- **Biard**
- **Vouneuil sous Biard**

Le projet global (section 1 et section 2) s'étend sur 93 km et impacterait 100 exploitations agricoles dont 49 dans la Vienne pour une Surface Agricole Utile interceptée par le périmètre d'étude agricole (50 m de part et d'autres de l'A10) de 337 ha soit environ 192 ha dans la Vienne au prorata du tracé de chaque département.

Cependant, au regard des études de Cofiroute sur la réalisation de ce projet, l'emprise exacte du projet portera sur environ 30ha de terres agricoles auxquels il conviendra de rajouter deux bases travaux pour la section 2, l'une située à Jaunay Clan pour laquelle la profession agricole a demandé à ce que la base travaux ayant servi à la LGV SEA soit réutilisée, et l'autre à Vellèches dont la localisation exacte n'a pas été définie à ce jour.



La mise en service de ce projet étant prévue qu'à partir de 2023, une fois la réalisation de la section 1 effectuée et le financement par l'Etat de la section 2 acté, il sera fait une analyse des impacts agricoles au regard de la situation actuelle et les mesures compensatoires agricoles proposées aujourd'hui pourront être amenées à évoluer en fonction des besoins collectifs agricoles à venir.

### **Justification et enjeux du projet**

Avec plus de 30 à 35 000 véhicules qui y circulent chaque jour (données 2014), dont environ 20 % de poids-lourds, et des trafics encore plus importants lors des départs ou retours de week-ends et de périodes de vacances, cette section est l'une des plus chargées du réseau Cofiroute et présente des conditions de circulation nettement dégradées. Sur la période 2005 – 2014, l'augmentation moyenne annuelle des trafics est de l'ordre de 1 %.

Par la mise à 2x3 voies de l'autoroute A10 entre Poitiers et Veigné, Cofiroute entend répondre au mieux aux besoins des usagers, particuliers et professionnels, qui empruntent régulièrement cet axe.

Ajouter une voie de circulation dans chaque sens peut apporter une réponse satisfaisante à la dégradation des conditions de circulation :

- En réduisant la gêne ressentie par les usagers,
- En réduisant les facteurs de stress liés à la cohabitation avec les nombreux poids-lourds,
- En améliorant les conditions d'exploitation en permettant le maintien permanent d'une capacité de 2 voies.

Plus largement, la volonté de Cofiroute est également :

- D'accompagner le développement du territoire en maximisant les bénéfices apportés sur l'emploi local et la croissance en phase travaux en assurant une liaison efficace et fiable en accessibilité à l'économie industrielle et touristique,
- D'apporter des bénéfices sur l'environnement proche de cette infrastructure âgée d'une quarantaine d'années (environnement, sonore, insertion paysagère, qualité de l'eau, transparence écologique).

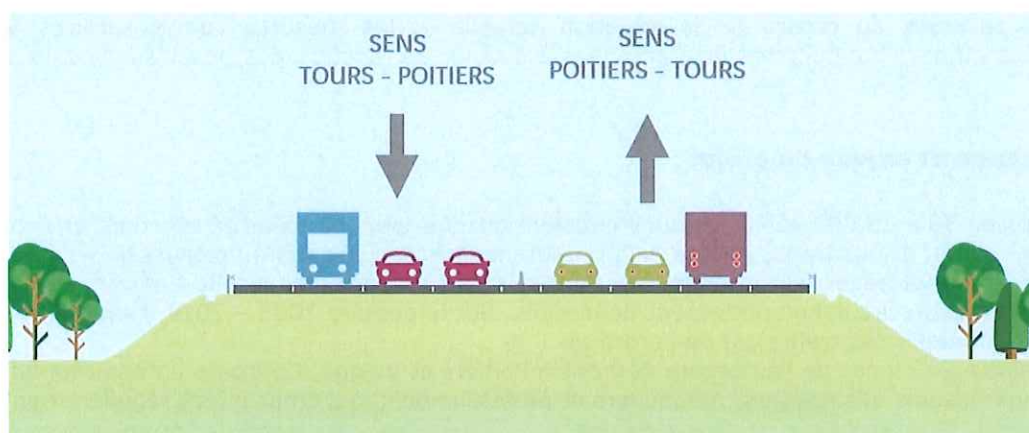
### **Description des principales caractéristiques de l'opération**

Le dossier d'étude d'impact global présente de façon exhaustive et détaillée les motivations et les caractéristiques techniques du projet.

### **Caractéristiques géométriques**

En plan, l'axe de l'autoroute A10 élargie se superpose strictement à l'axe existant. Le profil en travers type de l'A10 avant et après aménagement est présenté sur la figure ci-après.

**Figure 1 Profil en travers type sur l'autoroute A10 entre Veigné et Poitiers**



*Situation future (source : VINCI Autoroutes, 2016)*

La plateforme actuelle, accueillant les 2 x 2 voies circulées, sera portée à une largeur roulable de 10,50 m dans chaque sens de circulation, et sa largeur totale sera d'une trentaine de mètres hors systèmes d'assainissement et entrées en terre (déblai et remblai). Les dispositifs d'assainissement, variables selon les sections aménagées, viendront s'ajouter aux profils types ci-dessous, en situation actuelle comme future.

La nouvelle autoroute aménagée sera clôturée pour éviter toute intrusion dans le domaine autoroutier. Les clôtures actuelles seront donc déposées et remplacées sur tout le linéaire aménagé.

### **Caractéristiques des ouvrages de rétablissements et de communications**

Afin d'assurer le rétablissement des communications de voiries publiques, les ouvrages d'art existants le long du projet seront, selon qu'ils permettent ou non le passage à 2 x 3 voies, maintenus en l'état, modifiés ou complétés, au besoin en étant démolis puis reconstruits.

## **2 IMPACTS SUR LE TERRITOIRE**

Le territoire a subi, avec le développement de l'urbanisation et des infrastructures, un impact foncier cumulé très significatif au cours des trente dernières années.

Les pertes de surfaces agricoles subies par chaque exploitation individuellement ne sont pas connues mais l'impact cumulé de l'urbanisation au cours des 10 dernières années n'est pas négligeable.

L'impact foncier initial de l'A10 au moment de sa construction dans les années 1970 a été significatif mais, du fait de son antériorité, il se situe largement en dehors du champ d'application de l'actuel dispositif de compensation collective agricole.

Au cours des 5 à 6 dernières années, le territoire a été marqué par la disparition de surfaces agricoles liée à la LGV SEA, dont la consommation finale d'espace agricole, direct et indirect (ouvrages annexes, rétablissements de voiries, ...) peut être estimé à près de 1 000 ha dans le département de la Vienne. Les exploitations impactées à ce jour par le présent projet n'ont pas toutes été concernées par cet ouvrage mais une grande majorité l'a été.

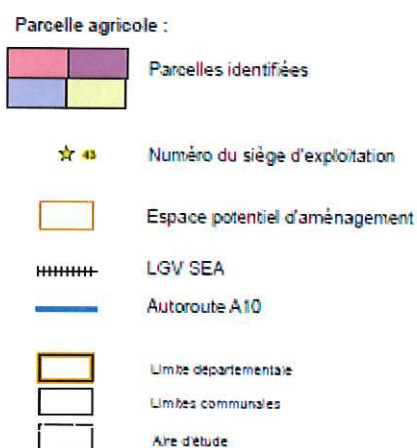
Le foncier agricole situé sous la ligne à grande vitesse et ses ouvrages annexes a disparu de la production agricole. Il est donc aujourd'hui plus difficile de trouver des parcelles disponibles à l'achat ou à la location sur le territoire pour compenser ces pertes ou pour permettre le développement de projets individuels des exploitations.

De plus, les structures d'entreprises de travaux agricoles (ETA) auront moins de surfaces clientes, donc un moindre volume global d'intervention et généreront de ce fait moins d'emploi local. Il en est de même pour les entreprises d'approvisionnement et de collecte de récoltes.

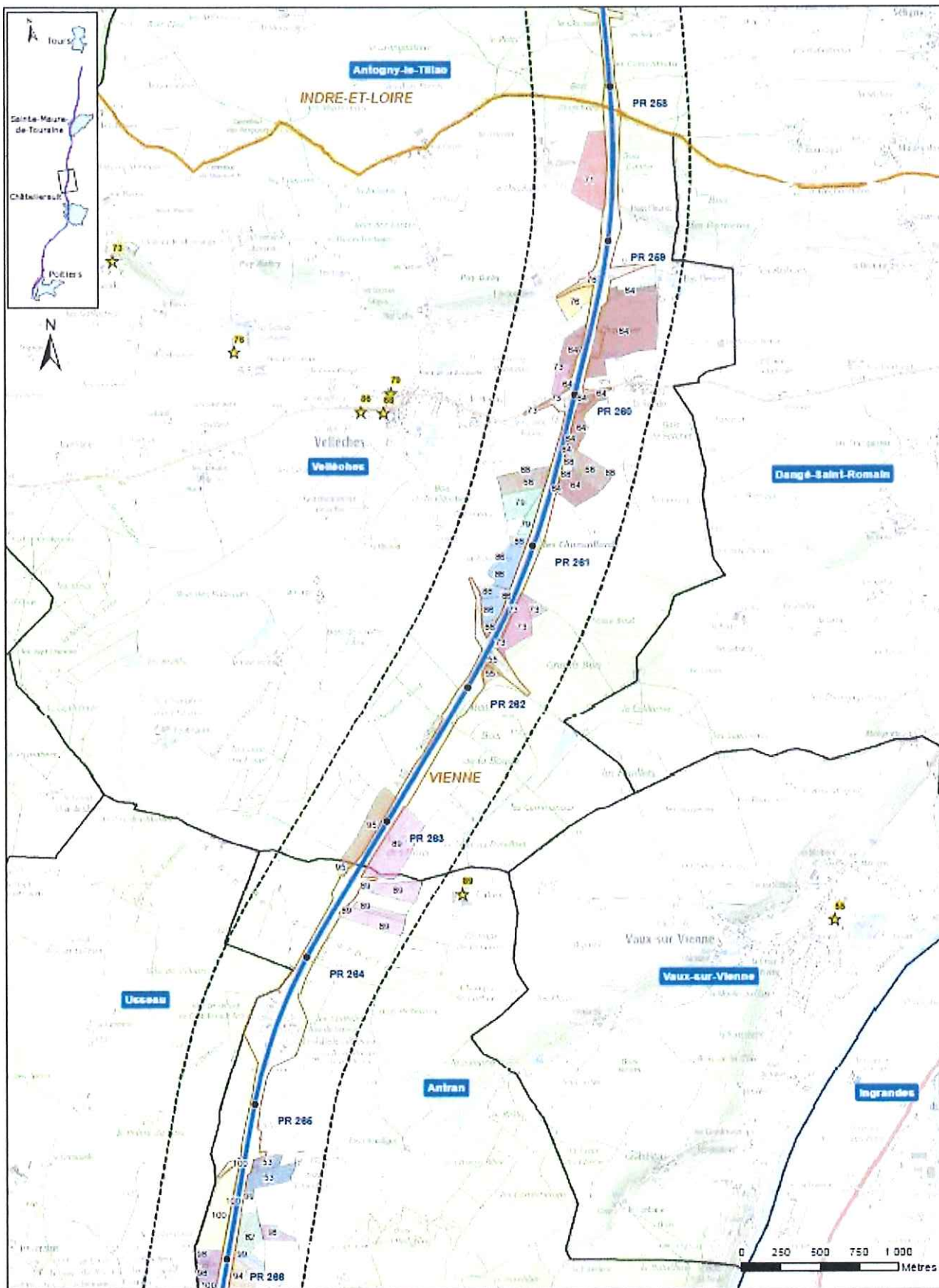
A l'échelle du territoire, on observe également une diminution du nombre d'exploitations d'élevage, liée pour une part à la conjoncture mais aussi à la disparition du foncier qui met engendre une importante pression foncière pour les exploitations.

Enfin, une inquiétude est partagée par de nombreuses exploitations : la proximité de zones bâties ayant pour conséquence la contrainte de respect de distances réglementaires pour l'épandage des effluents et autres pratiques culturales mais aussi de l'urbanisation croissante et de la disparition des parcelles agricoles et notamment de l'urbanisation à proximité de leurs sièges contraignant leur développement économique, notamment dans l'axe Poitiers - Châtelleraut.

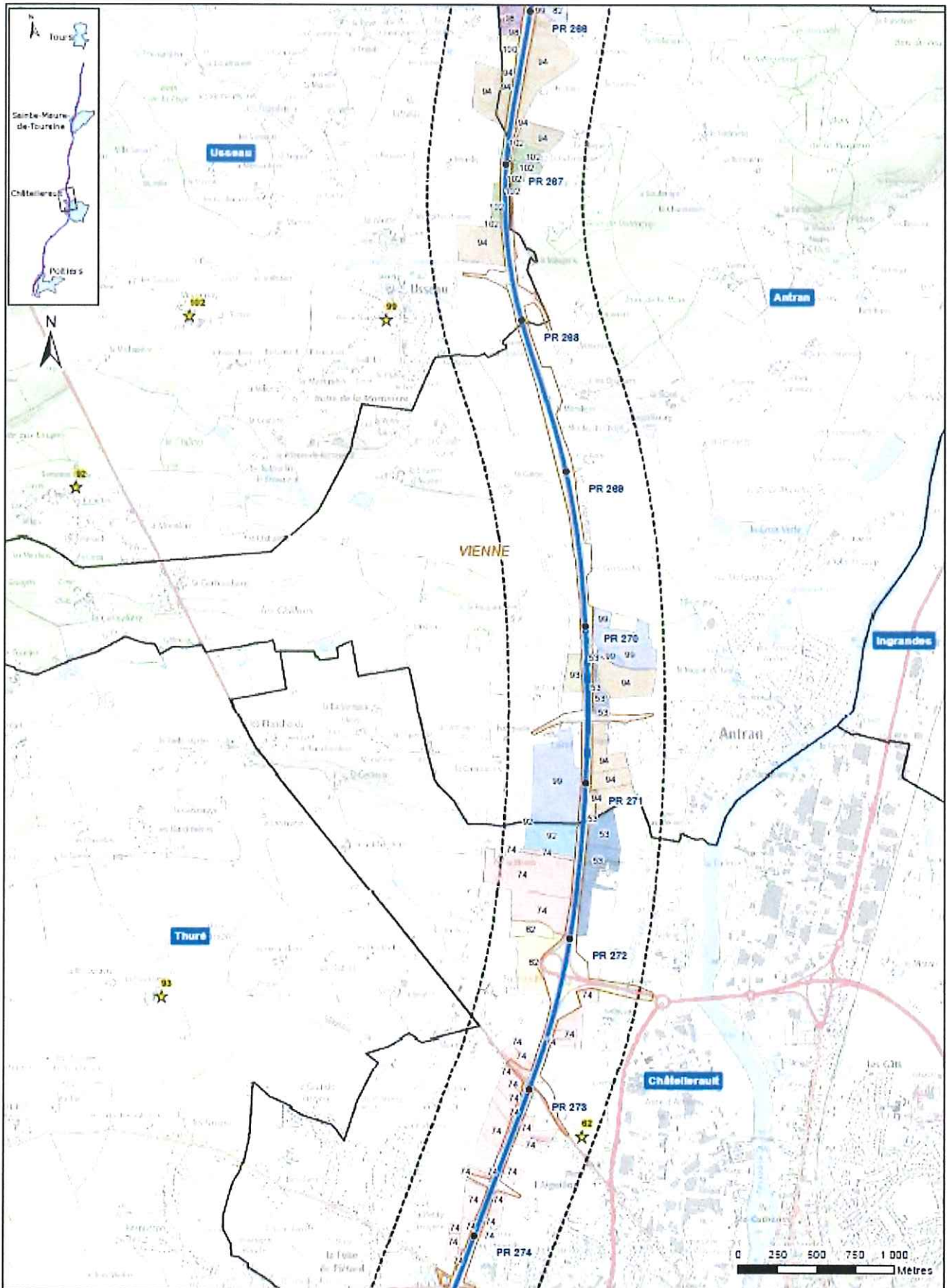
Cartographie des exploitations impactées selon l'étude QUARTA pour la section 2 de Vellèches à Poitiers :

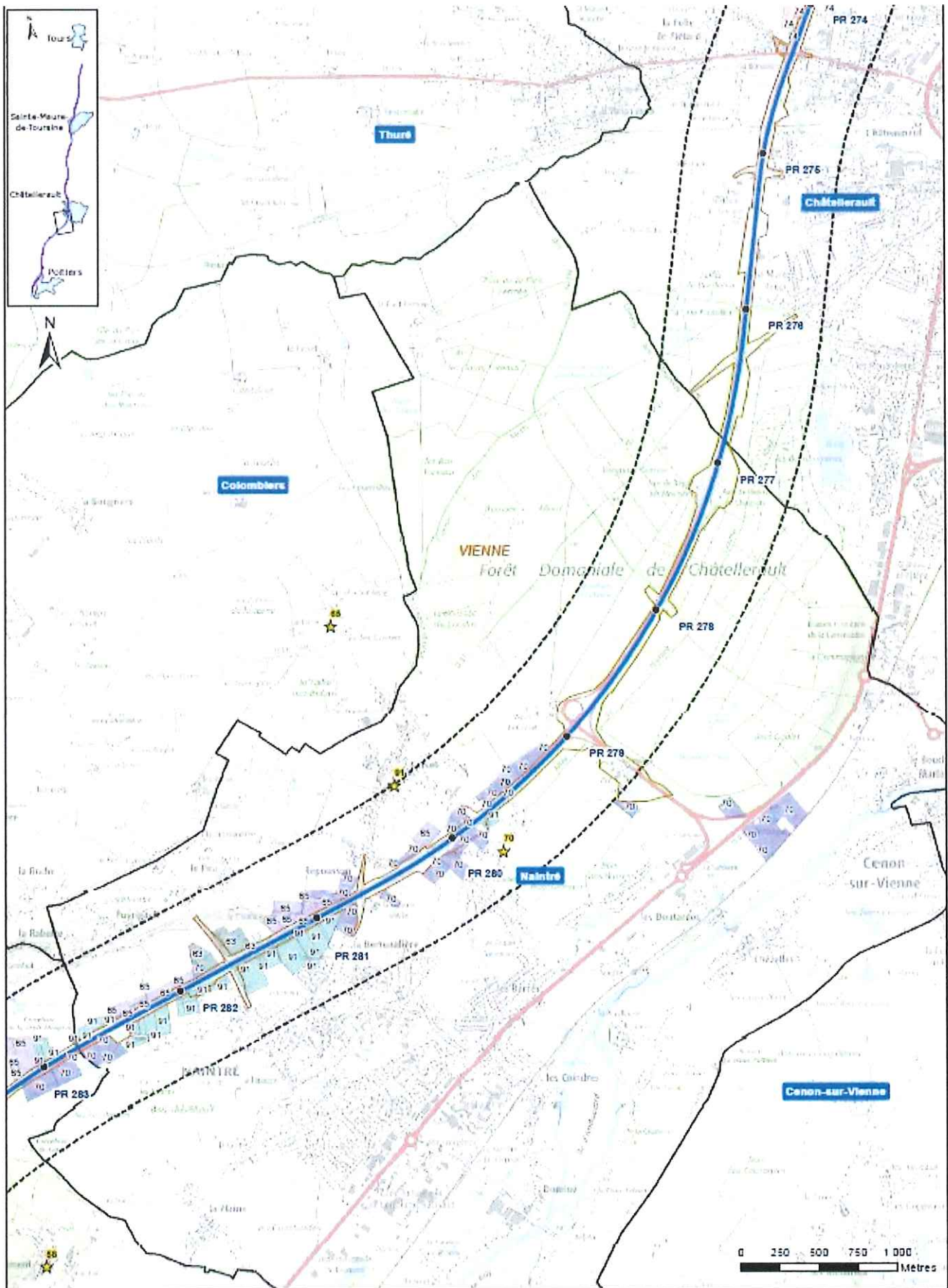




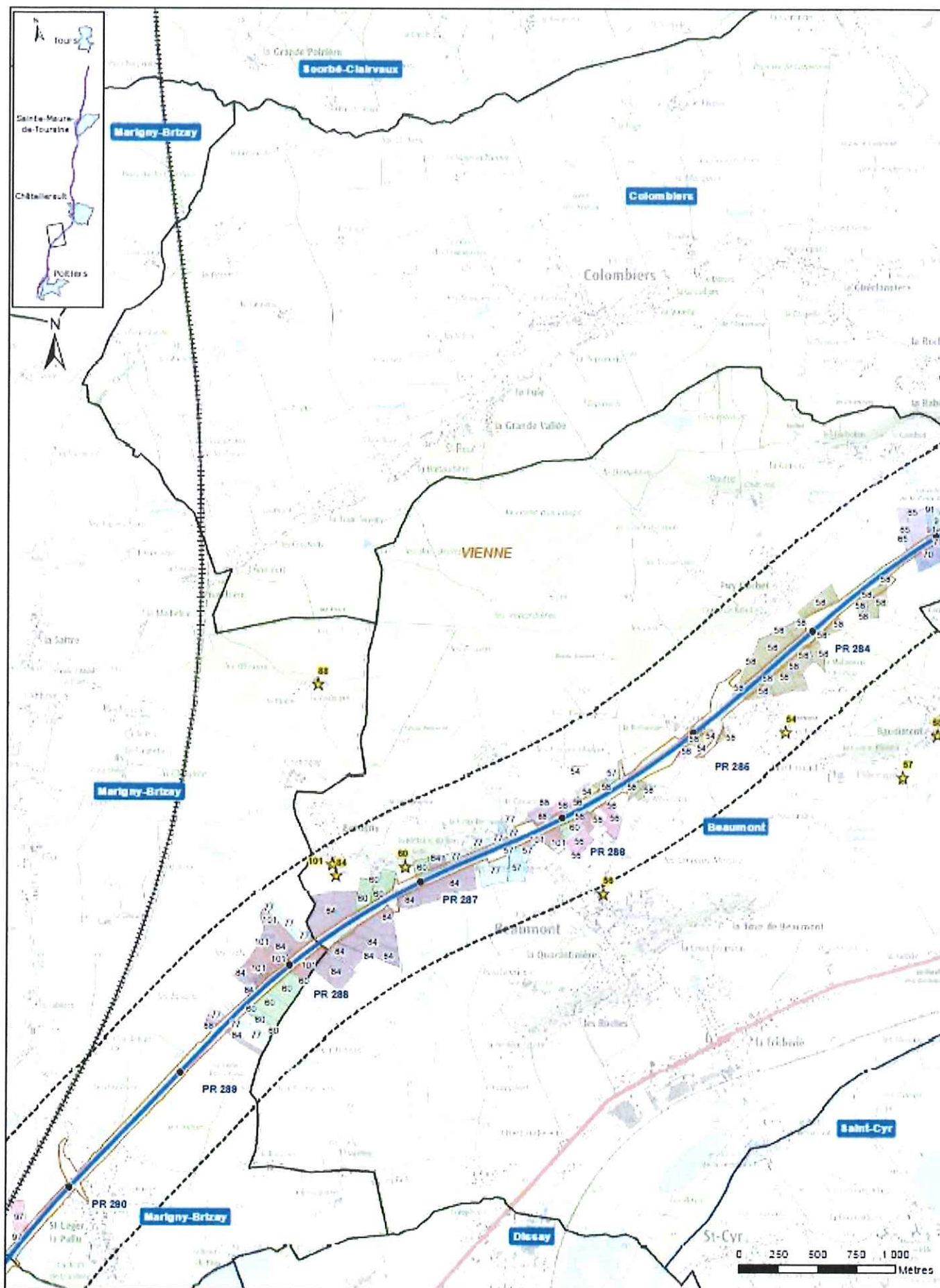




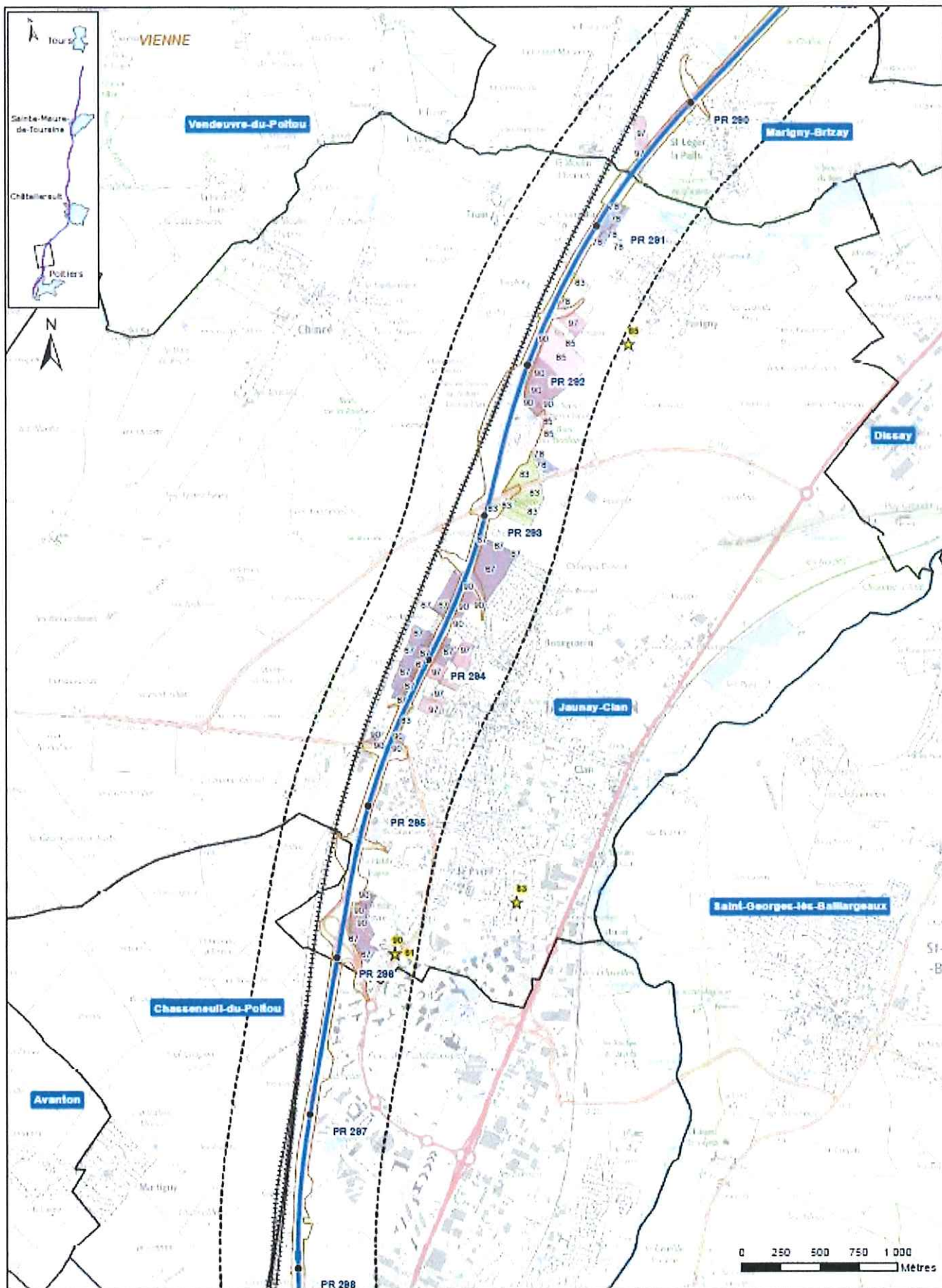


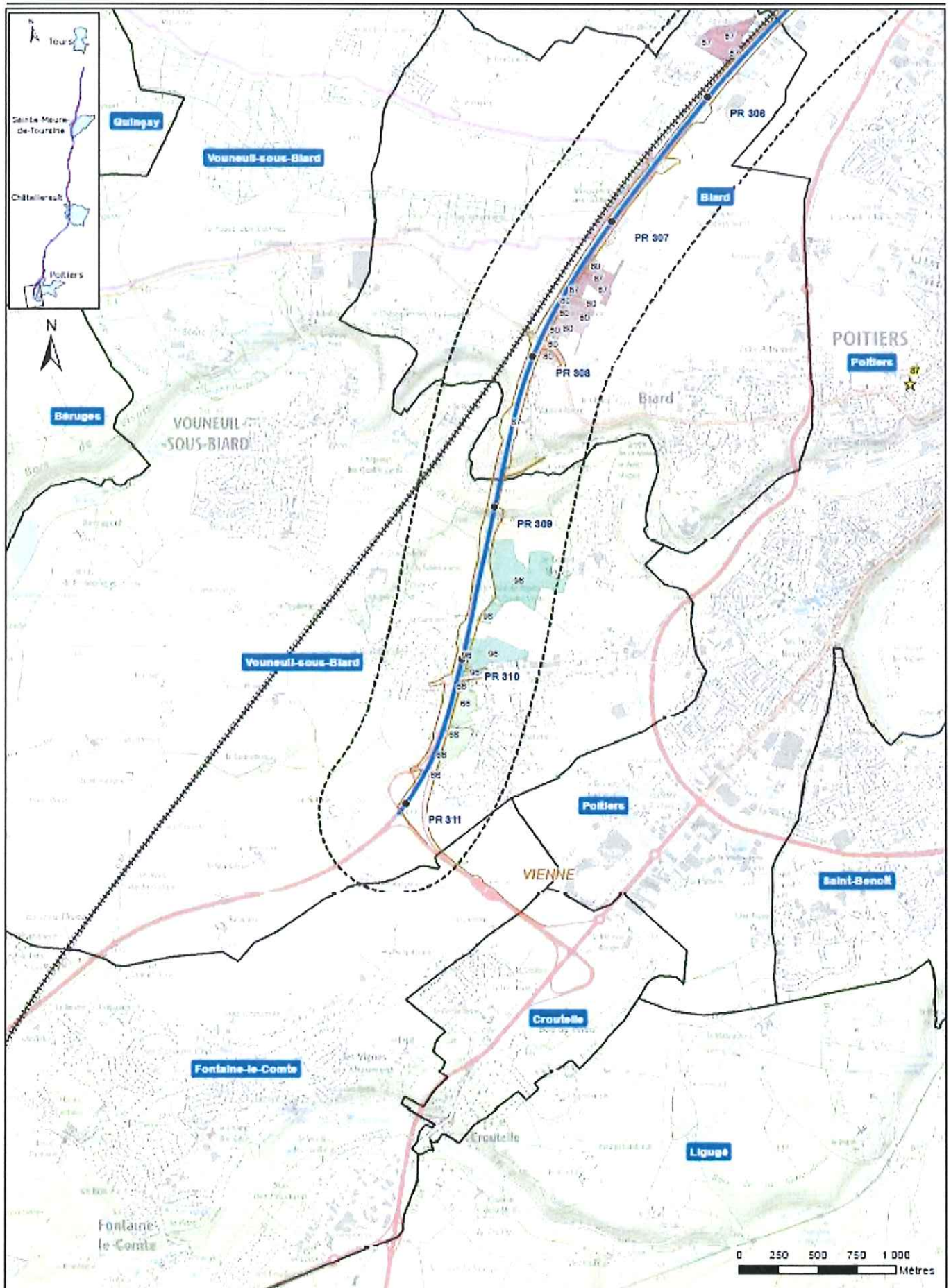














### 3 APPROCHE DES EFFETS POSITIFS ET NEGATIFS DU PROJET

La loi prévoit la prise en compte des effets tant positifs que négatifs du projet, y compris les effets cumulatifs avec d'autres projets connus dans le territoire.

Le principal effet attendu du projet est une amélioration des conditions de circulation et de sécurité sur l'A10. Toutefois, les retombées positives de cette amélioration sur l'économie agricole du territoire seront très vraisemblablement très difficiles à identifier et à quantifier, car très diffuses et de faible intensité.

Ainsi, lors de l'aménagement analogue effectué sur ce même axe autoroutier entre Orléans et Tours au début des années 2000, il n'a pas été observé d'effet significatif de ce type.

L'axe autoroutier permet en effet, d'une part, la circulation de véhicules de transport liés notamment à l'acheminement d'un certain nombre d'intrants agricoles : engrais, produits phytosanitaires et vétérinaires, aliments du bétail, matériel de conditionnement divers de produits agricoles bruts ou transformés, etc. Et, d'autre part, à l'expédition des denrées agricoles produites sur le territoire : récoltes de grains, produits frais comme les haricots verts, viande et autres produits animaux, vin, etc.

Les conditions actuelles de circulation sur l'A10 ne constituent pas un obstacle tel que ces fonctions d'échanges soient réellement affectées au point d'impacter l'économie agricole du territoire. En effet, d'une part ces conditions de circulations ne sont pas à ce jour dégradées au point de remettre en cause les flux, et d'autre part l'A10 ne constitue qu'un des axes et qu'un des modes de transport existants tant localement que régionalement.

Par ailleurs, l'A10 constitue incontestablement un support de déplacements à caractère touristique, important à l'échelle tant régionale que nationale et internationale. C'est notamment un axe stratégique de circulation entre l'Europe du nord et la péninsule ibérique.

Les activités de tourisme vert ainsi que la vente de produits de terroir tels que les vins et le fromage de chèvre AOP bénéficient incontestablement de la fréquentation touristique liée au patrimoine et à l'image du Haut du Poitou. Les facilités d'accès routier et autoroutier au territoire sont évidemment décisives dans ce domaine.

Comme le souligne l'étude d'impact du projet, l'aménagement de l'A10 vise davantage l'amélioration des conditions de circulation (sécurité, fluidité, confort) et les conditions de maintenance de l'ouvrage (phases travaux d'entretien), que l'augmentation du trafic elle-même.

Enfin, le projet va non seulement permettre, la création de deux voies de circulation supplémentaires, mais il va également s'accompagner d'une mise en conformité de l'ouvrage, construit initialement dans les années 1970, avec les normes actuelles tant en matière de sécurité que d'environnement et d'insertion paysagère.

L'étude d'impact du projet témoigne de l'attention particulière portée à ces préoccupations : protection de la qualité des eaux, de la biodiversité, maîtrise du régime des eaux issues tant de la plateforme autoroutière que des bassins versants traversés par l'ouvrage, protections phoniques, aménagement paysagers, etc.

Une partie de ces actions sont susceptibles de générer des effets positifs sur les activités agricoles voisines de l'ouvrage : gestion hydraulique, meilleure protection phonique potentielle dont pourraient bénéficier, le cas échéant, certains propriétaires ou exploitants agricoles dont les habitations se situent à proximité de l'A10, par exemple.

En revanche, certaines de ces interventions vont générer une consommation de foncier agricole et donc se traduire par un effet plutôt négatif sur l'économie agricole du territoire. C'est le cas par exemple de la création de bassins hydrauliques, de merlons temporaires ou permanents, ou encore de certaines mesures compensatoires environnementales.

Et la phase travaux va générer, de façon temporaire, des contraintes, liées notamment à la fermeture momentanée, pour des durées variable selon les ouvrages, des passages supérieurs ou inférieurs, et à la circulation, même réduite au strict minimum, d'engins de chantier et de poids lourds sur le réseau routier local.

Les retombées économiques locales immédiates liées à ces mêmes travaux : besoins d'hébergement, restauration, activités des personnels intervenant sur les chantiers, etc. bénéficieront certes à l'économie locale en général mais vraisemblablement sans impact positif significatif pour l'agriculture.



Compte tenu de ces différents éléments, il apparaît objectivement difficile d'identifier un élément de bilan positif déterminant de ce projet pour l'économie agricole du territoire.

#### **4 MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION DES IMPACTS DU PROJET**

L'étude d'impact du projet expose les mesures d'évitement et de réduction des impacts potentiels du projet sur les activités agricoles et sylvicoles.

Il s'agit notamment des effets d'emprise sur les espaces cultivés, sur les bâtiments d'exploitation secondaire (hangars, abris pour animaux, ...), sur les installations d'irrigation et de drainage, ainsi que leurs effets indirects.

Ces emprises ont été limitées au strict nécessaire, et des mesures de réduction et de compensation sont également prévues : exploitation des délaissés autoroutiers et des emprises aujourd'hui non exploitées, réduction du nombre de pistes de chantier, ... .

De même, s'agissant des réseaux de drainage et d'irrigation, un recensement de ces équipements a été effectué et tous ces réseaux seront rétablis par des entreprises spécialisées préalablement à l'ouverture du chantier.

Des mesures sont également prévues pour réduire autant que possible :

- les conséquences des interruptions temporaires de cheminements agricoles,
- les effets induits des travaux sur la qualité agronomique des parcelles et des cultures : maîtrise des émissions de poussières, des disséminations de semences végétales indésirables, ...
- les impacts sur les parcelles à engagements spécifiques : agriculture biologique, AOC, AOP, labels et autres signes de qualité, MAEC, etc.

Enfin, compte tenu de la surface totale de l'emprise du projet et de sa distribution très diffuse tout au long de l'axe autoroutier sur plusieurs dizaines de km, il n'est pas prévu de procédures d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF).

#### **Effets cumulatifs :**

Ce projet fait suite à divers projets passés (plus ou moins anciens) dont les effets sur l'agriculture locale sont évidemment cumulatifs : LGV SEA, aménagements routiers, urbanisation, zones d'activités, ...

#### **Approche « Emploi » agricole :**

La disparition cumulée de ce foncier a un impact sur les entreprises et intervenants liés à la production agricole : ETA, CUMA, négociants, coopératives, mais également sur les vétérinaires ruraux, échographes, pareurs, tondeurs, ...

Le bilan des effets du projet sur l'économie agricole du territoire apparaît ainsi optimisé autant que possible par un large panel de mesures d'évitement, de réduction et de compensation partielle.

Ce bilan s'avère néanmoins négatif du fait notamment de l'emprise résiduelle du projet sur des surfaces agricoles. C'est pourquoi, en l'absence de projets identifiés à ce jour permettant une éventuelle compensation « en actions concrètes » de ces effets négatifs, il apparaît nécessaire de procéder au chiffrage du montant de la compensation collective agricole.

## 5 ÉVALUATION DE LA PERTE DE POTENTIEL AGRICOLE TERRITORIAL









Il est à noter que le secteur 2 est un secteur agricole à dominante céréalière avec des exploitations ayant une Surface Agricole Utile de 165 ha en moyenne. Sur les 36 exploitations sondées lors de l'enquête Quarta (sur un ensemble de 53 exploitations impactées) qui ont décrit leur système de production, 27 ont un atelier culture en production principale. L'élevage est peu présent dans ce secteur, notamment en unique production.

Il accompagne plutôt un atelier culture, principalement en élevage caprin, aussi en bovin viande et vache laitière, plus rarement en ovin et en porcin. Cependant, le centre du secteur présente des exploitations avec des cultures à haute valeur ajoutée telles que vignes, maraîchage et melons.

Des différences de surface par système :

Système	Nombre d'exploitation	surface agricole utilisée en moyenne
Céréales et oléagineux	21	165 ha
Polyculture et polyélevage	3	300 ha
Cultures à haute valeur ajoutée (vigne...)	3	55 ha
Bovins lait	2	190 ha
Bovins viande	1	125 ha
Ovins et caprins	5	105 ha
Porcins	1	-

### Engagements spécifiques

-  Agriculture biologique
-  Agriculture biologique Appellation d'origine contrôlée (AOC) Chinon/Touraine
-  Appellation d'origine protégée (AOP) Sainte-Maure-de-Touraine
-  Roi rose Bleu Blanc Cœur
-  Volailles fermières
-  Indication géographique protégée (IGP) Agneau Poitou-Charentes - Label Rouge
-  Indication géographique protégée (IGP) Melon du Haut-Poitou
-  Levage de sélection, Indication géographique protégée (IGP) jambon de Bayonne, PBE (Porc Bien-Etre sans antibiotique)



### Cultures déclarées

-  Blé tendre
-  Colza
-  Fourrage
-  Légumes-fleurs
-  Maïs grain et ensilage
-  Orge
-  Prairies permanentes
-  Prairies temporaires
-  Protéagineux
-  Semences
-  Tournekol
-  Vignes


### Divers

-  Autres Céréales
-  Autres gels
-  Divers

### Irrigation

-  Parcelle concernée par le drainage
-  Parcelle concernée par l'irrigation

 Espace potentiel d'aménagement

 LGV SEA

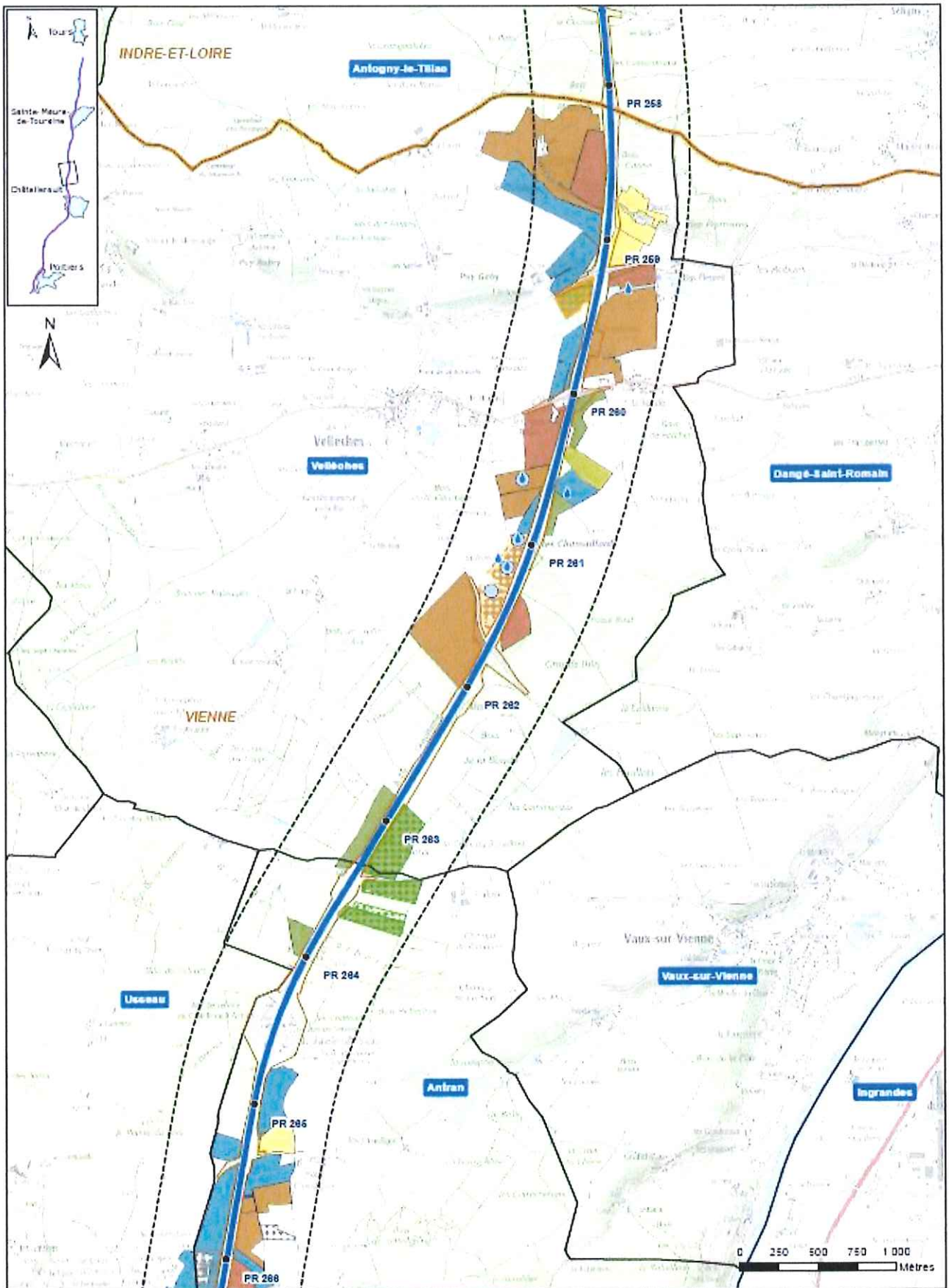
 Autoroute A10

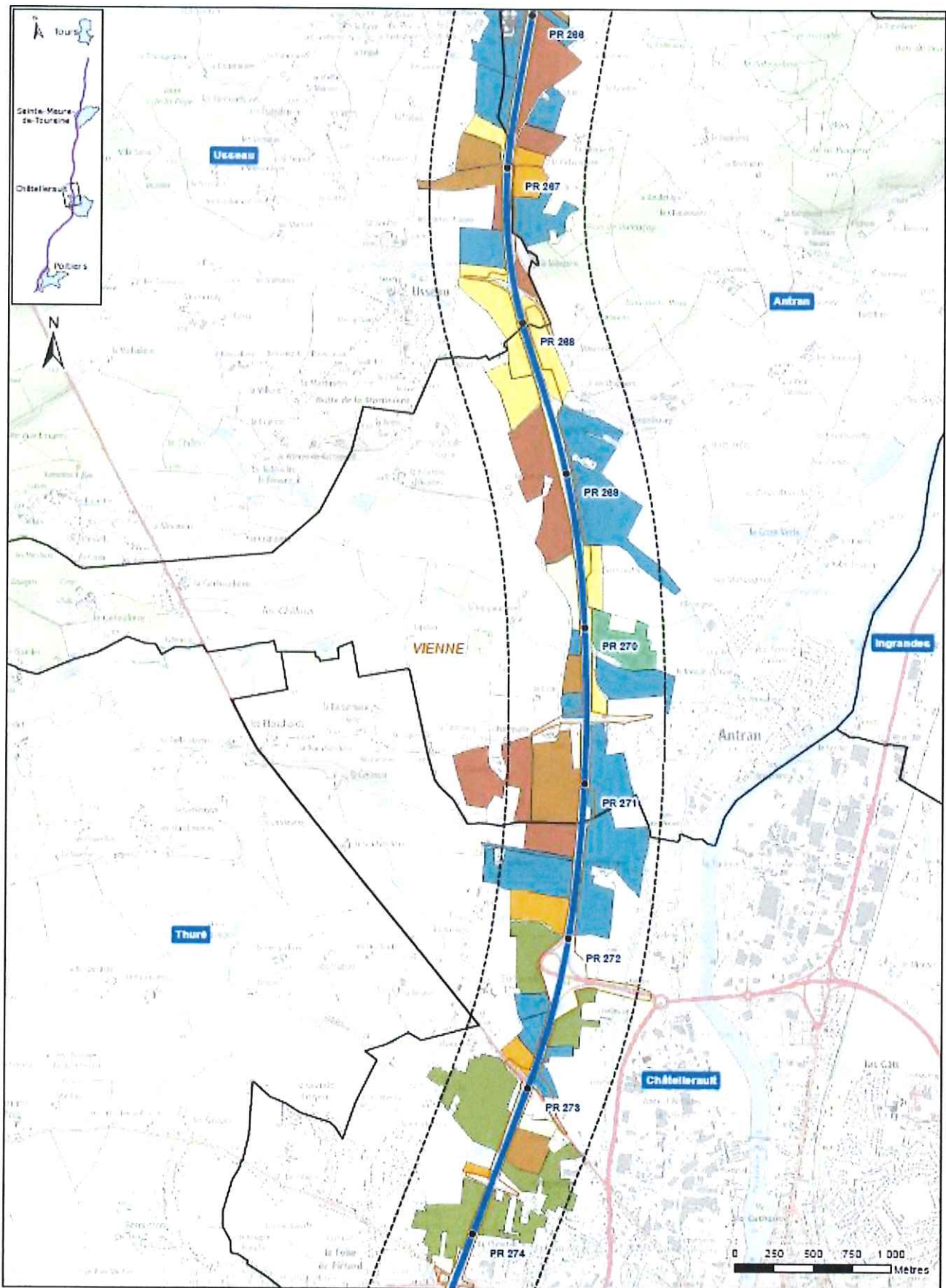
 Limite départementale

 Limites communales

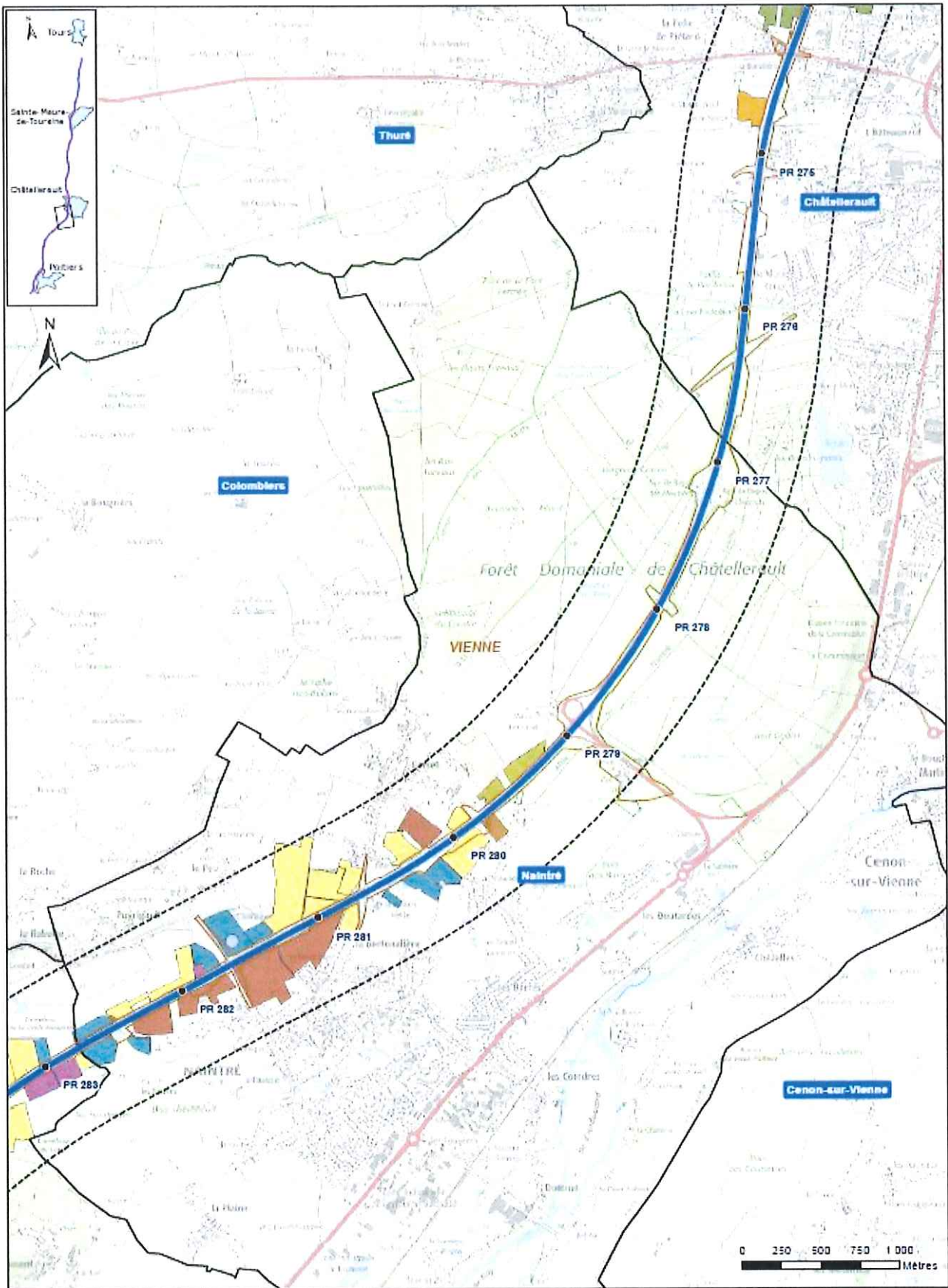
 Aire d'étude



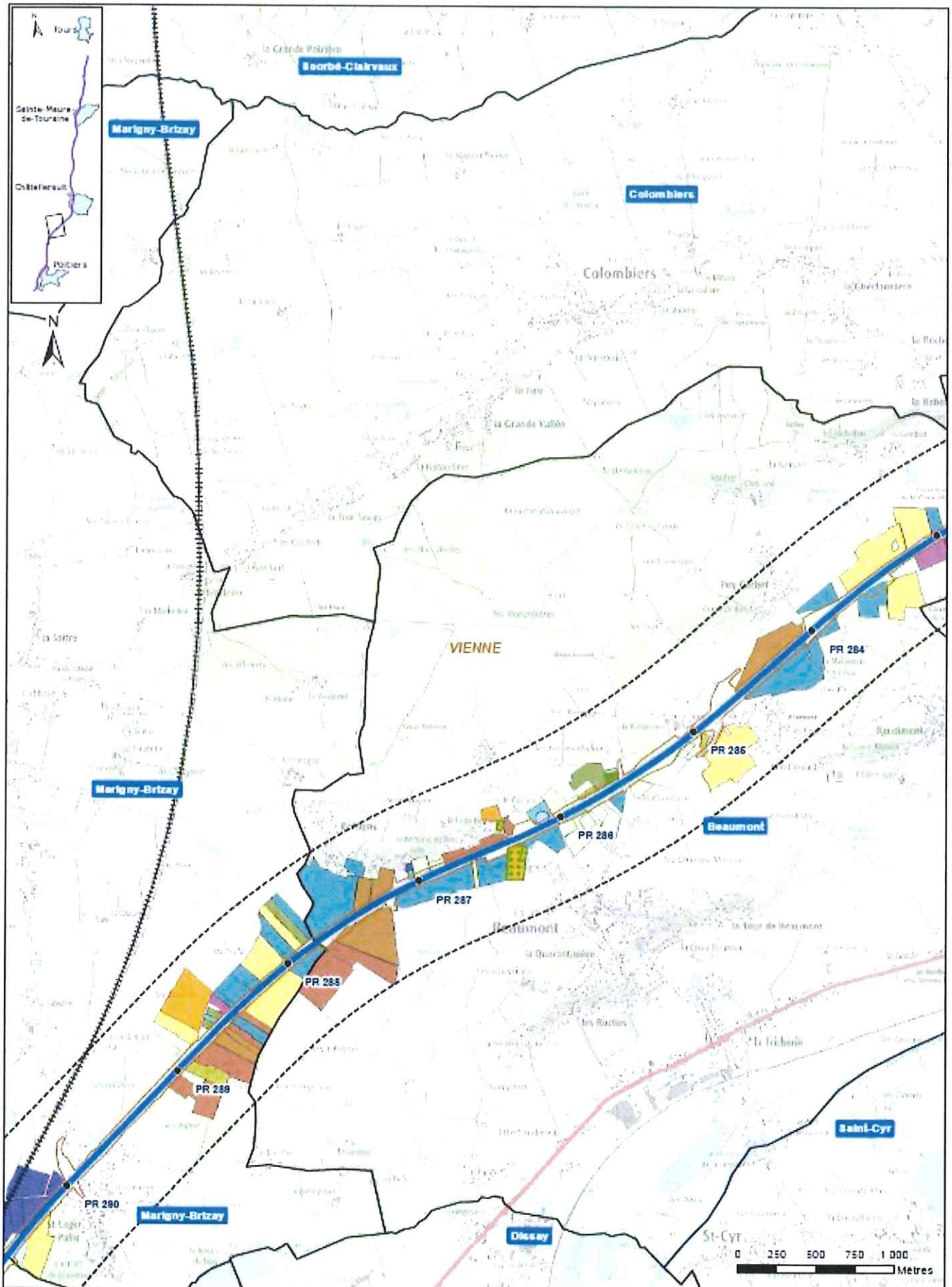


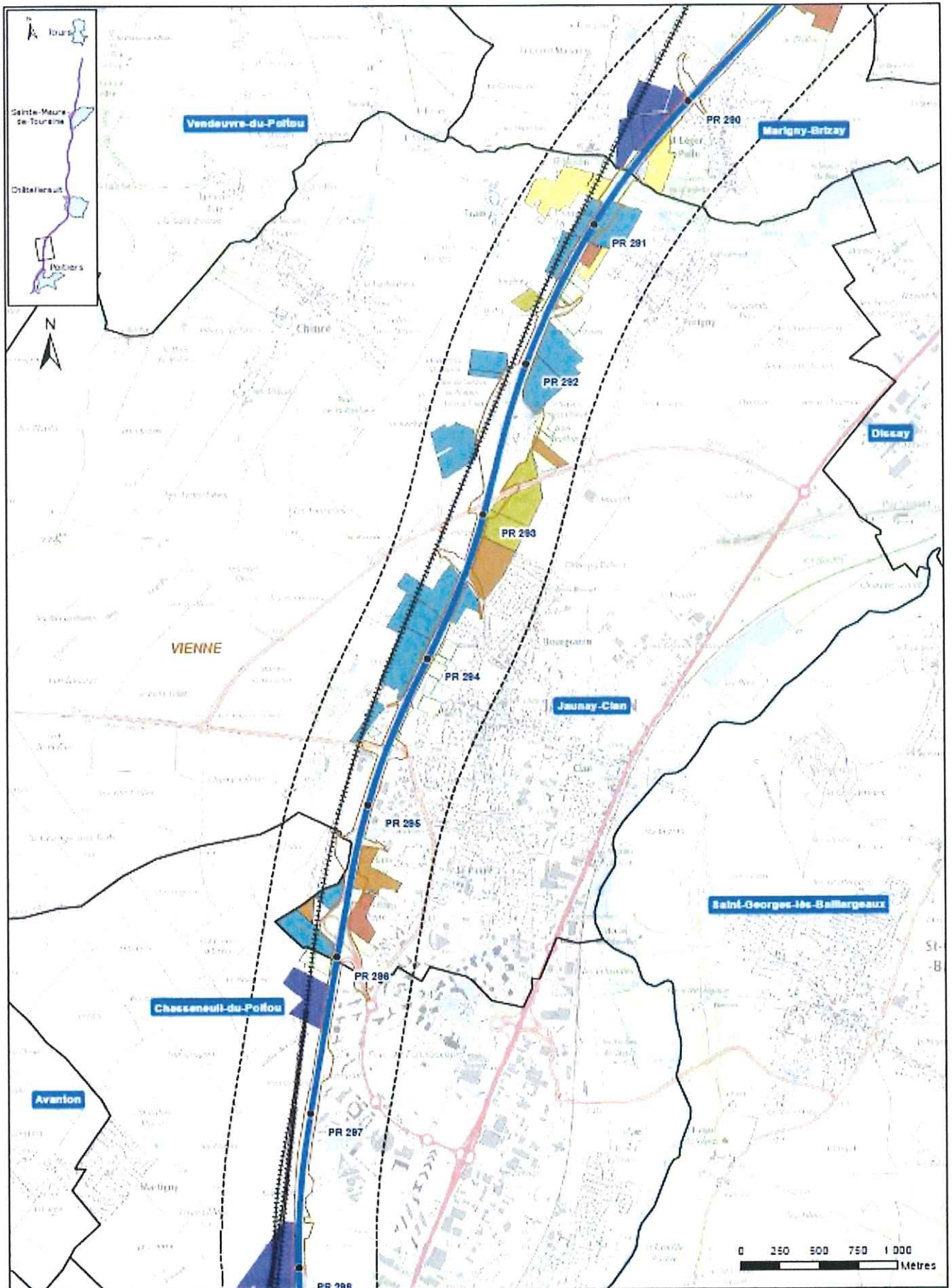




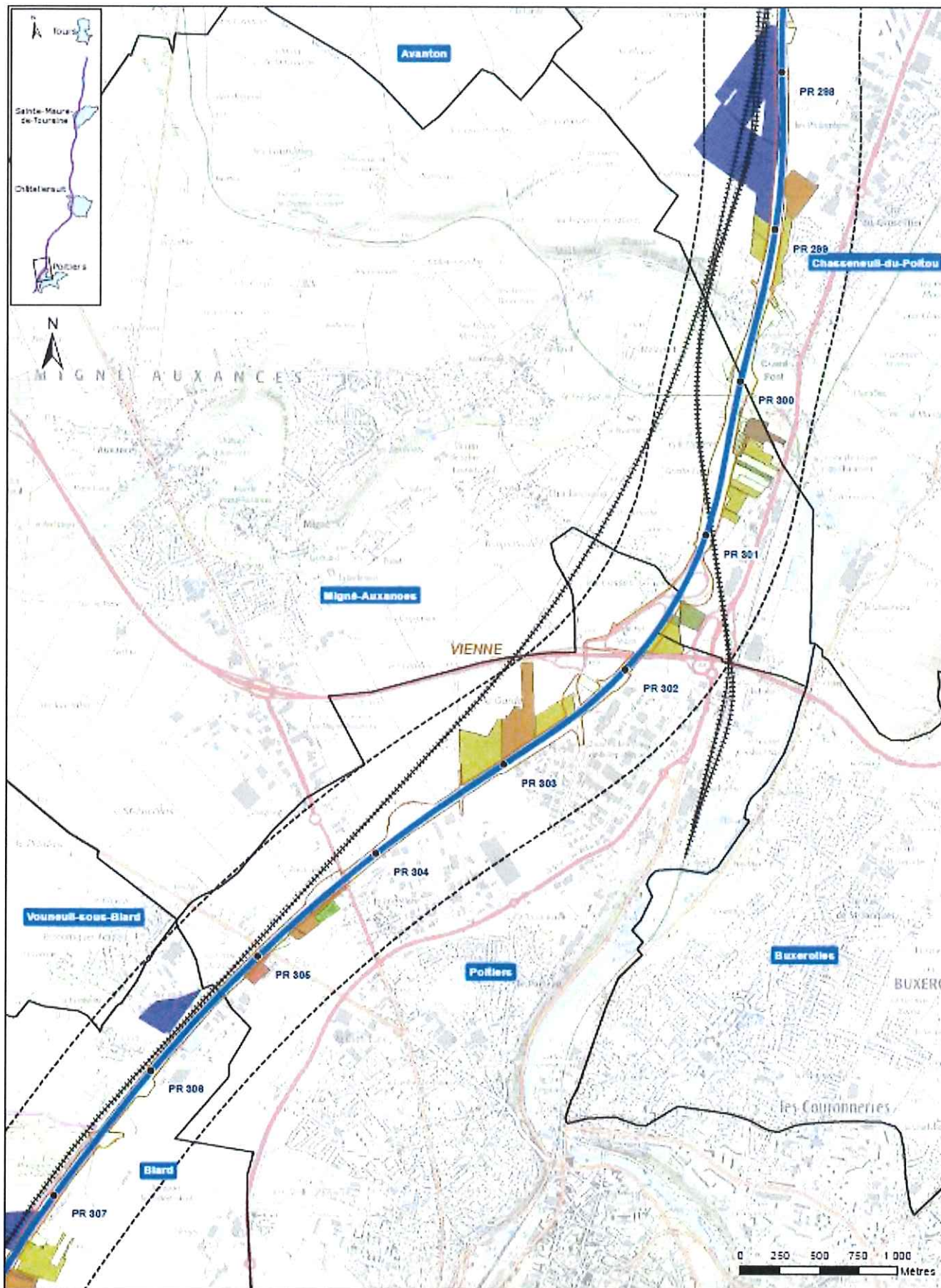














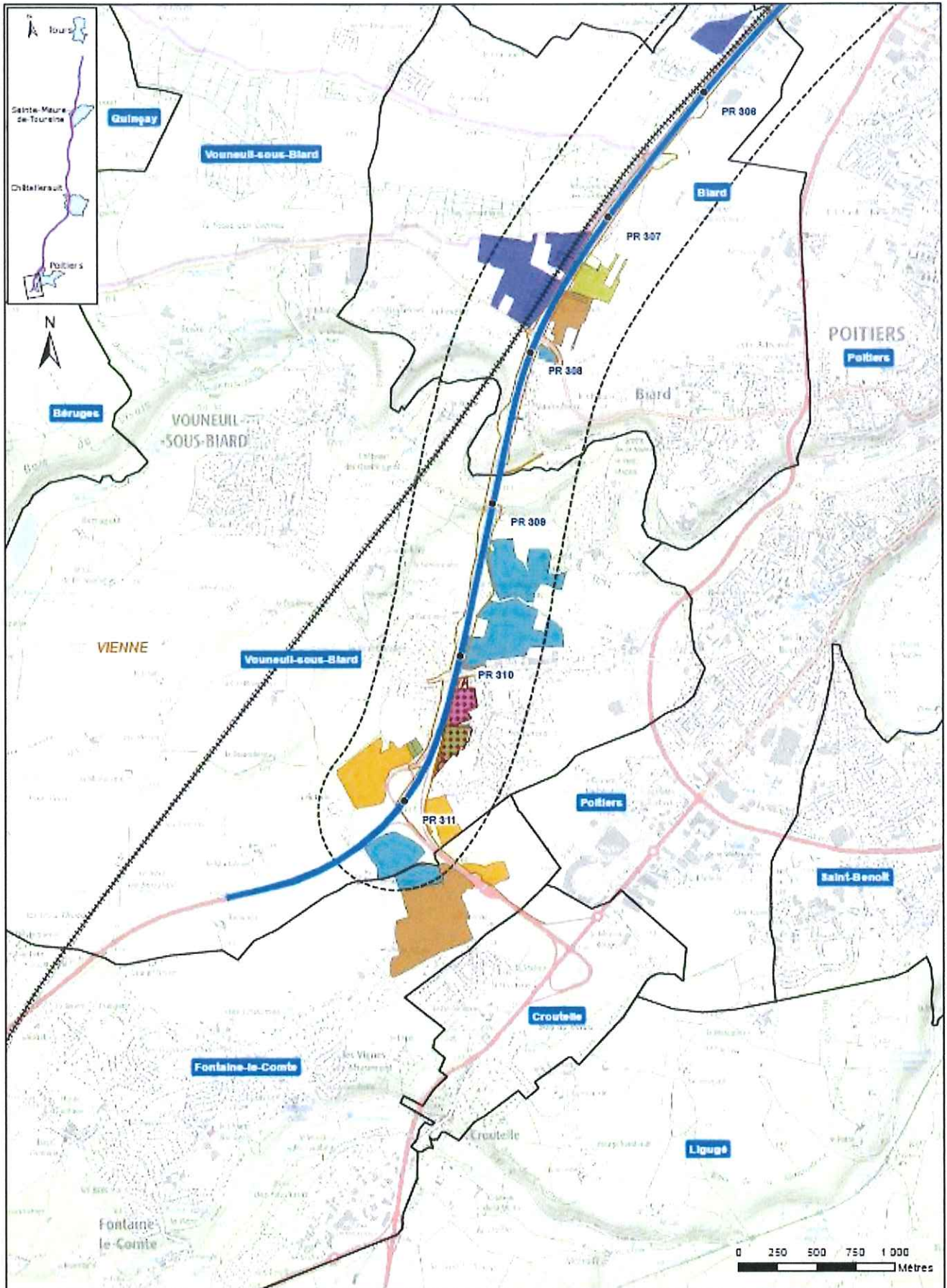


Tableau de synthèse indicatif des exploitations impactées dans le cadre de l'avant-projet et emprises à acquérir

Exploitation n°	Nom exploitant	SAU (ha)	Commune concernée	Nb de parcelles concernées	% SAU impacté	Emprise (ha)
53	ARNOUX CHRISTOPHE	95	ANTRAN CHATELLERAULT	9	0,89	0,8455
54	CLERTE ERIC	20	BEAUMONT	2	0,88	0,176
55	CRON JOEL	119	VELLECHES	3	0,55	0,6545
56	JACQUES BAUDON (EARL BAUDON-DOMAINE DE LA ROTISSERIE)	27	BEAUMONT	4	1,58	0,48
57	DORIN JACKY	125	BEAUMONT	3	0,06	0,075
58	EARL ALAIN BERGEON	231	BEAUMONT	27	0,94	2,1714
59	EARL BOISSONNOT	595	MIGNE AUXANCES	1	0,00	0
60	EARL DE CHENAGON	86	BEAUMONT MAIGNY BRIZAY	11	0,72	0,6192
61	EARL DE FIEF CHAPON	142	CHASSENEUIL MIGNE	13	0,14	0,1988
62	EARL DE FONTEVEILLE	10	CHATELLERAULT	1	2,28	0,228
63	EARL DE LA FERVALIERE	212	NAINTRE	3	0,30	0,636
64	EARL DES CHAVANNES	137	VELLECHES	12	1,23	1,6851
65	EARL DU GRAND AIR	238	BEAUMONT NAINTRE	15	0,19	0,4522
65	EARL DU GRAND AIR	238	BEAUMONT NAINTRE	15	0,19	0,4522
66	EARL DU SOUVENIR	165	VOUNEUIL	7	0,33	0,5445
67	EARL JUSTE JEAN CLAUDE	151	JAUNAY CLAN	26	1,05	1,59
68	EARL PIGNON FRANCK	74	VELLECHES	4	0,02	0,0148
69	EARL SUR CELLE	201	POITIERS	13	0,54	1,0854
70	EARL TOULAZIN	256	BEAUMONT NAINTRE	33	0,76	1,9456



71	ELIOT JACKY	57	ANTOGNY VELLECHES	7	0,51	0,29
73	FRADIN DOMINIQUE	167	VELLECHES	8	0,42	0,7014
74	GAEC DE LA BRUERE	275	CHATELLERAULT	24	0,78	2,145
75	GAEC DU PARC DE L'ERABLE	228	MIGNE AUXANCES	2	0	0
76	GAEC PIED DE CHEVRE	85	VELLECHES	2	0,46	0,391
77	HERVE THIERRY	54	BEAUMONT MARIGNY BRIZAY	11	1,15	0,62
78	JOURNEAU MICKAEL	349	JAUNAY CLAN	7	0,37	1,2913
79	MARNAY LAURENT	37	VELLECHES	1	0,03	0,0111
80	MELIN ERIC	245	BIARD	8	0,18	0,441
81	MICHEL ALIX	112	MIGNE AUXANCES POITIERS	10	1,59	1,7808
82	MORISSET VINCENT	190	ANTRAN	1	0,05	0,095
83	NEVEU DIDIER	160	JAUNAY CLAN	7	0,49	0,784
84	PASQUIER MICHEL	70	BEAUMONT MAIGNY BRIZAY	13	1,21	0,847
85	PETIT PHILIPPE	54	JAUNAY CLAN	3	0,50	0,27
86	PIGNON STEPHANE	75	VELLECHES	8	0,15	0,1125
87	REPOUSSARD JACK	54	BIARD	7	0,65	0,351
88	SARL AMPILEDAE	225	BEAUMONT MARIGNY	3	0,02	0,045
89	SCEA DE CORBERY	169	ANTRAJN VELLECHES	1	0,35	0,5915
90	SCEA DE LA BASSE PEYRE	244	JAUNAY CLAN	18	0,41	1,0004
91	SCEA DE LA TAILLE	182	BEAUMONT NAINTRE	32	1,24	2,2568
92	SCEA DE REMENEUIL	121	ANTRAN CHATELLERAULT	1	0,02	0,0242
93	SCEA DES NOISETIERS	80	ANTRAN	1	0,32	0,256



94	SCEA DES ROBINEAUX	284	ANTRAN USSEAU	7	0,49	1,3916
95	SCEA DES ROCHES	210	VELLECHES	1	0,15	0,315
96	SCEA DESHOULLIERES	302	VOUNEUIL SOUS BIARD	5	0,38	1,1476
97	SCEA DOMAINE DE ROCHEBOEUF	116	JAUNAY CLAN MARIGNY BRIZAY	4	0,18	0,2088
98	SCEA LES BORDES	100	ANTRAN	1	0,1	0,1
99	SCEA PAMADAU	196	ANTRAN	2	0,05	0,098
100	SERGEANT CELINE	100	ANTRAN	8	0,34	0,34
101	TAILLEFER FRANCIS	67	BEAUMONT MARIGNY BRIZAY	9	0,60	0,402
102	TARTE DOMINIQUE	164	ANTRAN USSEAU	4	0,14	0,2296

### 5.1 Surface agricole prélevée

Le projet va prélever environ 30 ha 90 a 18 ca de terres agricoles, surface restant à affiner au regard du projet et un fois que les emprises de l'ouvrage seront devenues définitives et notamment des emprises liées aux bases de travaux.

### 5.2 Impact direct annuel

Le calcul est basé sur l'estimation de la production agricole des exploitations impactées par le projet.

La production est estimée à partir des données du Réseau d'Information Comptable Agricole (RICA). Les données utilisées sont celles des différentes Orientations Technico-économiques des Exploitations de la région Poitou-Charentes de 2011 à 2015.

Le travail s'appuie sur la représentation des orientations des exploitations référencées dans le cadre de l'étude de QUARTA.

Calcul de l'impact direct à l'hectare		
OTEX Poitou-Charentes	Représentation territoriale	Produit brut par hectare (€)
Céréales et oléagineux	58 %	1 430
Polyculture et polyélevage	8 %	2 044
Viticulture	8 %	5 959
Bovins lait	6 %	2 682
Bovins viande	3 %	1 494
Ovins et caprins	14 %	2 383
Porcins	3 %	9 311
<b>Produit brut moyen par hectare du territoire impacté</b>		<b>2 281 €</b>

**L'impact direct annuel s'élève à  $2\,281 \times 30,9018 = 70\,490 \text{ €}$ .**

### 5.3 Impact indirect annuel

Le calcul est basé sur la valeur ajoutée des industries Agro-Alimentaires (IAA), du commerce de gros alimentaire et de l'artisanat commercial alimentaire, générées par la transformation et la commercialisation des produits agricoles.

Au niveau français, cette valeur ajoutée est estimée à environ 70 % de la production agricole (sources : INSEE, Esane et Insee, Compte CCAN).

**L'impact indirect annuel** s'élève à  $70490 \times 0.7 = 49\ 340\ \text{€}$ .

#### 5.4 Impact global annuel

L'impact global est le cumul des impacts direct et indirect.

**L'impact global annuel** s'élève à  $70490 + 49340 = 119\ 830\ \text{€}$ .

#### 5.5 Reconstitution du potentiel économique agricole

La durée estimée pour le temps de la reconstitution du potentiel économique est fixée à 7 ans (entre 7 et 15 ans pour que le surplus de production généré par un investissement couvre la valeur initiale de cet investissement dans les entreprises françaises).

**Le potentiel agricole territorial** à retrouver est de  $119830\ \text{€} \times 7\ \text{ans} = 838\ 820\ \text{€}$

#### 5.6 Estimation de l'investissement nécessaire pour la reconstitution du potentiel économique agricole du territoire

Le ratio d'investissement nécessaire est de 1 euro pour générer 4 euros de produits (Sources données MAAF).

Dans le cas présent, **le montant d'investissement nécessaire** pour la reconstitution du potentiel économique agricole du territoire s'élève à  $838820 / 4 = 209\ 705\ \text{€}$

#### 5.7 Actualisation du montant des investissements à l'horizon 2025.

Les calculs ont été effectués sur la base de données moyennes de 2011 à 2015. On considère donc l'année de départ en 2013.

L'actualisation du capital de départ retenu porte sur 12 ans.

Le taux d'actualisation retenu est de 2.5 %, majoré de 2% pour prime de risque. Ces éléments sont ceux fixés par la Commission QUINET en 2013.

Evaluation de départ (€ 2013)	Montant 2025	
	Taux actualisation 2.5 %	Taux majoré 4.5 %
209 705 €	282 030 €	355 635 €
<b>Montant par ha agricole prélevé</b>	<b>9 125 €</b>	<b>11 510 €</b>

Il est à noter que dans le cadre de cette étude, nous émettons l'hypothèse d'une réalisation de cet ouvrage pour la section 2 en 2025 sachant qu'à ce jour cette section 2 n'a fait l'objet d'aucun contractualisation entre l'Etat et le concessionnaire, Cofiroute. Le fond de redynamisation territoriale servant à compenser le préjudice collectif de la perte de potentiel agricole du territoire concerné ne sera mis en place que sous la condition de l'effectivité de cette contractualisation par l'Etat de cette section 2 du projet à une date non déterminée à ce jour. Ainsi, un nouveau calcul devra être effectué lors de la réalisation effective du projet si celui-ci n'a pas lieu en 2025.



## 6 FONDS DE REDYNAMISATION TERRITORIALE 86

L'évaluation de la perte de potentiel agricole sur le territoire étant ainsi réalisée, il convient de prévoir les modalités de mise en œuvre des mesures de compensation agricole. Il pourra être ainsi proposé la mise en place d'un fonds de redynamisation territoriale alimenté par Cofiroute dans le cadre de la compensation agricole du projet d'élargissement de l'A10 à 2 x 3 voies.

Ce fonds pourra être alimenté par tout autre Maître d'ouvrage dans le cadre de nouveaux projets d'aménagement du territoire à l'échelle du département de la Vienne.

Ce fonds aura pour objectif de permettre de financer certains projets engendrant de la valeur ajoutée aux filières agricoles situées dans le périmètre d'impact des ouvrages et projets dont celui de l'élargissement de l'A10 à 2 x 3 voies.

- **Périmètre d'intervention** : le département de la Vienne (86) serait le périmètre d'intervention de ce fond de redynamisation territoriale 86. Ce fonds pourra être alimenté par tout maître d'ouvrage intervenant dans le département de la Vienne et soumis aux mesures de compensation générale en application de l'article L.112.1.3 du Code rural et de la pêche maritime.
- **Financement** : le financement de ce fonds sera assuré par Cofiroute pour ce projet d'élargissement de l'A10 et tout autre Maître d'ouvrage intervenant sur le territoire du département de la Vienne. Cependant, les financements reçus dans le cadre d'un projet serviront à alimenter des mesures de compensation agricole des filières agricoles du territoire impacté par ledit projet.
- **Structure de gestion du fonds** :

Il a été étudié la proposition de constituer différentes structures pour gérer ce fond à savoir :

- Le GIP : Groupement d'Intérêt Public
- Le GIE : Groupe d'Intérêt Economique
- Et l'association loi du 1<sup>er</sup> juillet 1901

**GIP** : Il est constitué entres plusieurs personnes morales de droit public ou entre ces dernières et une ou plusieurs personnes morales de droit privé exerçant ensemble des activités d'intérêt général à but non lucratif en mettant en commun les moyens nécessaires à leur exercice.

Il est cependant composé uniquement de personnes morales de droit privé ou public mais pas de personne physique.

La convention constitutive entre les partenaires nécessite une approbation par un arrêté du Ministre.

Et l'objectif du GIP est d'exercer ensemble des activités d'intérêt général à but non lucratif mettant en commun les moyens nécessaires à leur activité.

**GIE** : c'est une personne morale de droit privé qui peut avoir la qualité de commerçant.

La participation d'une collectivité locale est exclue sauf autorisation prévue par décret en Conseil D'Etat.

Il a pour but de faciliter ou de développer l'activité économique de ses membres, d'améliorer ou d'accroître les résultats de cette activité. Le GIE a une vocation exclusivement économique rattachée à l'activité de ses membres. Il est donc peu voire pas du tout adapté à l'objectif du fonds de redynamisation territoriale.

**Association** : elle est constituée par une convention par laquelle une ou plusieurs personnes mettent en commun d'une façon permanente leurs connaissances ou leur activité dans un but autre que de partager des bénéfices. Elle est composée de personnes physiques, de personnes morales de droit privé, der personnes morales de droit public.

Le contrat est librement fixé par les parties avec un règlement intérieur éventuel. Sa gestion est plus souple mais permet aux membres de prévoir toutes les modalités d'organisation et de fonctionnement qui leur conviennent.

Après plusieurs réunions de concertation entre les différents acteurs et d'organisations professionnelles agricoles, il a été décidé d'opter pour la forme d'une association, forme juridique



plus souple mais qui nécessitera de rédiger des statuts précis ainsi qu'un règlement intérieur conforme aux attentes des acteurs de la gouvernance de ce fonds.

## 7 LA GESTION DU FONDS DE REDYNAMISATION TERRITORIAL

### • **Gouvernance du fonds**

La gouvernance de ce fonds pourra être assurée par les membres fondateurs suivant qui seront membres du Conseil d'administration de l'association gestionnaire de ce fonds:

- La Chambre d'agriculture Départementale de la Vienne
- Le Conseil Départemental de la Vienne
- La DDT de la Vienne
- La Région
- SAFER

### • **Comité d'attribution du fonds**

Un comité d'attribution du fonds pourra être composé notamment :

- de représentants des membres de la structure juridique
- et d'autres experts éventuels en fonction de la nature des dossiers et projets présents tels que Vienne Agro BIO, la FD CUMA pourront être amenés à statuer pour avis.
- Du maître d'ouvrage

### • **Candidats éligibles au fonds**

Les candidats éligibles au fonds pourront être identifiés en deux catégories en fonction de la nature des projets proposés.

#### ▪ **Exploitations agricoles professionnelles**

- à titre principal ou secondaire,
- dont le siège est situé dans le périmètre d'intervention.

#### ▪ **Toute autre structure**

- les structures agricoles ayant un objet agricole (SAS, CUMA, association, GIEE...).
- les associations ou personnes morales sous quelque forme juridique exerçant une activité en lien avec l'activité agricole.

Si le fonds peut avoir à intervenir sur l'ensemble du département de la Vienne, l'appel à projet correspondant au fonds versé par chaque maître d'ouvrage devra fixer un périmètre d'intervention distinct en fonction du périmètre d'impact du projet.

Par exemple, pour le fonds alimenté par le projet d'aménagement de l'A10, l'intervention pourrait être envisagée sur les 12 communes concernées par le projet et les seules communes limitrophes.

### • **Dispositif d'aide**

Le dispositif d'aide sera à finaliser par le comité d'attribution du fonds mais pourra consister par exemple au financement par exemple des études de faisabilité, de marché, technique pour favoriser l'émergence de projets ou de l'investissement immobilier et mobilier à hauteur d'un certain pourcentage.

Il pourra aussi être envisagé d'aider à la reconfiguration des exploitations et structures agricoles par une aide au remboursement des emprunts et des frais financiers du fait de la perte d'activité directement liée à la perte de surface et/ou d'adhérents.

- **Méthodologie de dépôt des dossiers**

Le dossier sera composé de :

- ❖ L'objet de la demande
- ❖ D'un descriptif global du projet pour lequel le fonds est sollicité
- ❖ D'une présentation et justificatifs de la qualité du candidat
- ❖ D'un argumentaire en faveur de l'utilisation du fonds
- ❖ Du type d'aide et montant sollicité
- ❖ D'un plan de financement
- ❖ Et d'annexes composées de pièces justificatives

La validation des dossiers sera réalisée par le Comité d'attribution du fonds qui prévoira des modalités de formalisation et une procédure d'examen des demandes.

L'accompagnement technique des candidats pourra être assuré par la Chambre d'agriculture de la Vienne.

Enfin, le Comité d'attribution du fonds envisagera une liste de critères et d'indicateurs d'éligibilité des projets tels que le niveau d'impact de l'exploitation agricole par rapport au projet d'élargissement de l'A10 et également en cumulant le niveau d'impact de l'exploitation par rapport aux autres projets d'équipements publics du territoire.

Il conviendra que le porteur du projet puisse justifier de l'intérêt du financement pour faire face aux contraintes engendrées par le projet d'élargissement de l'A10 et les équipements liés ainsi que de la plus-value économique engendrée sur la filière agricole.

Dans le cadre des projets compensateurs agricoles qui pourraient être proposés et financés, deux types sont ciblés :

- Les projets pouvant maintenir ou développer la production agricole.

➤ Echanges et cessions amiables d'immeubles ruraux (ECIR) selon la procédure prévue par les articles L.124.1 à L.124.13 du Code rural.

Cette procédure vise les mêmes objectifs généraux que l'AFAP, mais avec un fonctionnement simplifié et dans un contexte de volontariat des propriétaires.

- Les échanges peuvent être réalisés de manière autonome, en l'absence de périmètre, entre deux ou plusieurs coéchangistes qui concluront l'opération par un acte notarié.
- Les échanges peuvent être conduits par une CCAF, à l'intérieur d'un périmètre avec le concours d'un géomètre-expert et au besoin d'un expert foncier et se concluront par acte notarié à un acte administratif.

Ils peuvent permettre la restructuration foncière d'un territoire par échange de parcelles entre propriétaires à l'amiable, une procédure d'aménagement foncier, plus lourde n'étant pas forcément justifiée au regard des procédures déjà réalisées sur ce même territoire pour la LGV SEA et de l'impact du projet d'élargissement de l'A10 qui n'entraîne pas de coupure des exploitations agricoles existantes.

➤ Travaux annexes :

Ainsi, ce fonds pourrait financer des procédures d'échanges amiables mais aussi des travaux annexes nécessités par ces procédures tels que la reconstitution de réseaux de drainage ou d'irrigation, la création ou suppression de dessertes de parcelles.

Par ailleurs, les projets compensateurs pourraient être envisagés pour reconstituer de la valeur ajoutée aux filières agricoles impactées par le projet d'élargissement de l'A10. Ainsi les projets seront étudiés par le comité d'attribution du fonds afin de déterminer leur pertinence et leur éligibilité au fonds.

Ils pourront par exemple consister en des investissements dans des équipements et dans des bâtiments pour permettre la création d'atelier de transformation, de local pour les CUMA, de points de vente collectifs, de structures d'approvisionnement collectif...

Le fonds pourra prendre en charge tout ou partie des études nécessaires à la réalisation du projet, la construction des équipements ou bâtiments envisagés dans le cadre des projets engendrant une certaine valeur ajoutée aux filières agricoles (production, transformation, commercialisation).





**AGRICULTURES  
& TERRITOIRES**  
CHAMBRE D'AGRICULTURE  
VIENNE

**Contact :**

Laetitia CALVO  
Chambre d'agriculture  
de la Vienne  
Agropole  
2133 Route de Chauvigny  
CS 35 001  
86550 MIGNALOUX-BEAUVOIR  
05 49 44 74 74  
[www.vienne.chambagri.fr](http://www.vienne.chambagri.fr)