



PRÉFET DE LA HAUTE-SAVOIE

Direction départementale
des territoires
Service Prospective et Transition Énergétique
Cellule Territoires
Affaire suivie par Benoit Squiban
tél. : 04 50 33 79 88
benoit.squiban@haute-savoie.gouv.fr

Annecy, le **22 DEC. 2017**

Le préfet de la Haute-Savoie
à
Madame la directrice régionale de
l'environnement, de l'aménagement
et du logement

objet : Liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon-les Bains/Suppression des PN 65 et 66 à Perrignier/
Requalification de la RD1005
Avis sur l'étude préalable agricole au titre du D112-1-21 du code rural et de la pêche maritime

En application des dispositions de l'article L112-1-3 du code rural et de la pêche maritime et du décret n°2016-1190 du 31 août 2016, vous m'avez transmis le 25 septembre 2017, l'étude agricole préalable, qui constitue également le volet agricole de l'étude d'impact du projet soumis à l'enquête au sens de l'article L122-1 du code de l'environnement.

Comme l'indique l'étude agricole préalable, le projet dont il est question a pour principal objet l'amélioration de la desserte du Chablais par la réalisation d'une liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-bains. Le projet vise également à améliorer la sécurité par la suppression des PN 65 et 66 et à requalifier les traversées des communes déchargées d'une partie du trafic de transit, le long des RD 903 et 1005. L'ensemble des opérations constituent le projet au sens du code de l'environnement, cependant, au regard des impacts marginaux sur l'économie agricole, les requalifications des traversées n'ont pas été prises en compte dans l'étude.

A) Les effets du projet sur l'économie agricole du Bas-Chablais

Le territoire retenu pour mesurer les effets du projet sur l'économie agricole est celui de la petite région agricole du Bas-Chablais. La chambre d'agriculture a défini une quinzaine de petites régions agricoles en Haute-Savoie, homogènes de par leur géographie, leurs caractéristiques et leur histoire. Elles font l'objet d'études et de suivis statistiques réguliers. La petite région du Bas-Chablais est couverte dans sa quasi-totalité par les quatre grandes variantes du projet autoroutier et elle inclut également le PN65 et les différentes variantes de dénivellation du PN66, sur la commune de Perrignier. Le territoire retenu est ainsi pertinent à étudier dans le cadre du projet.

L'étude analyse dans un premier temps les impacts des variantes de tracé, tant pour la liaison autoroutière que pour l'opération ferroviaire. La variante « Sud Planbois Voie Ferrée » retenue n'est pas celle qui minimise l'impact agricole mais elle constitue une solution de compromis entre différents enjeux : fonctionnalité, structuration du territoire, activités agricoles, nuisances, patrimoine culturel, eaux, milieux naturels, paysages et coûts.

L'étude évalue ensuite les impacts du projet proposé sur la base des emprises du tracé indicatif de la liaison autoroutière et des études du projet de suppression du PN65 et de dénivellation du PN66. Cette évaluation fait état de 46 ha de terres agricoles directement impactées (p.21) concernant 26 exploitations,

copie à : SNCF Réseau - Direction territoriale Auvergne-Rhône-Alpes

parmi lesquelles 6 perdent entre 4 % et 6 % de leur SAU. Sur ces 26 exploitations, 15 sont des exploitations laitières valorisant leur production sous AOP Reblochon et Abondance et représentant 39 ha de surfaces touchées par le projet dont 36 ha de prairies, qui permettent d'assurer une production fourragère nécessaire au respect des cahiers des charges des fromages sous AOP. La perte brute de production laitière est évaluée de 348 000 l/an, soit 0,3 % de réduction de chiffre d'affaire pour les trois opérateurs collectant le lait sur le territoire. Cette perte peut ainsi être qualifiée de marginale à l'échelle de la filière laitière du Bas-Chablais.

Outre les impacts surfaciques directs, le projet induit un morcellement des parcelles agricoles et un rallongement des temps de trajets pour 7 des 20 accès actuellement empruntés par les agriculteurs. Les effets cumulés de ces contraintes, ajoutés aux pertes surfaciques, ont été pris en compte au travers d'un indice synthétisé (graphique p. 27).

Dans le périmètre d'étude d'une largeur de 1000 m centrée sur le tracé indicatif autoroutier, 34 exploitations seront peu ou pas impactées, 9 subiront des impacts modérés et 5 seront plus particulièrement touchées. Ces exploitations (4 élevages de vaches laitières et 1 exploitation de grandes cultures) sont principalement des structures importantes dont 3 sous forme de sociétés.

Au regard des effets cumulés, l'étude fait le constat d'une fragilisation à long terme des exploitations les plus touchées. Le projet aura ainsi un impact négatif notable sur l'économie agricole du Bas-Chablais même si la pérennité de la filière agricole n'est pas menacée.

L'évaluation de l'impact du projet ainsi présenté impose dès lors la mise en œuvre de mesures de compensation agricole collective proportionnées.

Compte tenu de l'impact collectif limité de l'opération ferroviaire, ces mesures de compensation agricole collective ne concernent que la liaison autoroutière concédée.

B) Les mesures de compensation collectives proposées :

La loi d'avenir pour l'agriculture, l'alimentation et la forêt du 13 octobre 2014 prévoit la mise en place de mesures de compensations agricoles collectives pour consolider l'économie agricole locale lorsque l'importance des conséquences négatives du projet l'impose, ce qui est donc le cas pour ce projet.

Il s'agit de réparer un préjudice collectif non restauré par les mesures déjà prévues (réparations individuelles, éventuel aménagement foncier) qui s'ajoutent à celles-ci lorsqu'elles se révèlent insuffisantes pour compenser un impact économique agricole.

La maîtrise d'ouvrage propose de créer un fonds de compensation agricole collectif abondé par le concessionnaire et géré dans le cadre d'un groupement d'intérêt public associant l'État, les collectivités territoriales, la profession agricole et le futur concessionnaire autoroutier. Ce fonds est associé à une liste indicative d'actions qui pourraient être mises en œuvre :

- création d'une ZAP sur les secteurs les plus exposés à la pression foncière ;
- travaux de rétablissement du potentiel agricole (animation facilitant les échanges parcellaires, amélioration des points d'eau, drainage...) ;
- aide à la création d'outils collectifs de transformation ;
- accompagnement pour la création d'un point de vente collectif ;
- aides à la création d'aires collectives pour le lavage et le remplissage des pulvérisateurs.

Le principe de la création d'un fonds de compensation présente l'avantage d'être un outil souple, qui permet d'adapter les mesures de compensation collective en fonction de l'avancée du projet et du contexte qui peut être amené à évoluer d'ici la mise en service, prévue en 2024. Le principe de gouvernance, associant la profession agricole, devrait permettre de déployer des actions pertinentes le moment venu.

Néanmoins, les compensations surfaciques, qui constituent le moyen le plus efficace, mais aussi le plus difficile à mettre en œuvre en raison de la pression foncière, ne sont pas abordées directement dans l'étude et mériteraient d'être approfondies par la maîtrise d'ouvrage.

C) L'avis de la CDPENAF

Cette étude a été examinée par la commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers le 11 octobre 2017, qui a formulé les avis suivants :

- à l'unanimité, la CDPENAF est d'avis que le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains aura des effets négatifs notables sur l'économie agricole du Bas-Chablais et nécessite des mesures de compensation collective ;

- par dix voix pour, une voix contre et une abstention, la CDPENAF émet un avis favorable à la création d'un fonds abondé par le concessionnaire, permettant de mettre en œuvre des mesures de compensation agricole collective. Ce fonds sera géré dans le cadre d'un groupement d'intérêt public associant l'État, les collectivités territoriales, la profession agricole et le futur concessionnaire autoroutier.

J'émet un avis favorable sur l'analyse des effets du projet sur l'économie agricole du Bas-Chablais présentée par l'étude agricole préalable, qui conduit à la nécessité de mettre en œuvre des mesures de compensation collective, qui s'ajouteront aux mesures de compensation individuelle.

Le principe de la création du fonds de compensation agricole collectif abondé par le concessionnaire et géré dans le cadre d'un groupement d'intérêt public (GIP), apparaît adapté et proportionné à l'impact évalué du projet. En complément des mesures qui seront proposées au GIP, je demande que soient approfondies les possibilités de procéder à des compensations surfaciques des terres agricoles vouées à disparaître du fait de la réalisation du projet autoroutier.

Le Préfet,

Pierre LAMBERT

