

Etude agricole préalable

Liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains

-

Suppression du PN65 et dénivellation du PN66 à Perrignier

Votre contact :

Pascal MORNEX

Conseiller aménagement

☎ 04 50 88 18 12

✉ pascal.mornex@smb.chambagri.fr

Date de remise : 19/09/2017

**ENGAGEMENT
DE SERVICE**

SERVICES AUX AGRICULTEURS
ET ACTEURS DES TERRITOIRES
REF. 221

AFNOR CERTIFICATION

www.afnor.org
Conseil-Formation

SOMMAIRE

DESCRIPTION DU PROJET ET DELIMITATION DU TERRITOIRE CONCERNE	3
ETAT INITIAL DE L'ECONOMIE AGRICOLE DU TERRITOIRE	5
• LE BAS CHABLAIS, UN TERRITOIRE ATTRACTIF A FORTE PRESSION FONCIERE	5
• DES PRODUCTIONS AGRICOLES DIVERSIFIEES ET DE QUALITE	6
• DES EXPLOITATIONS AGRICOLES STRUCTUREES ET DYNAMIQUES	9
• SYNTHESE DES ATOUTS ET FAIBLESSES DE L'AGRICULTURE DU BAS CHABLAIS	11
COMPARAISON DES 4 GRANDES VARIANTES AUTOROUTIERES SUR L'ACTIVITE AGRICOLE	12
• TRONÇON COMMUN OUEST	12
• VARIANTE « NORD PLANBOIS »	12
• VARIANTE « SUD PLANBOIS FORET »	13
• VARIANTE « SUD PLANBOIS VOIE FERREE »	13
• VARIANTE « SUD PLANBOIS RD 903 »	13
• TRONÇON COMMUN EST	14
• SYNTHESE	14
COMPARAISON DES IMPACTS DE SOUS-VARIANTES LOCALISEES	16
• SITE DE LULLY ET ECHANGEUR DE PERRIGNIER	17
• SITE DE BRENTHONNE	19
IMPACTS AGRICOLES DE LA VARIANTE « SUD PLANBOIS VOIE FERREE »	20
• LES EXPLOITATIONS CONCERNEES PAR LE PROJET	20
• DES IMPACTS DIRECTS SUR LES EXPLOITATIONS AGRICOLES	21
ZONES POTENTIELLES DE DEPOTS DE DEBLAIS EXCEDENTAIRES	28
• ANALYSE DES PROPOSITIONS	28
IMPACTS AGRICOLES DE LA SUPPRESSION DU PN 65 ET DE LA DENIVELLATION DU PN 66	32
• SUPPRESSION DU PN 65	32
• DENIVELLATION DU PN 66 SUR PERRIGNIER	32
EFFETS DU PROJET SUR L'ECONOMIE AGRICOLE DU TERRITOIRE	34
• UNE REDUCTION DES AIDES LIEES AUX SURFACES	34
• UNE PERTE DE PRODUCTION POTENTIELLE POUR LA FILIERE LAITIERE	34
• UNE PERTE DE CHIFFRE D'AFFAIRE SUR LA FILIERE CEREALES ET OLEO-PROTEAGINEUX	36
• UNE REDUCTION DE LA CIRCULATION SUR LES AXES ROUTIERS	36
• UNE VIGILANCE PARTICULIERE SUR LA DYNAMIQUE D'INSTALLATION	37
• DES EMPLOIS DEPENDANTS DE L'ACTIVITE AGRICOLE	37
EVITER ET REDUIRE LES EFFETS DEFAVORABLES DU PROJET	38
• PRENDRE EN COMPTE L'ACTIVITE DANS LES DOCUMENTS D'URBANISMES	38
• EVITER DE DESTRUCTURER LES TENEMENTS AGRICOLES	38
• RETABLIR LES ACCES ET FACILITER LA CIRCULATION AGRICOLE	39
REFLEXIONS SUR DES MESURES DE COMPENSATIONS COLLECTIVES	40
• MONTANT DE LA COMPENSATION COLLECTIVE	40
• MESURES COLLECTIVES ENVISAGEABLES	40
ANNEXE 1 - SIGLES ET ABREVIATIONS	43
ANNEXE 2 – CARTES DES CULTURES ET SIEGES D'EXPLOITATION	44
ANNEXE 3 – CARTE DES ACCES	49

DESCRIPTION DU PROJET ET DELIMITATION DU TERRITOIRE CONCERNE

La présente étude réalisée par la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc à la demande de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes s'inscrit dans le cadre de l'article L 112-1-3 du code rural et de la pêche maritime dont les modalités d'application ont été définies par le décret n°2016-1190 du 31 août 2016. Cette étude, comme le précise le décret, fera l'objet d'un avis de la commission départementale de protection des espaces naturels agricoles et forestiers (CDPENAF).

Elle constitue le volet agricole de l'étude d'impact du projet suivant, au sens de l'article L122-1 du Code de l'environnement :

- la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains ;
- la suppression des passages à niveau 65 et 66 à Perrignier ;
- la requalification des RD1005 et 903.

Une enquête d'utilité publique unique portera sur la liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains et la suppression des passages à niveau 65 et 66 à Perrignier. Cette enquête est prévue en 2018.

Le projet de liaison autoroutière entre Machilly et Thonon-les Bains présente les caractéristiques principales suivantes :

- maîtrise d'ouvrage par le ministère de la transition écologique et solidaire, représenté par la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes ;
- aménagement à 2x2 voies sur une longueur de 16,5 km, en tracé neuf entre le diffuseur de Machilly sur la RD1206 et le diffuseur d'Anthy-sur-Léman sur le contournement de Thonon-les-Bains et en aménagement sur place du contournement de Thonon entre les diffuseurs d'Anthy-sur-Léman et du Genevray ;
- réalisation sous concession avec mise à péage ;
- dispositif de péage unique implanté au niveau de l'échangeur de Perrignier.

Ce projet de liaison autoroutière, dont la mise en service est prévue à l'horizon 2024, a pour principal objectif d'améliorer la desserte du Chablais en améliorant les échanges entre les agglomérations thononaise et annemassienne en diminuant les temps de parcours et parallèlement de permettre une réappropriation, une requalification urbaine et une sécurisation des voies déchargées des trafics de transit et d'échange, et des espaces proches des infrastructures routières.

A ce titre, les requalifications de la RD1005 dans les traverses de Massongy, Sciez et Douvaine (réduction de capacité en lien avec les couloirs d'approche BHNS) et de la RD903 dans les traverses de Bons-en-Chablais et Perrignier font partie du projet, objet de l'étude d'impact, au sens du Code de l'environnement.

La requalification de la RD1005 fera l'objet d'une enquête d'utilité distincte relative au projet de Transport à Haut Niveau de Service (THNS) de la RD1005, sous maîtrise d'ouvrage du Département de Haute-Savoie. Les conditions de réalisation de la requalification des traverses de Bons-en-Chablais et Perrignier sur la RD903 et leurs caractéristiques ne sont pas arrêtées à ce jour.

Pour ces raisons et au regard des effets marginaux de ces requalifications sur l'agriculture du territoire et son économie, ces opérations ne sont pas prises en compte dans la présente étude.

Le projet de suppression des passages à niveau n°65 et n°66 à Perrignier présente les caractéristiques principales suivantes :

- maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau ;
- suppression du PN 65 ;
- dénivellation sur place du PN66 avec réalisation d'un pont-rail au droit de la RD135.

Le principe de la suppression de ces passages à niveau a été retenu à la suite de la concertation sur le projet autoroutier réalisée début 2016, pour tenir compte de l'augmentation importante des flux routiers au niveau de ces passages à niveau attendue à la mise en service de la nouvelle liaison autoroutière.

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, leur histoire, leurs caractéristiques et leur histoire. Elles font l'objet d'études et de suivis statistiques réguliers. Aussi, la petite région agricole du Bas Chablais présente une forte cohérence et est pertinent à étudier dans le cadre du projet puisque les quatre grandes variantes du projet autoroutier couvrent la quasi-totalité du Bas Chablais. La petite région du Bas Chablais inclut bien sûr le PN65 et les différentes variantes de dénivellation du PN66 sur la commune de Perrignier.

Le Bas Chablais n'est pas à confondre dans la présente étude avec le périmètre de l'intercommunalité du même nom. La petite région agricole du Bas Chablais comprend 26 communes : Allinges, Anthy sur Léman, Armoy, Ballaison, Bons en Chablais, Brenthonne, Cervens, Chens sur Léman, Douvaine, Draillant, Excenevex, Fessy, Le Lyaud, Loisin, Lully, Machilly, Margencel, Massongy, Messery, Nernier, Orcier, Perrignier, Sciez, Thonon les Bains, Veigy Foncenes, et Yvoire.

Sur ce territoire, l'étude analyse, dans un premier temps, l'état initial de l'économie agricole. Elle étudie ensuite les effets du projet en :

- examinant, d'abord, les quatre grandes variantes du projet autoroutier ;
- examinant des sous-variantes localisées de tracé sur la base de la variante « Sud Planbois Voie ferrée » proposée par le maître d'ouvrage : diffuseur de Perrignier, site de Brenthonne, site de Lully ;
- se concentrant, ensuite, sur le tracé indicatif autoroutier envisagé à ce stade par le maître d'ouvrage et où les impacts sont étudiés sur un secteur de 500 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé afin de prendre en compte les effets directs (foncier, perte de production) et indirects (effets induits sur les exploitations liés au morcellement des parcelles et à la modification des accès ainsi que sur les autres structures agricoles);
- précédant à une première analyse de zones potentielles de dépôts de déblais excédentaires ;
- examinant les impacts de la suppression du PN65 et des variantes de dénivellation du PN66.

Les impacts étant identifiés, l'étude évalue les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole du territoire, propose les mesures pour éviter, réduire les effets négatifs notables du projet ainsi que des mesures de compensations agricoles collectives des impacts du projet de liaison autoroutière sur l'économie agricole locale avec une première évaluation de leur coût et de leur modalité de mise en œuvre.

Les effets positifs et négatifs du projet sur l'économie agricole du territoire, y compris l'évaluation de l'impact sur l'emploi, sont approchés à partir du périmètre de 500 m de part et d'autre du tracé indicatif autoroutier.

L'économie agricole et ses acteurs n'étant pas figés dans le temps, l'évaluation des impacts présentés dans le document résulte d'une analyse prenant en compte le contexte initial ainsi que les potentielles évolutions de l'activité sur le territoire. Les propositions formulées pour éviter, réduire et compenser les impacts négatifs du projet seront précisées au cours des études techniques détaillées en intégrant, s'agissant de la liaison autoroutière, le calage du tracé et la définition, par le futur concessionnaire autoroutier, des accompagnements visant à minimiser les impacts de la future infrastructure sur l'environnement.

Le Bas Chablais, un territoire attractif à forte pression foncière

Le Bas-Chablais se caractérise par un bassin d'emploi dynamique grâce notamment à la proximité de la Suisse et une bonne qualité de vie. Il a vu sa croissance démographique fortement augmenter ces 20 dernières années.

Le secteur compris entre Machilly et Thonon-les-Bains, les deux extrémités du projet autoroutier, a **conservé un caractère rural et l'activité agricole est bien présente**. Cependant, **le développement de cette activité est de plus en plus fragilisée par la pression foncière liée au développement de l'urbanisation** (voir tableau 1), le morcellement des parcelles et la barrière physique que représente les milieux naturels protégés tels que la Forêt de Planbois.

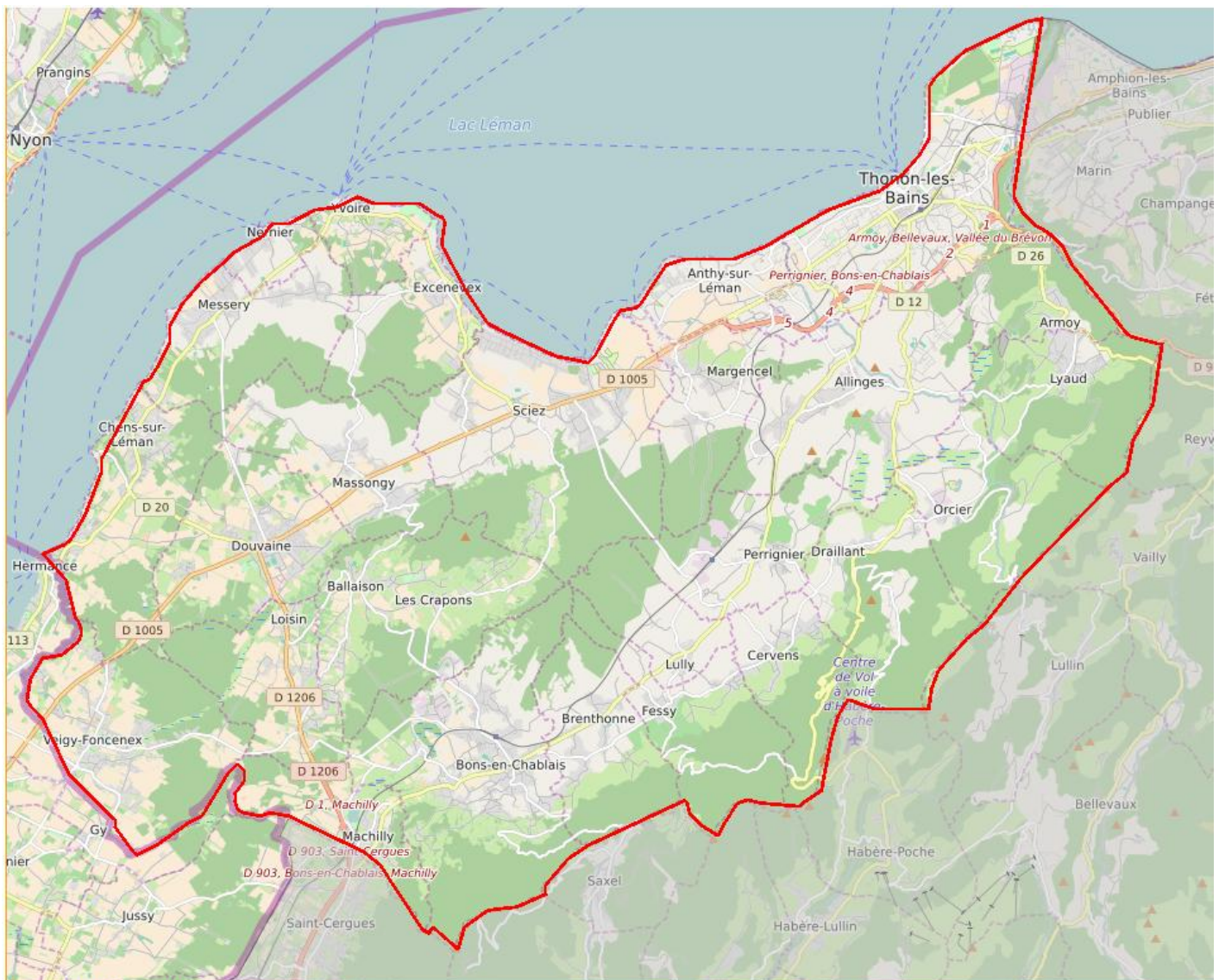


Figure 1 : Le Bas-Chablais, territoire agricole concerné par le projet

Tableau 1 : Evolution des surfaces agricoles sur les communes du Bas Chablais (en hectares) - données issues de la Direction Départementale des Territoires 74.

Commune	2004	2008	2012	2015	Perte entre 2004 et 2015
Allinges	540	524	516	504	- 7%
Anthy-sur-Leman	128	116	114	113	- 12%
Armoy	97	89	88	86	- 11%
Ballaison	620	618	612	610	- 2%
Bons-en-Chablais	771	755	748	742	- 4%
Brenthonne	385	383	380	378	- 2%
Cervens	203	200	199	198	- 2%
Chens-sur-Leman	462	455	449	443	- 4%
Douvaine	534	524	516	512	- 4%
Draillant	315	311	310	309	- 2%
Excenevex	251	244	240	239	- 5%
Fessy	242	238	235	233	- 4%
Loisin	324	317	314	312	- 4%
Lully	182	181	178	177	- 3%
Lyaud	280	268	263	260	- 7%
Machilly	256	254	253	253	- 1%
Margencel	235	227	224	222	- 6%
Massongy	506	502	501	500	- 1%
Messery	334	329	321	318	- 5%
Nernier	77	74	73	72	- 6%
Orcier	346	343	337	335	- 3%
Perrignier	340	332	329	328	- 4%
Sciez	718	710	703	699	- 3%
Thonon-les-Bains	260	212	196	191	- 27%
Veigy-Foncenex	538	536	535	529	- 2%
Yvoire	110	109	109	108	- 2%
Total	9053	8851	8743	8672	- 4%

Des productions agricoles diversifiées et de qualité

Le territoire est caractérisé par une grande diversité de productions végétales et animales, pour la plupart à forte valeur ajoutée : petits fruits, AOP fromagères et viticoles, maraîchage, foie gras/volailles avec transformation, etc

L'élevage bovin reste le modèle dominant, associé très souvent à des grandes cultures, et représente près de la moitié des exploitations professionnelles¹ en 2015. L'élevage bovin se fait à

¹ La définition de la Chambre d'Agriculture d'une exploitation professionnelle est basée sur la surface minimum d'installation, qui correspond à une surface minimale de viabilité économique, fixée dans le cadre du Schéma directeur départemental des Structures et qui est propre à chaque production. En élevage bovin, la surface minimum d'installation est de 18 ha en zone de plaine. Cette définition est plus restrictive que celle du RGA.

70 % en modèle laitier sous Appellation d'Origine Protégée et à 30 % en modèle viande (engraissement de veaux, élevage de vaches allaitantes, production de broustards, etc).

L'élevage est conduit quasiment exclusivement de manière extensive. Ceci est d'autant plus vrai pour les exploitations laitières inscrites dans les productions AOP Abondance et Reblochon dont les cahiers des charges imposent au moins 150 jours de pâturage pour les animaux, une alimentation à base d'herbe issue quasiment exclusivement de l'aire des appellations (75% minimum pour le Reblochon) et un taux de chargement de 1,5 UGB/ha maximum.

Les exploitations équestres, associant souvent élevage et activités de loisir ou de service (cours d'équitation, pension, entraînement des chevaux, etc) sont aussi assez nombreuses, le domaine de l'Abbaye de Perrignier étant la structure la plus importante.

Le Bas Chablais se caractérise également par un fort potentiel agronomique et des surfaces faciles à travailler qui permettent une bonne complémentarité entre les productions. Près de la moitié de la SAU (surface agricole utile) sont des terres labourables qui sont destinées à la production de grandes cultures en alternance avec des prairies temporaires. Ces dernières sont, tout comme les prairies permanentes, exploitées via la mise en pâture et la fauche.

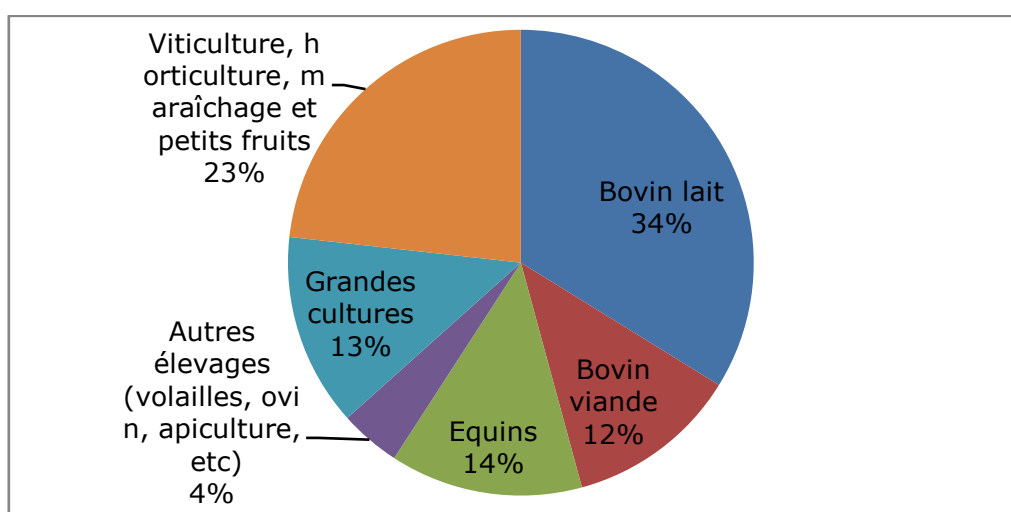


Figure 2: les exploitations professionnelles du Bas Chablais en 2016

Les exploitations en productions spécialisées sont nombreuses mais cultivent peu de surfaces car elles produisent des cultures à haute valeur ajoutée (petits fruits, vignes, légumes, fleurs...). Elles nécessitent donc moins de surface mais elles sont plus exigeantes au niveau de la qualité agronomique. Elles valorisaient en 2010 l'équivalent de 114 ha sur le Bas Chablais.

Tableau 2 : Répartition de la SAU selon les types d'utilisation du sol sur le territoire du Bas Chablais (données RGA)

Années	Utilisation du sol (%)		
	Terres labourables	Cultures spécialisée (légumes, vignes, vergers ...)	Prairies permanentes
1988	46,9 %	2,1 %	50,9 %
2000	49,8 %	2 %	48,3 %
2010	47,6 %	1,5 %	50,8 %

Lait et fromages, une filière prédominante, emblématique

Le Bas Chablais est donc principalement voué à la polyculture-élevage avec une légère dominance de prairies permanentes. Les surfaces labourées accueillent également, dans leur rotation, des prairies temporaires qui restent en place environ 5 ans. Les surfaces en herbe sont donc majoritaires et sont dédiées à la production de fourrage pour les animaux.

L'activité d'élevage est particulièrement dominante sur les communes situées au sud de la Forêt de Planbois, et notamment à Lully où le cheptel bovin est le plus important.

Le territoire des projets autoroutier et ferroviaire est concerné par le zonage des fromages emblématiques sous signes de qualité liés à l'origine que sont l'AOP Abondance (communes de Brenthonne, Fessy, Cervens, Le Lyaud, Orcier et Armoy), l'AOP Reblochon (communes de Machilly, Ballaison, Bons-en-Chablais, Brenthonne, Fessy, Lully, Perrignier, Allinges Margencel, Cervens, Draillant, Orcier, Le Lyaud et Armoy), et les IGP Tomme, Emmental et Raclette de Savoie (ensemble des communes du département).

La production laitière du territoire est donc principalement transformée en fromages sous signes de qualité soit directement au sein des exploitations (production fermière), soit au sein des ateliers des trois opérateurs collectant, notamment, sur le territoire.

Tableau 3 : Volume de lait transformé par les opérateurs collectant sur le Bas Chablais (données 2012)

Collecteur /Transformateur	Volume total de lait transformé (L)	CA Global (€)
Verdannot	28 283 000	37 031 000
Fromagerie Masson SA	18 025 000	16 001 000
SA Chabert	83 105 000	74 491 000

Fragilisée ces dernières années par la disparition de plusieurs outils collectifs de transformation sur le secteur, la filière laitière cherche aujourd'hui à relocaliser la création de valeur ajoutée et à renforcer le lien entre les produits de qualité (AOP et IGP) et le territoire. Le rétablissement d'un atelier de production de Reblochon à Cervens et le maintien de l'outil de transformation de Brenthonne s'inscrivent dans cette dynamique. Les deux magasins de coopérative qui fonctionnent aujourd'hui sur le secteur (Brenthonne et Douvaine) jouent également un rôle important dans cette stratégie de valorisation.

Il faut retenir que du fait de cahiers des charges stricts imposant la mise à l'herbe des animaux, la filière lait et fromages façonne fortement le paysage et contribue à l'attractivité agricole du territoire.

Céréales et grandes cultures, des productions centrées autour d'un acteur majeur

Les terres labourables produisent essentiellement des céréales qui occupaient en 2000 un peu plus de 20 % de la SAU. La production céréalière s'est préférentiellement accrue sur les communes bordant la RD 1206 et la RD 1005, comme à Loisin où elle occupe aujourd'hui plus de 40 % de la SAU.

La filière céréalière du territoire s'organise autour d'un opérateur : la Coopérative Jura Mont-Blanc. Véritable colonne vertébrale de la filière, cet **organisme coopératif collecte et stocke environ 45 000 tonnes de céréales et d'oléo-protéagineux** pour un chiffre d'affaire global d'environ 50 millions d'euros sur le département et le Pays de Gex (01). Cette structure assure également un service d'approvisionnement et de conseil en agrofournitures (semences et intrants) auprès des agriculteurs, activité qui représente environ 40% de son chiffre d'affaire.

A l'échelle du territoire, l'activité de cette coopérative est centrée autour de l'unité de collecte et de stockage de Douvaine. Avec respectivement 15% et 22% du chiffre d'affaire de l'activité d'approvisionnement en agrofournitures et de l'activité de collecte en céréales et oléo-protéagineux, l'importance de cette unité reflète bien l'activité agricole du territoire dans ces filières.

Viande

Le territoire comporte quelques élevages en bovin-viandes tournés essentiellement vers la vente sur les marchés de gros. Sont à noter également quelques élevages de volailles dont la principale unité se situe à Ballaison.

Maraichage, dualité entre filières longues et courtes

En maraichage, les structures sont principalement petites avec une surface moyenne de 6 ha. Elles vendent principalement via des circuits de distribution courts : vente directe à la ferme, AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne).

Deux grandes structures (18 ha en moyenne) vendent principalement aux grandes et moyennes surfaces tout en conservant un volet vente directe non négligeable.

On trouve également sur le territoire des très petites structures de l'ordre de 1 à 2 ha qui vendent leur production en vente directe.

Petits fruits, une filière de niche encore bien présente sur le territoire

Bénéficiant de conditions pédoclimatiques favorables et de la zone franche facilitant la commercialisation des produits vers la Suisse, le Bas-Chablais a jusqu'au milieu des années 1990 été réputé pour ses productions fruitières (framboises, cassis, groseilles...). Lourdemment impactée par la concurrence étrangère, notamment de l'Europe de l'Est, tant sur le marché du frais que de la transformation, cette production est néanmoins toujours présente sur le territoire. Le cœur de la zone de production se trouve à Loisin et quelques parcelles sont à noter sur les communes de Machilly (essentiellement à l'ouest de la RD 1206), Massongy et Ballaison. Aujourd'hui, une partie des fruits est commercialisée en circuits courts, en frais ou transformés (confitures, etc).

Vignes et vins, des appellations de qualité et de notoriété

La production de vin du territoire est intégralement valorisée sous signes de qualité liés à l'origine :

- AOC Crépy sur les communes de Ballaison et Loisin
- AOC Vins de Savoie sur les communes de Sciez (Marignan) et Thonon-les-Bains (Ripaille)

La viticulture participe aussi activement à l'identité du territoire du Bas Chablais par les paysages qu'elle façonne.

Des exploitations agricoles structurées et dynamiques

Des exploitations agricoles professionnalisées

Malgré une baisse continue du nombre d'exploitations et des effectifs, l'agriculture de cette partie du département reste dynamique et conserve un rôle important dans la vie économique, sociale et culturelle du Bas Chablais. Les exploitations, mises en valeur par des agriculteurs jeunes (moyenne d'âge légèrement en dessous de 50 ans), sont majoritairement bien dimensionnées et structurées.

L'érosion du nombre d'exploitations a été plus forte sur le Bas Chablais qu'à l'échelle départementale (selon le RGA : - 66 % sur le territoire concerné, contre - 60% sur l'ensemble de la Haute-Savoie entre 1988 et 2010). Cependant, elles étaient toujours 221 en 2010, pour une surface de 7 967 ha valorisés (RGA). Sur les 20 dernières années, la diminution de la SAU a été légèrement plus forte dans les 13 communes concernées par le tracé (-17 %) qu'à l'échelle du Bas-Chablais (-14 %).

En 2015, les exploitations professionnelles (définition Chambre d'Agriculture plus restrictive que le RGA - voir note de la page 6) étaient au nombre de 142. Parallèlement à la disparition des unités, le territoire a connu un important phénomène de restructuration-agrandissement des exploitations et

de professionnalisation de l'activité. Plus marquée qu'à l'échelle départementale, la dynamique d'agrandissement a fait passer les exploitations du secteur de 14,1 ha/exploitation en 1988 à 36 ha en 2010.

Tableau 4 : évolution des exploitations sur les communes du territoire du Bas Chablais (données du RGA 2010)

Année	Nombre d'exploitations	Taille moyenne d'exploitation
1988	658	14,1 ha
2000	410	21,5 ha
2010	221	36 ha

Les statuts des exploitations illustrent eux aussi cette restructuration, les formes sociétaires prenant de plus en plus de place dans le paysage agricole du territoire. En 2015, elles représentaient près de la moitié des structures professionnelles

Tableau 5 : Les exploitations professionnelles² du Bas Chablais selon leur statut (données CASMB 2016)

	Nombre	Part dans le total
GAEC	31	22 %
EARL	19	13 %
Autres types sociétés	14	10 %
Individuel	78	55 %

Une pérennisation des actifs agricoles malgré de fortes contraintes territoriales

Les exploitations du Bas Chablais sont, en moyenne, propriétaires de seulement 12% des surfaces qu'elles exploitent (égal à la moyenne du Chablais). Un certain nombre d'agriculteurs ne sont pas sécurisés sur leur foncier : la majorité d'entre eux n'a pas de bail écrit en raison des craintes (supposées) des propriétaires quant à la possibilité de récupérer leur bien par la suite.

La vocation agricole des terrains dans les documents d'urbanismes pouvant évoluer, certains propriétaires sont réticents à les louer à des agriculteurs pensant ainsi changer plus facilement la destination de leurs terrains s'ils sont libres de toute occupation. Ceci rend l'accès au foncier plus difficile d'une part pour les exploitants en place qui souhaitent pérenniser leur outil de travail et d'autre part pour les jeunes désireux de s'installer.

Dans le contexte périurbain du Bas-Chablais, la distanciation entre population du territoire et monde agricole s'accroît. Les habitants sont de moins en moins conscients des contraintes de l'activité agricole et celle-ci est de plus en plus considérée comme une nuisance (circulation des engins agricoles, déplacements des troupeaux, odeurs, ...). Cela est source de tensions pour les exploitants dans leur pratique de l'activité au quotidien.

Malgré cela, la **dynamique d'installation sur le Bas Chablais est encourageante et concerne quasiment l'ensemble des productions du secteur**. Sur les 10 dernières années, 26 agriculteurs de moins de quarante ans se sont installés avec les aides européennes. Près des deux tiers d'entre eux ont choisi la production laitière. On peut ajouter à cela l'installation d'autres exploitants n'ayant pas demandé les aides à l'installation. Cela concerne principalement les installations en activités équestres mais aussi parfois les productions végétales spécialisées comme le maraîchage.

² Définition de la Chambre d'Agriculture Savoie Mont Blanc

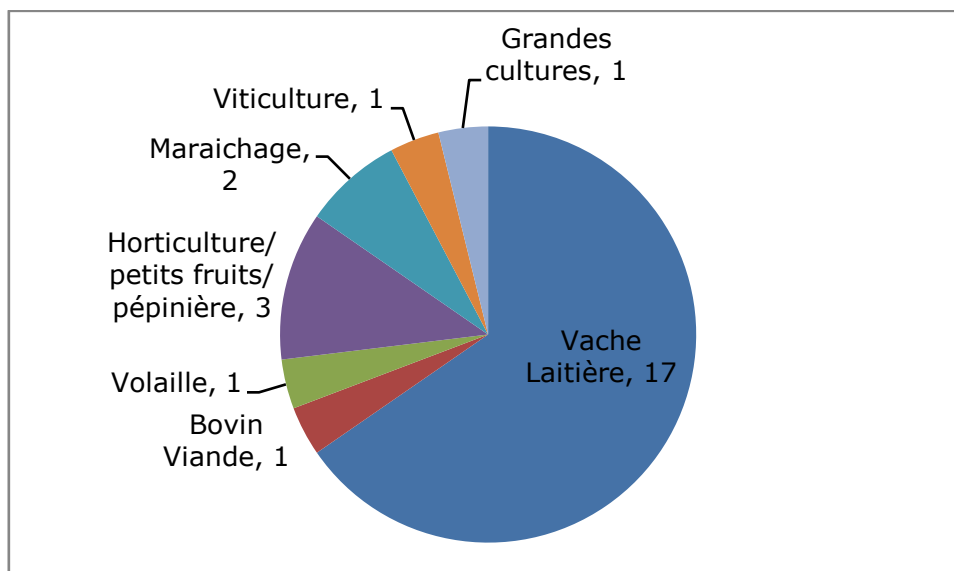


Figure 3: Les installations aidées sur le Bas-Chablais entre 2005 et 2010

➤ Synthèse des atouts et faiblesses de l'agriculture du Bas Chablais

ATOUS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Une bonne valorisation des produits grâce aux labels (AOP, IGP...) ✓ Une grande diversité de productions ✓ Un bassin de consommation important propice à la vente en local ✓ Des exploitations dont l'avenir est majoritairement assuré par une bonne dynamique d'installation et d'investissements 	<ul style="list-style-type: none"> ✗ Peu de surfaces en propriété ✗ Des pertes de foncier régulières qui fragilisent les exploitations agricoles et qui les mettent en concurrence entre elles et avec les autres occupations du territoire ✗ Des difficultés liées à la circulation des engins et au déplacement des animaux ✗ Des parcelles mitées dans l'urbanisation ✗ Des problèmes de cohabitation liés à la périurbanisation du territoire

COMPARAISON DES 4 GRANDES VARIANTES AUTOROUTIERES SUR L'ACTIVITE AGRICOLE

Dans le cadre de l'amélioration de la desserte du Chablais, le décret du 17 juillet 2006 déclarait d'utilité publique les travaux de liaison entre le carrefour des Chasseurs à Annemasse et le contournement de Thonon portant attribution du caractère de route express à la voie. Le dossier d'enquête d'utilité publique en vue de cette DUP de la route express comparait plusieurs variantes de tracé. Ces variantes sont présentées ci-dessous :

- 1 passage au nord de la forêt de Planbois : variante « Nord Planbois »
- 3 passages au sud de la forêt de Planbois :
 - 1 passage rasant la lisière de la forêt : variante « Sud Planbois Forêt »
 - 1 passage qui longe la voie ferrée : variante « Sud Planbois Voie Ferrée »
 - 1 passage qui longe la RD903 : variante « Sud Planbois Rd 903 »

Dans cette partie, nous reprenons la comparaison de ces grandes variantes afin de réactualiser leurs impacts.

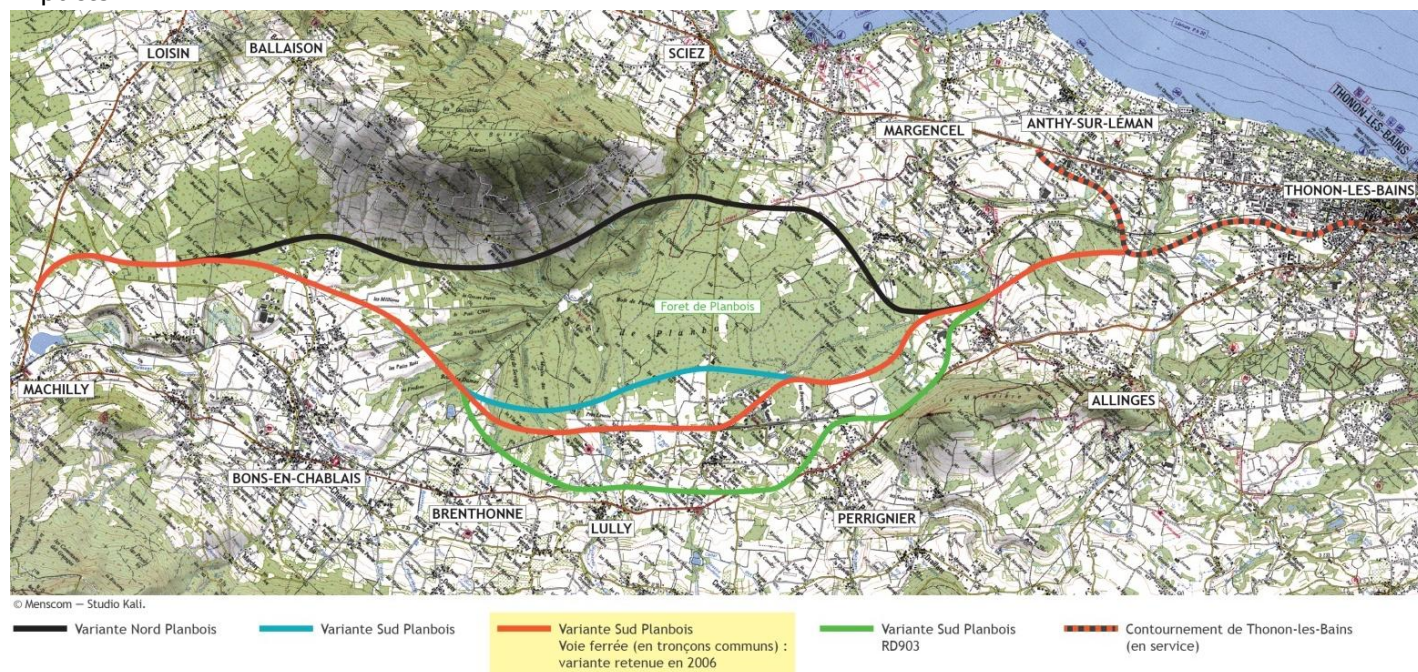


Figure 4 : Les 4 grandes variantes de tracés

Tronçon commun Ouest

Entre Machilly et la zone industrielle des Bracots à Bons-en-Chablais, le tracé est commun aux diverses variantes. Il traverse un secteur à fort potentiel agronomique actuellement mis en valeur sous forme de cultures ou de prairies de fauche. Une grande partie des exploitants agricoles de Machilly, Saint-Cergues, Bons-en-Chablais, Loisin et Ballaison est concernée par la mise en valeur de ce secteur, même si des regroupements parcellaires ont été réalisés au fil des années. La création de l'échangeur de Machilly aura de fortes répercussions sur l'avenir agricole du secteur suivant son positionnement.

Variante « Nord Planbois »

Les terres agricoles traversées par la variante Nord Planbois sur les communes de Ballaison et de Sciez représentent un très bon potentiel agronomique. Elles sont mises en valeur sous forme de terres de cultures, de prairies de fauche ou de pâturages pour les vaches laitières ou les génisses. Trois exploitations sont principalement concernées directement par cette variante. Elles devront toutes faire l'objet d'aménagements afin de permettre soit aux troupeaux de rejoindre deux fois par jour les salles de traite, soit la fauche des parcelles morcelées. De plus, compte tenu de l'irrégularité de la lisière de la forêt, un important secteur agricole sera séparé de l'ensemble des tènements. Des aménagements spécifiques devront être prévus afin d'assurer la poursuite de sa mise en valeur.

Variante « Sud Planbois Forêt »

Le tracé, commun aux trois variantes Sud Planbois, pour sa première partie en arrière du village du Loyer, traverse alternativement un secteur agricole de bonne valeur agronomique, mis en valeur sous forme de prairies de fauche ou de terres de cultures, et des secteurs boisés.

Si elle scinde le plateau en deux parties, la variante Sud Planbois Forêt est plutôt située, sur sa seconde partie, sur des terres agricoles et traverse régulièrement des zones boisées.

Variante « Sud Planbois Voie Ferrée »

Pour sa part, la variante Sud Planbois Voie Ferrée, dès après le Loyer, s'oriente au sud en direction de la voie ferrée, partageant dans leur plus grande largeur deux bons secteurs agricoles, mis en valeur par la grande majorité des exploitants de Bons-en-Chablais. L'un de ces secteurs, sur la commune de Brenthonne, a fait l'objet dans le cadre de la concertation publique intervenue début 2016, d'une demande de modification du tracé indicatif afin que son emprise se situe sur des terres les plus difficiles à travailler, de moindre qualité et plus difficile d'accès. Cette proposition avait pour but de limiter la consommation de foncier agricole par l'infrastructure. Quelque soit le tracé qui sera arrêté à l'issue des études détaillées, il conviendra d'établir un accès entre les deux portions du tènement afin de permettre le déplacement du bétail et la réalisation des travaux de fenaison.

La variante vient ensuite se rapprocher de la voie ferrée à l'approche de la commune de Fessy. Le tracé porte atteinte à cinq exploitations. La construction de la future infrastructure devra s'accompagner du rétablissement systématique des accès.

Enfin, le projet passe à proximité d'une importante exploitation, la coupant de ses secteurs de pâturage et de fauche (aux abords de la RD 25). Il sera donc impératif de créer des ouvrages spécifiques indépendants du trafic automobile, compte tenu de la circulation générée par la création d'un échangeur.

La variante « Sud Planbois Voie Ferrée » rejoint la variante « Sud Planbois Forêt » pour traverser l'extrémité de la zone industrielle de Perrignier, entre la compostière du Léman et l'ancienne porcherie de la coopérative du Massif des Moises dont les bâtiments qui, bien que n'accueillant aujourd'hui plus d'animaux, restent fonctionnels pour la profession (réinstallation éventuelle d'un élevage de porc, stockage de fourrages, etc).

La variante passe ensuite à proximité du domaine de l'Abbaye, important centre d'élevage et d'entraînement de chevaux de courses dont les surfaces sont entièrement drainées et irriguées.

Variante « Sud Planbois RD 903 »

La variante Sud Planbois RD 903 s'inscrit au départ dans la poursuite de la variante Sud Planbois Voie Ferrée et diffère aux abords des deux étables de Puard. Les conséquences sur ces deux exploitations sont donc relativement identiques à celles décrites précédemment et obligeront aux mêmes aménagements (ouvrage de franchissement pour le bétail et engins agricoles).

La variante traverse les terres du Pays de la Côte déstructurant l'ensemble du secteur. Compte tenu de la répartition des terres, la majorité des exploitants du Pays de la Côte sera pénalisée par cette variante.

Tronçon commun Est

Les différentes variantes se rejoignent à l'aval de Mésinges pour aboutir au domaine de Lauzenettaz au point de jonction avec le contournement de Thonon-les-Bains. Les terrains sont mis en valeur sous forme de prairies ou de terres de cultures. Le point d'échange va fortement pénaliser un GAEC dont l'avenir est assuré (moyenne d'âge de 52,5 ans et projet d'installation en cours). Cette exploitation laitière est l'une des seules qui n'a jamais à utiliser la voie publique pour aller et venir du pâturage. Il est donc capital, pour permettre la poursuite de l'activité dans des conditions normales d'exploitation, de limiter au maximum les emprises sur cette structure. La réalisation de l'échangeur doit donc être réfléchi avec un souci constant d'économie d'espace et le maintien de l'utilisation agricole optimale des délaissés.

Synthèse

Sur le plan agricole, les conclusions pour chaque variante sont les suivantes :

Tableau 6 : Synthèse des impacts des 4 grandes variantes

VARIANTE « NORD PLANBOIS »	VARIANTE « SUD PLANBOIS FORET »	VARIANTE « SUD PLANBOIS VOIE FERREE »	VARIANTE « SUD PLANBOIS RD 903 »
Impact important sur des terres à fort potentiel agronomique entre Machilly et les Bracots (Bons-en-Chablais)			
Emprise agricole forte sur des terres à très bon potentiel agricole, jusqu'alors préservées. 3 exploitations directement concernées Morcellement de 3 tènements agricoles.	Fort morcellement d'une importante plaine agricole de 110 ha au nord-est de la ZAE des Bracots (Bons-en-Chablais) et où siège 1 exploitation.		
	Impact limité malgré un morcellement modéré sur 2 tènements agricoles Risque d'ouverture à l'urbanisation des Communaux de Brécovens.	Morcellement important sur les plateaux de Lully et de Perrignier où les terrains agricoles ont un fort potentiel agronomique. 7 exploitations se trouveront particulièrement touchées. Des rétablissements d'accès seront à prévoir pour réduire les impacts sur ces exploitations	Morcellement important sur Brenthonne, Lully, Perrignier, en particulier entre la voie SNCF et la RD 903. La majorité des exploitants du secteur sera pénalisée par cette variante. De nombreux rétablissements d'accès seront à prévoir pour réduire les impacts sur ces exploitations
Fort impact sur le secteur de Lauzenettaz (Allinges). Une exploitation importante et dynamique sera particulièrement impactée. Des aménagements d'accès seront à prévoir.			

La variante « Sud Planbois Voie Ferrée » n'est pas celle qui minimise l'impact agricole mais représente une solution de compromis entre différents enjeux : fonctionnalité, structuration du territoire, activités agricoles, nuisances, patrimoine culturel, eaux, milieux naturels, paysages et coûts. Le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains objet de la

présente étude s'appuie sur cette variante « Sud Planbois Voie ferrée », confirmant le choix retenu dans le cadre du projet de route express par la déclaration d'utilité publique du 17 juillet 2006.

Cette variante a un tracé suffisamment direct pour ne pas inciter les usagers en transit à emprunter un autre itinéraire. Le diffuseur central et le dispositif de péage de la liaison sont implantés au cœur de la zone d'activités de Perrignier.




COMPARAISON DES IMPACTS DE SOUS-VARIANTES LOCALISEES

Deux variantes localisées ont été analysées à la demande de la DREAL Auvergne-Rhône-Alpes en vue d'arrêter, à la suite d'une analyse multicritères incluant les impacts agricoles, le tracé indicatif présenté par le maître d'ouvrage à l'enquête d'utilité publique.

L'analyse des impacts agricoles s'appuie sur 3 points :

- **Le morcellement des tènements agricoles** - l'impact du morcellement et la fonctionnalité du tènement ont été évalués en fonction des modifications subies par le tènement.
- **L'emprise agricole** - elle est appréciée en fonction de la surface agricole impactée (calculée à partir des tracés fournis) et du nombre d'exploitations agricoles concernées.
- **La modification des accès aux parcelles** - l'accès aux parcelles est un aspect important à prendre en compte dans les projets d'aménagement. En effet, s'il est amené à supprimer des accès, il sera nécessaire d'en créer de nouveaux.

Dans les tableaux qui suivent, l'analyse des impacts des variantes s'appuie sur des estimations en fonction des tracés matérialisés sur les cartes présentées. Les impacts agricoles des tracés par critère ont été évalués à l'aide d'un code couleur hiérarchisé.

	Impact faible
	Impact modéré
	Impact important

La synthèse établie pour chaque variante est évaluée en fonction des critères énumérés ci-dessus. Cependant, ces critères ne pèsent pas le même poids dans la synthèse rédigée. En effet, **le morcellement des tènements est le critère qui aura le plus d'impact** pour les exploitations. Son évaluation pèsera donc plus fortement dans l'appréciation globale.

Site de Lully et échangeur de Perrignier

Les variantes du secteur de Lully et de l'échangeur de Perrignier permettent d'examiner l'impact de deux possibilités de tracé :

- Un tracé jumelé avec la voie ferrée suivi d'un échangeur en losange à l'est de la RD25 : « Tracé jumelé + losange »
- Un tracé décalé de la voie ferrée suivi d'un diffuseur en trompette à l'ouest de la RD25 : « Tracé décalé + diffuseur trompette »

Au nord de la commune de Lully, le projet se trouve sur un terrain particulièrement humide. Les parcelles agricoles sont aujourd'hui bien aménagées pour évacuer l'excès d'eau. Il est important de prendre en compte ces aménagements dans le projet car celui-ci pourrait provoquer une rétention des eaux qui impacterait fortement les parcelles situées au nord.

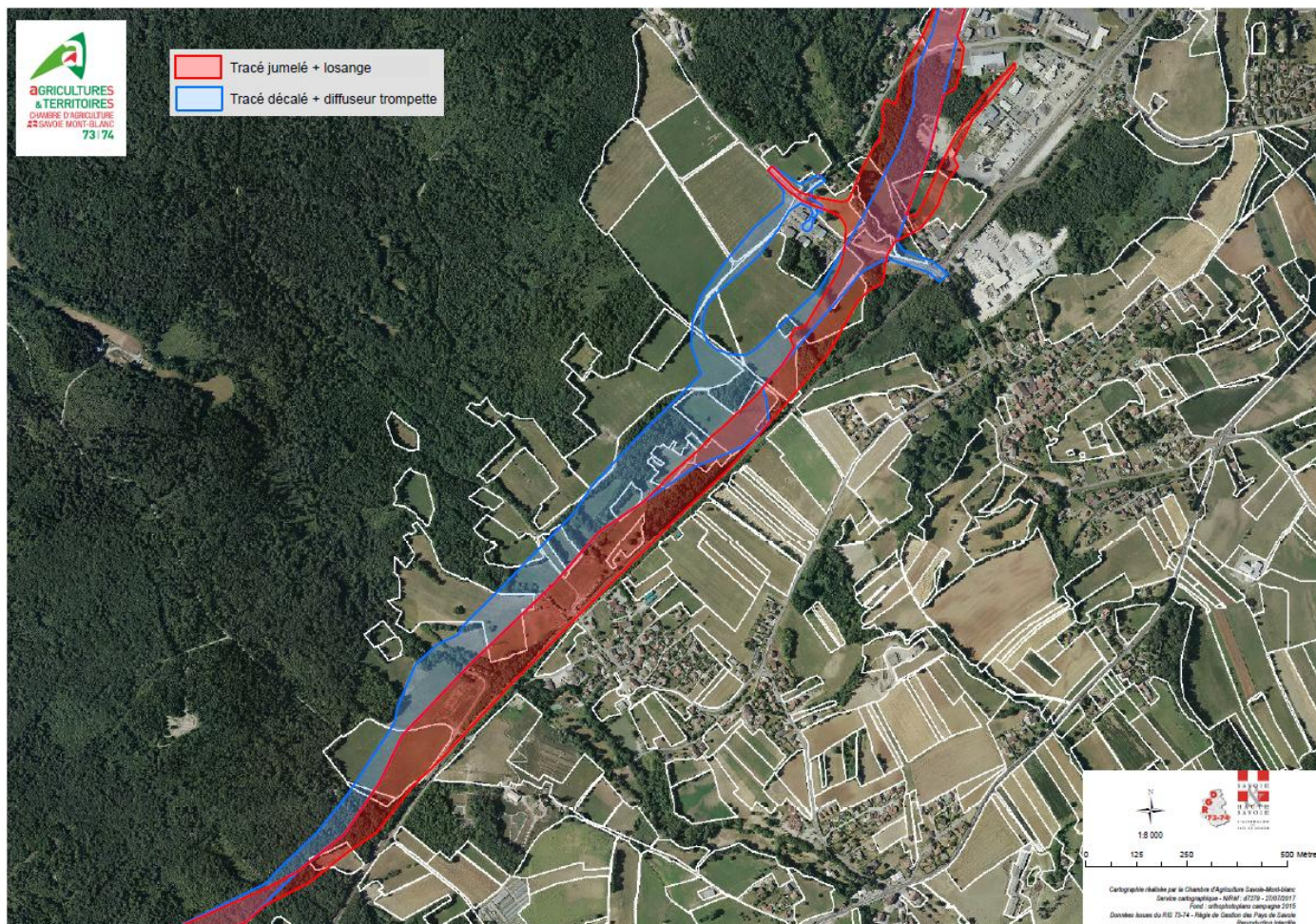


Figure 5 : Variantes proposées sur le secteur de Lully et de l'échangeur de Perrignier

Critères	Tracé jumelé + losange	Tracé décalé + diffuseur trompette
Morcellement	8 tènements agricoles touchés : rétrécissement de 7 et suppression d'un autre. ■	11 tènements agricoles touchés : rétrécissement de 5, division de 2, suppression de 3 et isolement de 1 (au cœur du bras de l'échangeur). ■
Emprise agricole	5 exploitations – 11,5 ha ■	6 exploitations – 13,6 ha ■
Accès	■	■

Critères	Tracé jumelé + losange	Tracé décalé + diffuseur trompette
<p>Synthèse des variantes du site de Lully et de l'échangeur de Perrignier</p>	<p>Le tracé « jumelé + losange » a des impacts modérés sur les terrains agricoles. En effet, le fait de longer la voie ferrée et la position de l'échangeur réduit grandement les impacts sur le morcellement et l'accès aux parcelles. De plus, elle économise plus de 2 ha de terres agricoles par rapport au tracé en décalé et avec le diffuseur trompette.</p>	<p>En passant en retrait par rapport à la voie ferrée sur Lully, le tracé « décalé + diffuseur trompette » morcelle de façon importante les terrains agricoles. De plus, le positionnement du tracé isole les parcelles qui se trouvent entre lui et la voie ferrée, ce qui les rend plus difficile d'accès. L'accès de l'autoroute coupe un grand tènement agricole homogène, la version « trompette » de l'échangeur a donc un impact important sur les terres agricoles. De plus, cette variante qui impacte particulièrement les prairies de proximité, fragilise davantage la pérennité d'une exploitation déjà fortement touchée par les impacts directs du projet : perte de 5 % de sa SAU, fort morcellement de son parcellaire et d'importants rallongements de trajet sur 6 grandes parcelles pâturées.</p>

Le tracé « jumelé + losange » est celui retenu par le maître d'ouvrage pour définir le tracé indicatif présenté à l'enquête d'utilité publique. L'étude d'impact déroulée ci-après a donc été établie à partir ce dernier.

Site de Brenthonne

La sous-variante du secteur de Brenthonne permet d'examiner l'impact d'un décalage du projet autoroutier vers le nord du tracé.



Figure 6: Variante proposée sur le secteur de Brenthonne

Critères	Tracé issu des études préalables	Variante « Brenthonne »
Morcellement	Division importante de 5 tènements et rétrécissement de 3 ■	Division de 5 tènements ■
Emprise agricole	7 exploitations – 2,6 ha ■	6 exploitations – 2,2 ha ■
Accès	■	■
Synthèse de la sous-variante du site de Brenthonne	Le tracé sur le secteur de Brenthonne est particulièrement impactant pour l'agriculture. Il morcelle grandement deux grands tènements agricoles homogènes.	Comparativement, cette variante est plus avantageuse pour l'agriculture. Elle permet principalement de limiter le morcellement des tènements agricoles. Plus ce tracé se décale vers le nord et moins il impactera les terrains agricoles.

Le tracé issu des études préalables correspond au tracé indicatif présenté à l'enquête d'utilité publique sur la base duquel est établie l'étude d'impact présentée ci-après. La variante « Brenthonne » s'inscrit cependant dans la bande de travaux soumise à l'enquête. Le tracé définitif du projet sera arrêté à l'issue des études détaillées et d'une analyse multicritères par le concessionnaire, postérieurement à la déclaration d'utilité publique.

IMPACTS AGRICOLES DE LA VARIANTE « SUD PLANBOIS VOIE FERREE »

L'aire d'étude de l'analyse des impacts agricoles correspond à un périmètre de 500 mètres de part et d'autre de l'axe du tracé indicatif du projet présenté par le maître d'ouvrage à l'enquête d'utilité publique, soit une largeur de 1 000 mètres. Cette largeur a été retenue pour des raisons de structuration des parcelles agricoles. En effet, un équipement linéaire a des impacts « directs » – lié à l'infrastructure – et des impacts « indirects », effets induits sur les exploitations et autres structures agricoles.

Les exploitations concernées par le projet

Les exploitations agricoles valorisant des terrains dans l'aire d'étude sont au nombre de 48. Parmi elles, 7 ont leur siège compris dans l'aire d'étude.

46 exploitations ont leur siège répartis sur 17 communes du Bas Chablais (Allinges, Ballaison, Bons-En-Chablais, Brenthonne, Cervens, Chens-Sur-Leman, Draillant, Fessy, Loisin, Lully, Lyaud, Machilly, Margencel, Messery, Perrignier, Sciez et Veigy-Foncenex), une a son siège sur Cranves Sales et une sur Saint-Cergues.

De manière générale, l'agriculture concernée par l'aire d'étude est bien structurée et les sièges d'exploitations sont nombreux à être en forme sociétaire (70 %). Cela s'inscrit dans l'évolution départementale de la professionnalisation de l'agriculture.

Tableau 7: Les exploitations concernées par l'aire d'étude selon leur statut (données CASMB 2016)

	Nombre	Part dans le total
GAEC	14	30 %
EARL	12	26 %
Autres types sociétés	6	13 %
Individuel	14	30 %

Les productions des 46 exploitations concernées par le projet sont, à l'image du Bas Chablais, diversifiées. On retrouve la dominance des élevages de bovins (62 %), la forte présence d'exploitations spécialisées dans les grandes cultures (25 %), quelques élevages de chevaux et des productions spécialisées (horticulture, arboriculture, vignes).

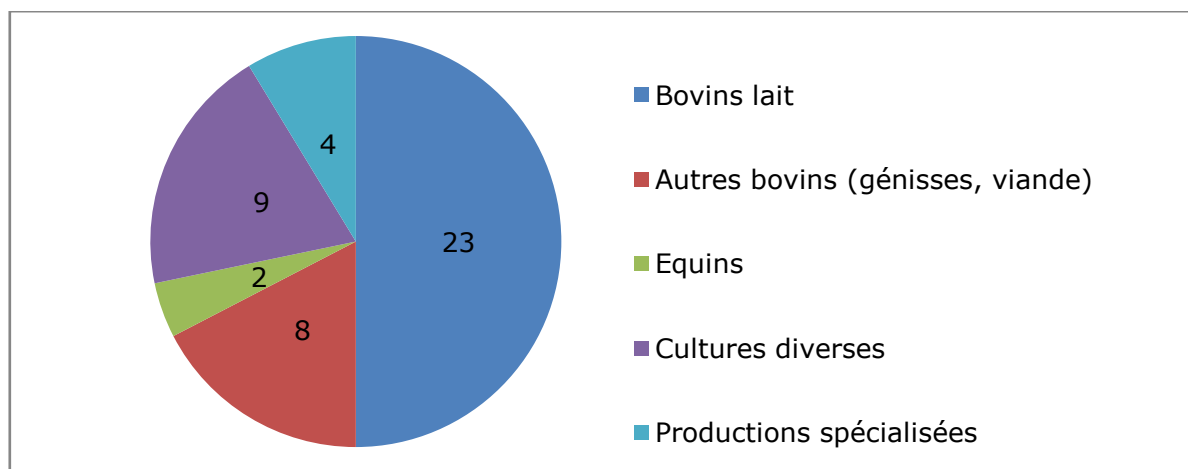


Figure 7 : Activité principale des exploitations concernées par l'aire d'étude

Aujourd'hui plusieurs projets sont en réflexion sur les exploitations concernées par l'aire d'étude : 8 projets d'installation, 5 projets de création/amélioration de bâtiments, 5 projets d'agrandissement et 2 projets d'achat de matériel agricole.

Des impacts directs sur les exploitations agricoles

Le projet aura des impacts directs, c'est-à-dire son, emprise directe sur les terres et ce qu'elles représentent pour les exploitations qui les cultivent.

La perte de foncier, une réduction des capacités de production

Dans un périmètre de 500 mètres de part et d'autre de l'axe de la voie, **les 680 ha de terres agricoles concernées sont des terres à fort potentiel agricole** valorisées à 53% sous forme de prairies permanentes, 23 % en prairies temporaires et 24 % en cultures qui ont pour but de produire des grandes cultures et du fourrage (maïs). Parfois autoconsommées, **les grandes cultures représentent une source de revenus importante pour les exploitations du Bas Chablais.**

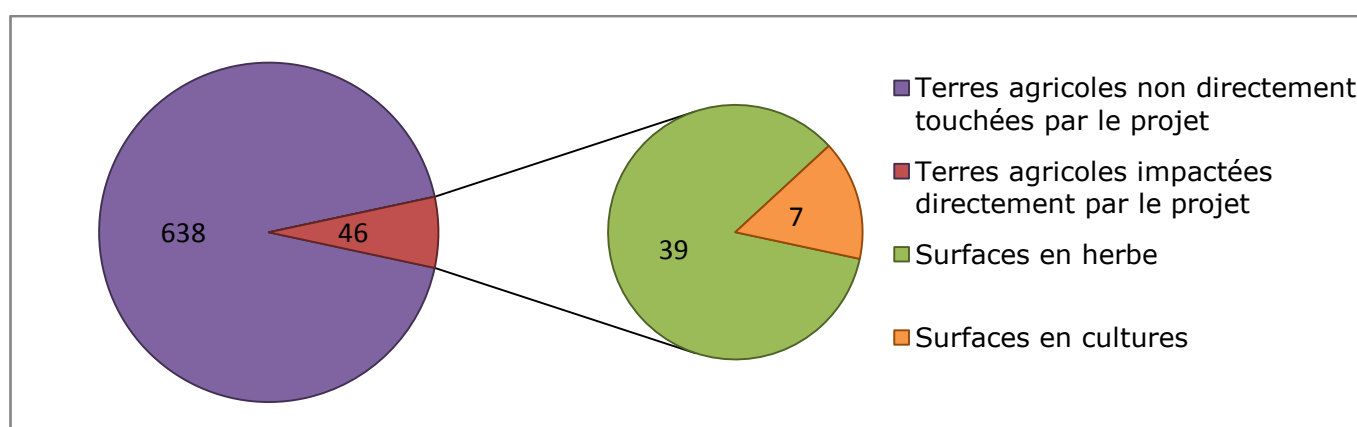


Figure 8 : Impact sur les surfaces agricoles de l'aire d'étude (en hectares)

Sur les 680 ha agricoles du périmètre de l'étude, **46 hectares sont directement impactés par le projet** (voir figure ci-dessus). **26 exploitations sont concernées par cette perte de foncier.**

Ce chiffre s'apprécie comme un ordre de grandeur sur la base des emprises du tracé indicatif retenu par le maître d'ouvrage de la liaison autoroutière pour l'étude d'impact. Il s'appuie sur les données du recensement parcellaire graphique de 2015. L'opération ferroviaire intervient de façon marginale dans cette évaluation, de l'ordre de 0,4ha.

De manière générale, les surfaces directement impactées sont principalement des prairies pâturées et fauchées. Pour la filière bovine laitière, dominante dans le secteur, les terres de fauche et de pâture ont une importance particulière. En effet, **elles permettent une bonne autonomie fourragère qui est indispensable pour la valorisation du lait par le biais des signes de qualité AOP Reblochon et AOP Abondance.**

Ces impacts auront des répercussions sur les exploitations concernées. En effet, **ces parcelles qui disparaissent représentent une perte directe de production et donc de revenus.** Les surfaces perdues varient entre 3 ares et 10 hectares par exploitation agricole.

Les exploitations impactées par cette perte de foncier sont pour plus de moitié des exploitations laitières (15). On dénombre 5 exploitations spécialisées dans les grandes cultures et 6 élevages de bovins viande ou de génisses.

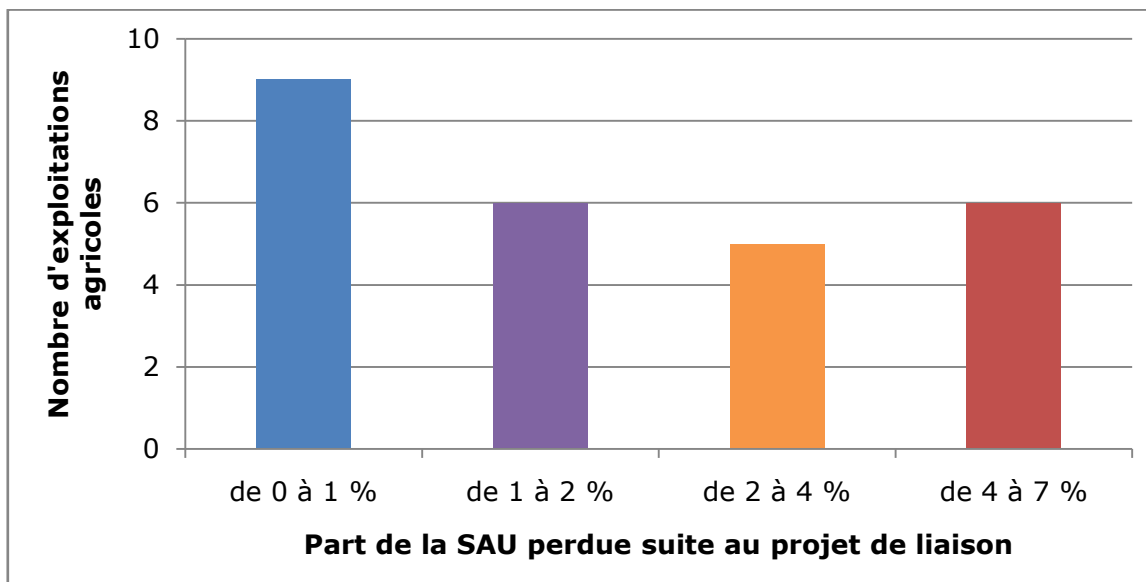


Figure 9 : les exploitations agricoles concernées par la perte de SAU

Parmi les 26 exploitations qui perdent du foncier suite au projet, **6 exploitations agricoles perdent plus de 4 % de leur surface agricole utile dont 2 d'entre elles perdent plus de 5 % de leur surface en rotation (cultures et prairies temporaires) et 4 perdent plus de 5 % de leur surface en prairie permanente. 19 exploitations perdent moins de 2 % de leur SAU.**

Tableau 8 : principales exploitations impactées par le projet et les surfaces concernées

	Perte en hectares	Production principale	Proportion perdue dans SAU totale	Surface en rotation perdue	Surface en prairies permanentes perdue
EA1	10	BOVINS LAIT	6 %	11 %	3 %
EA2	4	BOVINS LAIT	6 %	8 %	3 %
EA3	2	BOVINS LAIT	5 %	0 %	8 %
EA4	9	BOVINS LAIT	5 %	0 %	10 %
EA5	3	BOVINS LAIT	5 %	0 %	6 %
EA6	1	BOVINS VIANDE	4 %	0 %	6 %

Dans le tableau 8, sont représentées les exploitations agricoles les plus touchées par l'impact direct du projet. En effet, **elles perdent entre 4 et 7 % de la surface totale exploitée**. Ces pertes de surfaces représentent une baisse directe de revenus (grandes cultures), des charges supplémentaires (achats de fourrages) et un affaiblissement du système d'exploitation liés à une réduction du parcellaire et une rupture de son équilibre.

ZOOM SUR LES ELEVAGES LAITIERS

→ **15 exploitations laitières** subissent une perte de foncier. Au total, elles cumulent un cheptel de **845 vaches laitières** pour une production globale de **4 640 000 litres de lait**.

Elles vendent leur lait au tarif **AOP Reblochon**. Cela signifie qu'elles suivent le cahier des charges de cette AOP mais leur lait peut aussi être transformé en d'autres fromages : AOP Abondance, IGP Tomme ou Emmental de Savoie... car leur cahiers des charges sont moins contraignants.

Les surfaces perdues par ces exploitations représentent 38,5 ha dont 36 ha de prairies (permanentes et temporaires). **75 % de des surfaces perdues sont répercutées sur 5 exploitations**. Elles perdent, en moyenne, **5,4% de leur SAU** (5,7 ha/EA en moyenne). **90 % de ces pertes sont des pertes de prairies**.

Le morcellement des parcelles

L'infrastructure de la liaison Machilly – Thonon-les-Bains va couper des parcelles. Ces coupures auront un impact sur les exploitations qui les valorisent.

L'utilisation de grandes parcelles uniformes facilite le travail des champs et engendre moins de charges de production pour les agriculteurs qui les exploitent. Le rétrécissement, la déformation et la division des parcelles rendent leur valorisation plus contraignante et plus onéreuse.

Il est possible de dénombrer une trentaine de tènements d'une surface moyenne de 11 hectares morcelés par le projet. Les agriculteurs qui les exploitent subiront, en plus de la perte directe de surface, une difficulté accrue pour les travailler : fauche, travail du sol, semis, récolte. Les pâtures morcelées posent également des problèmes pour la gestion des animaux : accès à l'eau, accès des animaux, changements plus fréquents de parcs...

Le morcellement des parcelles du projet actuel concerne 23 exploitations agricoles. 11 d'entre elles n'auraient qu'une seule parcelle morcelée par l'infrastructure, 6 auraient entre 2 et 4 parcelles morcelées et **5 d'entre elles auraient entre 5 et 8 parcelles morcelées.**

Des accès réaménagés

La création d'une telle infrastructure linéaire impactera inévitablement des axes routiers et divers accès. Dix axes routiers et vingt accès aux parcelles ont été identifiés dont 8 sont à la fois des axes routiers et des accès aux parcelles³. Ainsi, **22 passages fréquemment utilisés par les agriculteurs et les troupeaux sont concernés par ce projet de liaison.** Ces accès sont utilisés par les agriculteurs mais aussi les structures agricoles (coopératives, entreprises de travaux agricoles...) et les forestiers. Tel que le projet est formulé aujourd'hui, la majorité des accès utilisés seront rétablis.

Impacts sur les accès aux parcelles

Le projet concerne 20 accès actuellement empruntés par les agriculteurs, leur troupeau et les entreprises de travaux agricoles pour accéder aux parcelles qu'ils exploitent. Ces accès desservent plus de **220 ha de cultures et de pâtures** (carte des divers accès en Annexe).

Sur la base des études préalables transmises par le maître d'ouvrage, il est envisagé de rétablir sur place 13 accès. **Ces rétablissements ne poseront aucune contrainte supplémentaire aux utilisateurs** si les voiries sont adaptées aux gabarits des engins agricoles et forestiers. Ils desservent 166 ha de terrains agricoles.

L'impact sur les accès agricoles est évalué en durée pour être pertinent quant aux conséquences réelles sur les entreprises (coûts supplémentaires, temps de travail induits, gestion du troupeau...).

7 réaménagements d'accès rallongent le temps de trajet pour un total de 58 ha et de 14 exploitations agricoles. Malgré les courtes distances parcourues, les trajets en tracteur sont longs : vitesse plus faible, les gabarits des engins agricoles les obligeant à emprunter des détours, intersections et ronds points imposants un fort ralentissement, voir un arrêt complet du véhicule qui, cumulés, rallongent grandement les temps de parcours. Pour une parcelle fauchée, il faut compter une trentaine d'aller-retour par an.

Les temps de parcours sont facilement doublés si le trajet est fait à pied, avec les animaux. Le rallongement du temps de trajet ne représente pas qu'un temps de travail supplémentaire mais aussi une augmentation des charges liées au transport, des problèmes de pieds sur les animaux, une perte de production de lait... Cela pèsera donc dans les trésoreries des entreprises concernées.

³ L'accès aux parcelles n°5 = l'axe routier C. De même 7 = D, 10 = E, 12 = F, 16 = G, 17 = H, 19 = I et 20 = J

Le tableau ci-dessous est un récapitulatif des accès aux parcelles et de leurs enjeux. Le degré d'impact de chaque accès est déterminé en fonction de la fréquence d'utilisation de l'accès ainsi que du potentiel des terres et de la taille du tènement qu'il dessert.

Tableau 9 : Récapitulatif des accès aux parcelles et de leurs enjeux

N° Accès	Voie	Surface concernée en hectares	Enjeux 1 = fort ; 2 = important ; 3 = faible	Nombre d'exploitations concernées	Rallongement potentiel du temps de parcours
1	Chemin rural	3,5	2	1	Oui
2	Chemin rural dit des Bois de Brens	1,6	2	2	Oui
3	Voie communale n°28	2,2	2	1	Non
4	Chemin rural parallèle à la bande d'étude dans les communaux de Brens	3,3	2	3	Non
5	D 20	1,3	1	7	Non
6	Route de la Tuilière	3,0	1	6	Oui
7	Route des crets communs	90,6	1	8	Non
8	Chemin du Moulin Challande	17,1	1	11	Non
9	Chemin des castors	0,4	3	1	Non
10	Chemin des petits bois	2,5	2	3	Oui
11	Voie communale n°16	9,2	1	2	Non
12	Voie communale n°8	7,2	2	3	Non
13	Chemin de la côte	3,9	2	1	Non
14	Route des Pannières	2,3	1	3	Non
15	Chemin des Blessenys	19,7	1	3	Non
16	D 25	29,6	1	2	Oui
17	D 135	0,3	1	2	Non
18	Chemin des Clies	2,3	2	2	Oui
19	D 233	8,4	1	1	Non
20	Chemin des Marais Durzilly	15,3	1	3	Oui

Impacts sur les axes routiers

Certains axes routiers représentent un enjeu capital pour les exploitations et structures agricoles qui les empruntent. En effet, il est nécessaire aussi de prendre en compte l'accès vers et par d'autres structures agricoles : CUMA (Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole), coopératives laitières et céréalières, marchands de matériels et de bétail, entreprises de travaux agricoles...

Ainsi, **10 axes routiers fréquemment utilisés ont été repérés** (cf. tableau 10). Parmi eux, les axes suivants ont été identifiés comme d'importance majeure pour la circulation agricole :

- RD35 : Bons-en-Chablais ↔ Douvaine/Massongy
- Route des bois : Bons-en-Chablais ↔ Ballaison/Massongy
- RD20 : Bons-en-Chablais ↔ Ballaison/Massongy
- RD25 : Perrignier ↔ Sciez
- Route de Jouvernex : Perrignier ↔ Margencel
- RD233 : Allinges ↔ Margencel
- Chemin des Marais Durzilly : Allinges ↔ Margencel

Ils permettent l'accès par et vers les structures suivantes :

- Vidonne, marchand de matériel agricole à Massongy
- Cusin & Dutruel, marchand de matériel agricole à Douvaine
- Vuattoux, entreprise de travaux agricoles à Anthy-sur-Léman
- Bibollet, entreprise de travaux agricoles à Cornier
- Milano entreprise de travaux agricoles à Monnetier-Mornex
- Cuma des Moises, Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole à Cervens
- Cuma des Allinges, Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole à Allinges
- Jura Mont-Blanc, coopérative agricole à Douvaine
- Coopérative Laitière du Massif des Moises à Cervens
- Coopérative Laitière de Brenthonne
- Négociants en bestiaux

D'après le projet actuel, **les 10 axes routiers utilisés par les diverses structures agricoles sont tous rétablis**. Ceci limite l'impact de l'autoroute sur ces structures malgré un léger rallongement de trajet sur 4 axes (accès G, H, I et J).

Tableau 10 : Récapitulatif des axes routiers empruntés par les agriculteurs et structures agricoles

Accès	Axe	Type d'ouvrage	Type de circulation
A	Bons-En-Chablais ↔ Massongy, Douvaine	Passage supérieur	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...)
B	Bons-En-Chablais ↔ Massongy, Douvaine, Ballaison	Passage inférieur	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...) + engins forestiers
C	Bons-En-Chablais ↔ Ballaison	Passage supérieur	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...) + engins forestiers
D	Bons-En-Chablais ↔ Forêt de Planbois	Passage supérieur	Matériel de fenaison + engins forestiers
E	Bons-En-Chablais ↔ Forêt de Planbois	Passage inférieur	Matériel de fenaison + engins forestiers
F	Lully ↔ Forêt de Planbois	Passage inférieur	Matériel de fenaison + engins forestiers
G	Perrignier ↔ Sciez	Passage supérieur (par l'échangeur)	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...) + engins forestiers
H	Perrignier ↔ Margencel	Passage supérieur (par l'échangeur)	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...) + engins forestiers
I	Allinges ↔ Margencel	Passage supérieur	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...) + engins forestiers
J	Allinges ↔ Margencel	Passage supérieur	Gros engins agricoles (remorques, moissonneuses...) + engins forestiers

Synthèse des impacts directs

Sans référence méthodologique éprouvée en la matière permettant de calculer les impacts directs sur les exploitations, cette étude fait le choix d'utiliser une méthode basée sur le calcul d'un facteur « Impact » à partir des trois critères énumérés précédemment : la perte de SAU, le morcellement du parcellaire et les accès aux terrains. Ce facteur « impact » équivaut au cumul de l'emprise sur la SAU, du morcellement et de la modification des accès pour chaque exploitation :

$$F_{Impact} = f_{SAU} + f_M + f_A$$

Ces différents facteurs sont calculés de la sorte :

- L'impact de l'emprise (f_{SAU}) est déterminé à partir de la perte de foncier que représente la structure sur la SAU de l'exploitation.

Emprise sur SAU	Valeur de f_{SAU}
0 %	0
0 % < emprise < 2 %	1
2 % ≤ emprise < 5 %	2
≥ 5 %	3

- L'impact du morcellement (f_M) est déterminé à partir du nombre d'îlots subissant un morcellement par le tracé.

Nbre d'îlots impactés	Valeur de f_M
0	0
0 < Nbr < 2	1
2 ≤ Nbr < 5	2
≥ 5	3

- L'impact liés à la modification des accès (f_A) est déterminé à partir de la taille des tènements concernés par les accès modifiés et par le type de modification (non encore rétablis, temps de trajet supplémentaire...).

- Pour les accès concernés par un rallongement de temps de trajet :

$$a = \sum t + m$$

Dans cette équation t est déterminé en fonction de la taille de l'îlot concerné (petit, $t = 1$; moyen, $t = 2$, grand, $t = 3$).

Aussi, $m = 1$ si le temps de trajet est de + 15 min et $m = 2$ si + 30 min

- Pour les accès concernés par un accès non rétablis :

$$b = t \times 2$$

L'indice « accès » I_a est calculé pour chaque exploitation en fonction du nombre d'accès qui la concerne. Cet indice varie entre 0 (pas d'impact) et 11 (impact très important)

Valeur de $I_a = a + b$	Valeur de f_A
0	0
0 < I_a < 4	1
4 ≤ I_a < 8	2
≥ 8	3

Cette analyse permet de mieux visualiser le cumul des impacts directs sur les 48 exploitations de l'aire d'étude. La somme des impacts fait que F_{Impact} varie entre 0 (pas d'impact direct sur cette exploitation) et 9 (impact très fort sur l'exploitation).

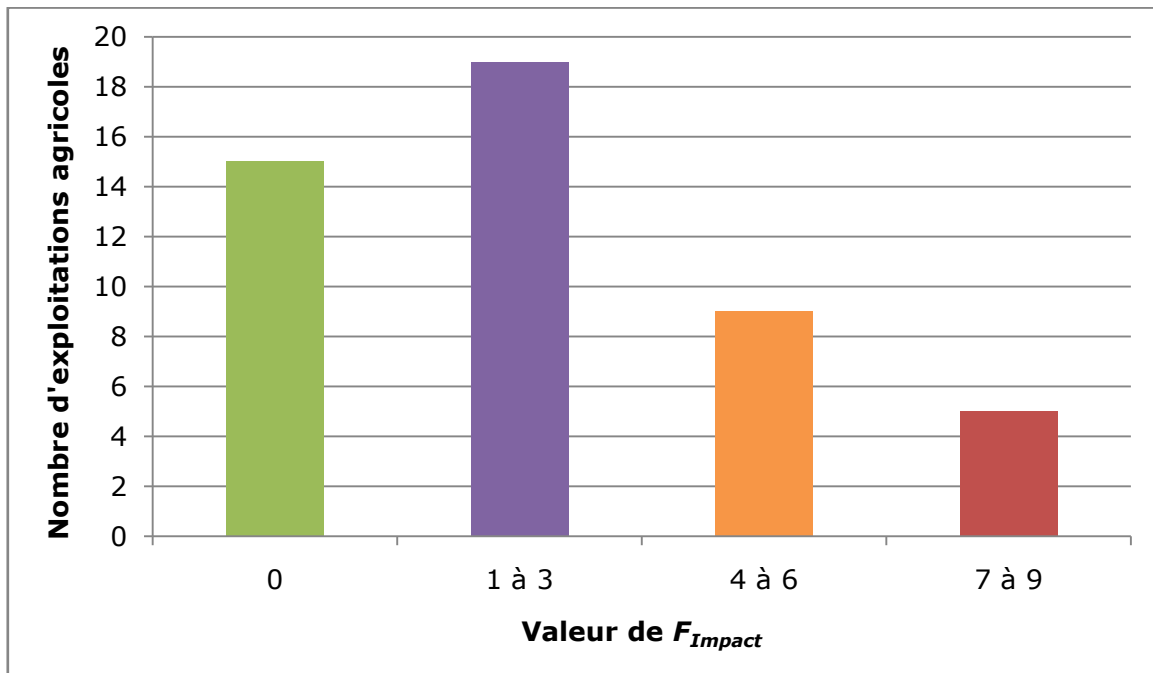


Figure 10 : Cumul des impacts directs sur les exploitations concernées par le projet

La figure 8 montre **que pour 34 exploitations le projet aura peu, voire pas d'impact direct** sur le travail des agriculteurs.

Toutefois, **9 exploitations** seront impactées au niveau du morcellement, des accès et de la perte de surface.

Enfin, **5 exploitations sont plus particulièrement concernées par les impacts directs du tracé de référence du projet**. Ces exploitations sont principalement des structures importantes dont 3 sont sous forme de sociétés. On y trouve 4 élevages de vaches laitières et 1 exploitation de grandes cultures.

Il conviendra de tout mettre en œuvre pour limiter les impacts directs sur ces entreprises.

ZONES POTENTIELLES DE DEPOTS DE DEBLAIS EXCEDENTAIRES

Au préalable, nous indiquons que les aménagements liés aux matériaux excédentaires doivent répondre aux orientations du Plan Départemental de Prévention et de Gestion des Déchets issues du BTP.

Les matériaux inertes excédentaires provenant du chantier d'autoroute concédée Machilly-Thonon devront donner lieu prioritairement:

1. à un réemploi sur le chantier même ;
2. à une réutilisation et/ou un recyclage pour d'autres chantiers, ou pour la remise en état de carrières ;
3. dans l'hypothèse d'une impossibilité technique ou économique, il conviendra de privilégier les stockages de matériaux inertes en dehors des espaces agricoles.

Ce n'est donc qu'en dernier ressort que la possibilité de stockage des déblais excédentaires est susceptible de s'envisager au sein des espaces agricoles.

Dans ce cas, il conviendra de privilégier des sites à faibles potentiels agricoles en ayant pour objectif de valoriser ces dits sites et de contribuer à une amélioration agricole effective des terrains concernés. Au final, les sites qui auront été identifiés devront obligatoirement être remis en bon état agricole pour permettre une réutilisation normale à terme.

Aussi, les terrains agricoles pouvant faire l'objet de véritables améliorations agricoles (notamment en terme de potentiel agricole, de meilleure fonctionnalité, d'agronomie) devront être identifiés en concertation avec la profession agricole.

Dès lors, que ces sites auront été choisis en concertation avec la profession agricole, le maître d'ouvrage devra prévoir ces différentes modalités dans le cahier des charges et devra l'imposer auprès des entreprises intervenantes qui devront exposer clairement dans leurs dossiers de réponse aux appels d'offre les moyens qu'elles mettront en œuvre pour y répondre.

Afin d'assurer un suivi cohérent de ces sites de dépôts de stockage de déblais excédentaires sur les espaces agricoles finalement identifiés, le maître d'ouvrage devra faire appel à un expert agronome. Celui-ci définira les modalités technique de décapage/ stockage des terres, de remblaiement, et de remise en état agricole au final. Il assurera également un suivi global du chantier de stockage et de remise en état agricole jusqu'à son terme.

Dans ce cadre, le maître d'ouvrage se référera au protocole négocié avec la profession agricole.

Il convient enfin de rappeler que les exploitations agricoles concernées par ces dépôts de déblais excédentaires, exploitations qui peuvent être différentes de celles directement impactées par l'emprise du projet d'autoroute concédée, devront être indemnisées selon les dispositions du protocole régional d'indemnité des travaux en cours d'actualisation afin de pouvoir compenser les impacts temporaires et/ou définitifs générés.

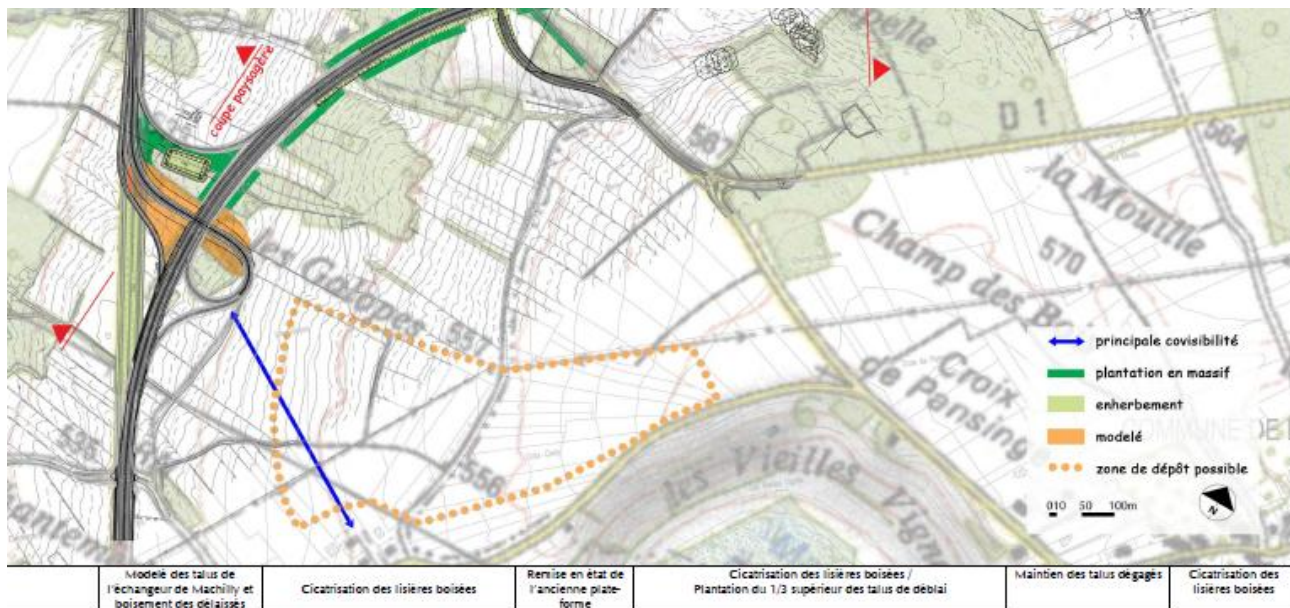
Trois sites potentiels ont été identifiés par le maître d'ouvrage dans le cadre des études préalables du projet autoroutier.

Analyse des propositions

Site de Couty à Machilly

- Surface : 9 ha
- Volume estimé : 200 à 400 000 m³

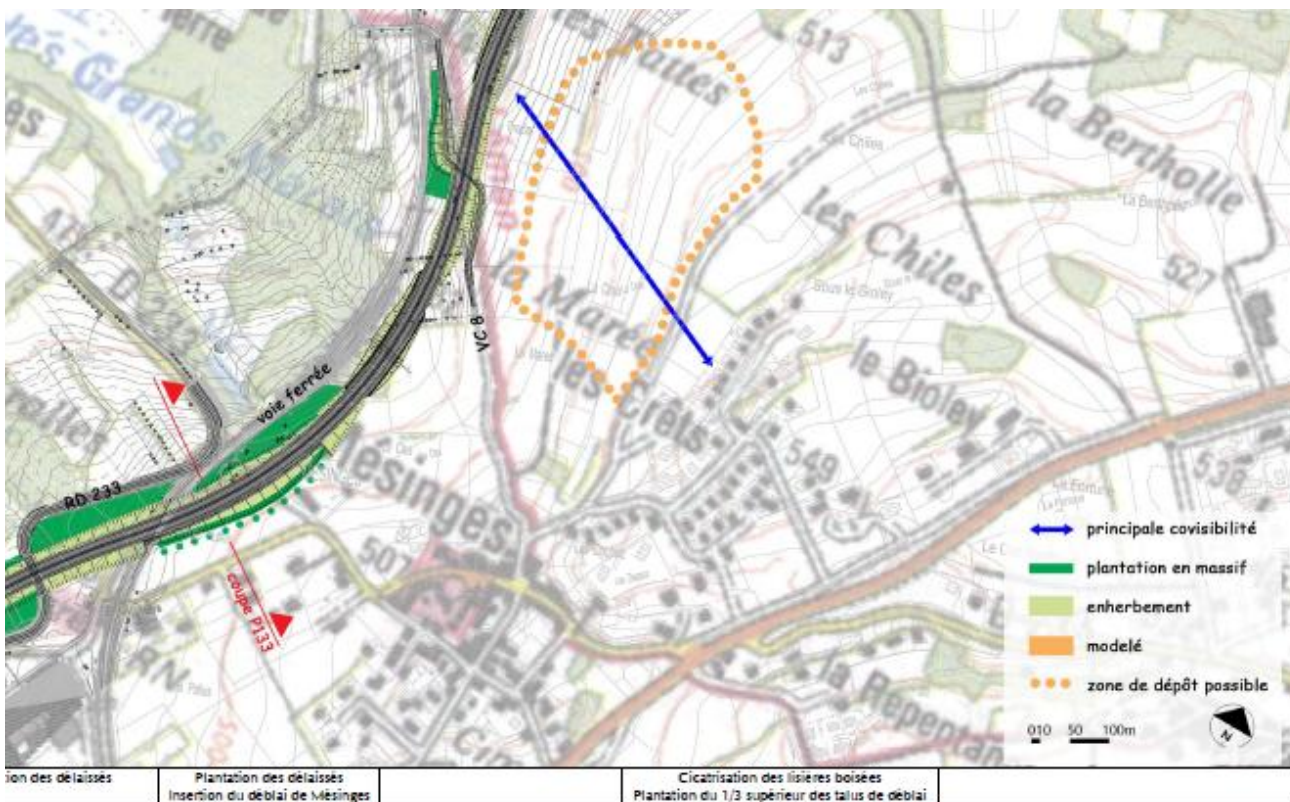
Le site de dépôt proposé à l'ouest du lac de Machilly paraît peu judicieux. En effet, ce secteur, dont la configuration agricole actuelle est bonne, est plat et très bien valorisé.



Site des Crêts à Allinges

- Surface : 6 ha
- Volume estimé : 200 à 285 000 m³

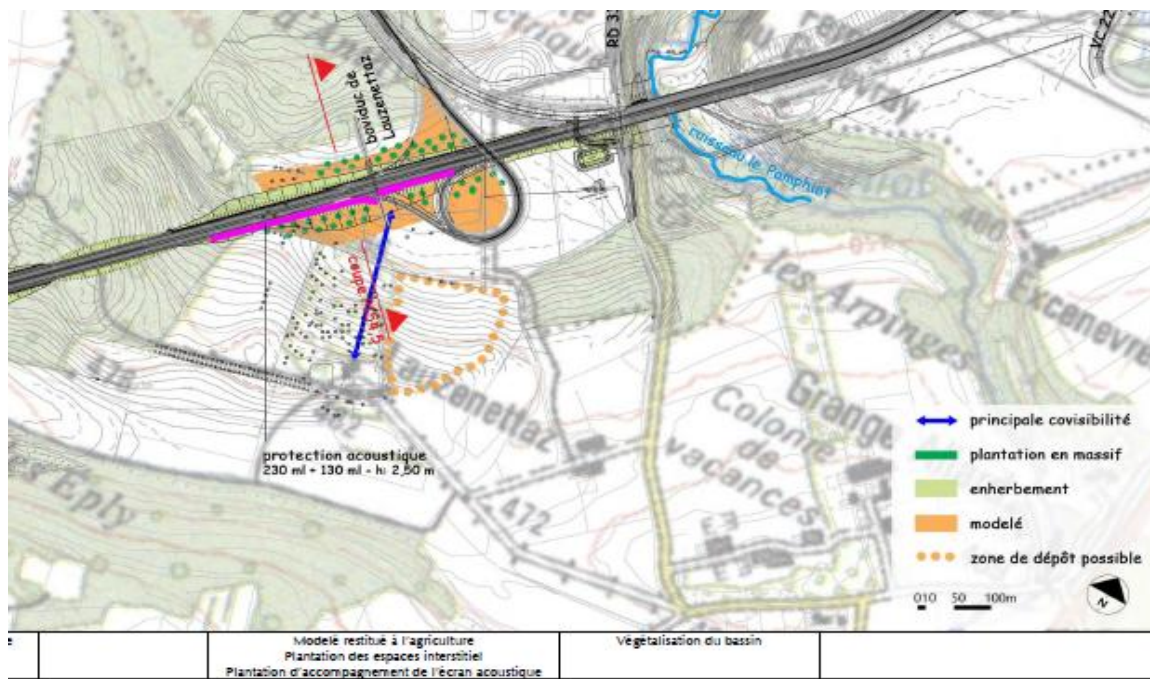
Le site identifié au nord de Mesinges ne paraît pas comme un secteur agricole pouvant être amélioré. Effectivement, le lieu-dit « Les Tattes » est connu pour son fort potentiel agricole. Les agriculteurs y cultivent d'ailleurs beaucoup de céréales et les pâtures offrent de très bons rendements.



Site de Lauzenettaz à Allinges

- Surface : 1,5 ha
- Volume estimé : 55 à 65 000 m³

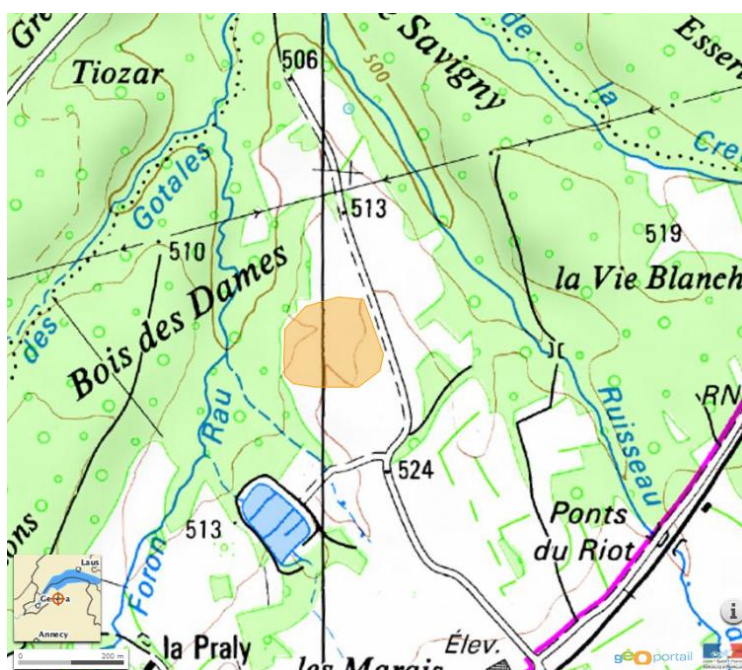
La parcelle proposée au lieu-dit Lauzenettaz n'apportera rien de plus au milieu agricole. Au contraire, cette parcelle pâturée est à proximité d'un siège d'exploitation et représente un atout particulier pour celle-ci. De plus, l'exploitation concernée a déjà été particulièrement impactée par le contournement de Thonon et fait partie des plus impactées par le projet de liaison.



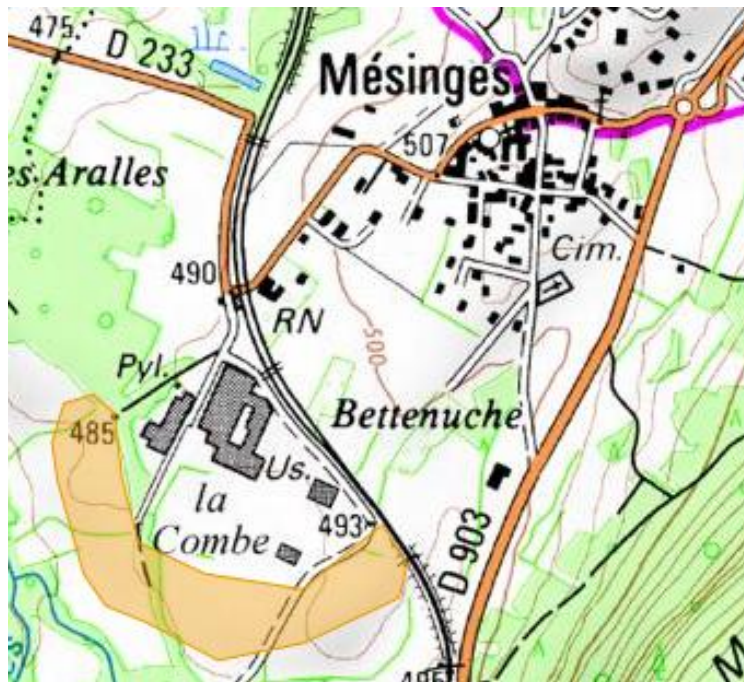
Sites potentiels identifiés dans le cadre de la présente étude

Plusieurs secteurs ont aujourd'hui été identifiés comme zones de remblais potentielles :

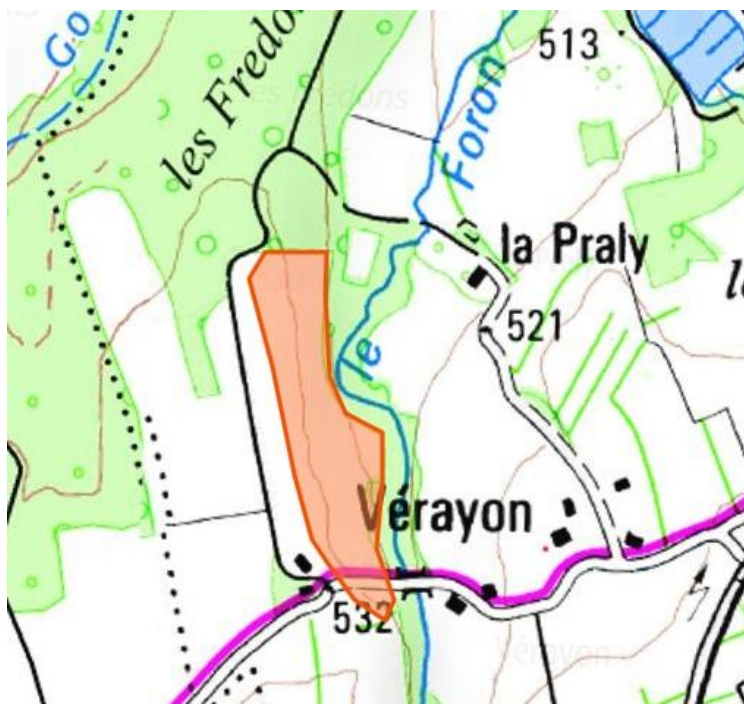
- Les Communs Est, à Brenthonne



- La Combe, à Allinges



- En bordure du Foron, à Brenthonne



IMPACTS AGRICOLES DE LA SUPPRESSION DU PN 65 ET DE LA DENIVELLATION DU PN 66

Dans le cadre de la concertation publique sur le projet de liaison autoroutière, il a été retenu d'intégrer au projet autoroutier la suppression des PN65 et 66. A la suite de premières analyses et de la concertation avec les acteurs locaux, il est retenu de supprimer le PN65 et de déniveler le PN66.

Deux familles de solutions ont été envisagées :

- les solutions 1 et 1bis qui consistent à rétablir la RD135 en-dessous de la voie ferrée par la création d'un pont-rail à l'emplacement du passage à niveau existant. Les solutions 1 et 1 bis diffèrent au niveau du rétablissement des accès riverains et à la gare : la solution 1 rétablit ces accès par une boucle dans un tènement agricole pour rejoindre le chemin de la Barlière, la solution 1bis les rétablit en créant une voie parallèle à la RD135.
- les solutions 2a et 2b qui consistent à rétablir la RD135 par la création d'un ouvrage légèrement au nord-est de l'emplacement du passage à niveau existant, en déviant la RD135. Les solutions 2a et 2b diffèrent par le fait que la solution 2a est un pont-rail, la RD135 passant sous la voie ferrée, la solution 2b est un pont-route, la RD135 passant au-dessus de la voie-ferrée.

Suppression du PN 65

Le passage à niveau 65 (PN 65) est aujourd'hui fréquemment utilisé par 3 exploitations dont le siège se trouve relativement proche. L'ensemble des parcelles auquel il permet d'accéder forme un grand tènement de 49 ha.

Pour 1 exploitation particulièrement, la suppression du PN 65 est un enjeu de taille car elle exploite des parcelles situées de part et d'autre de la voie ferrée.

Pour minimiser l'impact de la suppression du PN 65, le maître d'ouvrage projette la création d'un accès le long de la voie ferrée qui permettra de rejoindre le PN 64. Cette alternative engendrera un rallongement de parcours d'environ 1 kilomètre entre les bâtiments d'élevage et les parcelles situées au sud de la voie ferrée.

L'exploitation en question fait partie des plus impactées par le projet de liaison, **le raccordement de ses bâtiments au PN 64 de Perrignier réduira les impacts liés à la suppression du PN 65** mais engendrera toutefois des charges et du temps de travail supplémentaire.

Dénivellation du PN 66 sur Perrignier

L'exploitation concernée par les variantes proposées est celle concernée par la suppression du PN 65 et qui est déjà impactée par le projet autoroutier. Trois des quatre variantes proposées divisent une parcelle stratégique pour cette exploitation : les variantes 1, 2a et 2 b. **Le morcellement de cette parcelle de pâturage pour des vaches laitières serait un impact supplémentaire. Il pourrait remettre en cause le fonctionnement et donc l'équilibre économique de cette exploitation.**

La variante 1bis a un impact moindre sur cette parcelle, elle rétrécit ce grand tènement agricole mais ne le morcelle moins, ce qui permet de conserver une partie de son entité.

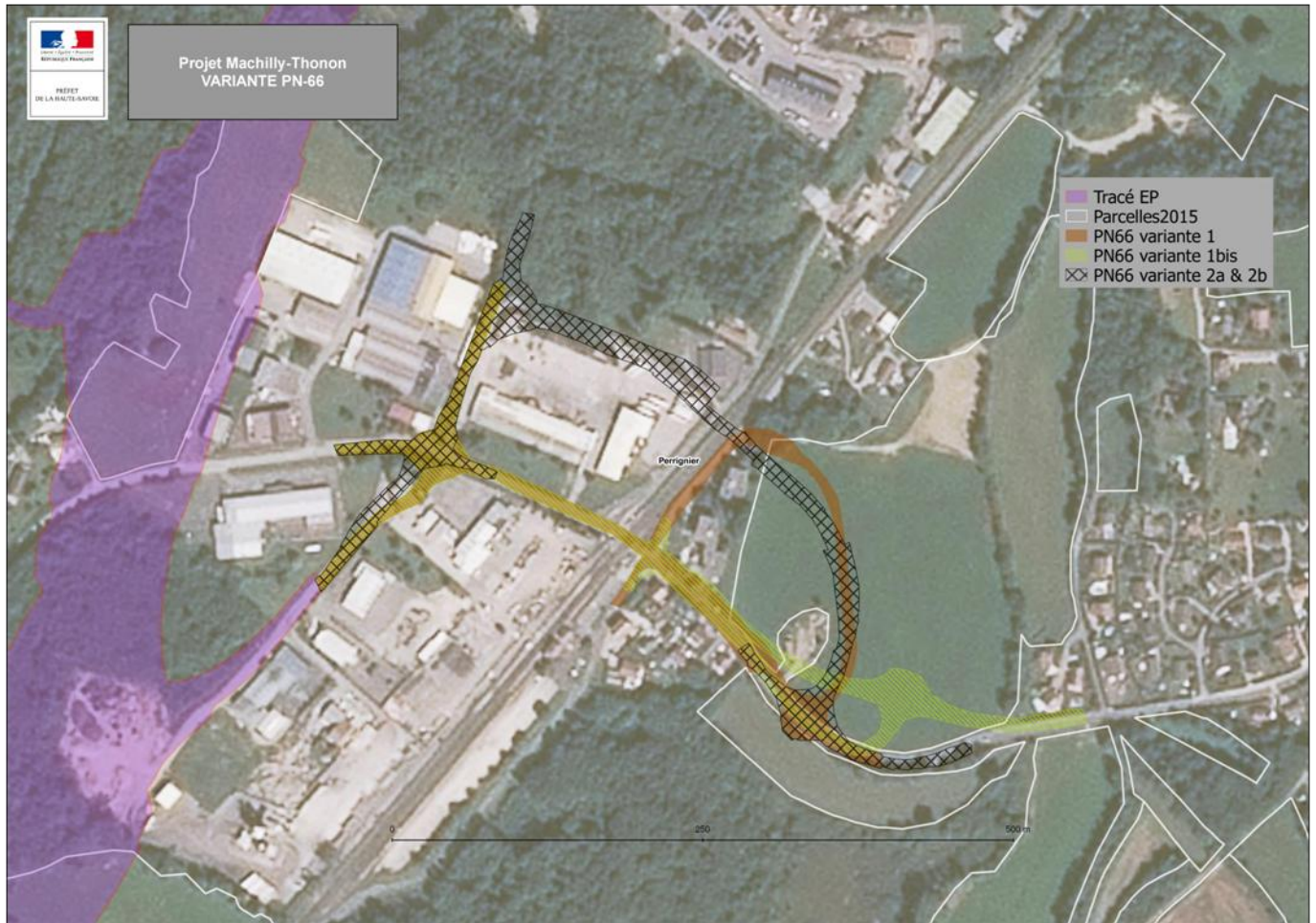


Figure 11: Variantes proposées pour la dénivellation du passage à niveau de Perrignier (PN66)

Critères	PN66, variante 1	PN66, variante 1 bis	PN66, variante 2a et 2b
Morcellement	Division d'une parcelle stratégique de 8 ha en son centre ■	Rétrécissement d'une parcelle de 8 ha ■	Division d'une parcelle stratégique de 8 ha en son centre ■
Emprise agricole	1 exploitation – 0,35 ha ■	1 exploitation – 0,4 ha ■	1 exploitation – 0,41 ha ■
Accès	■	■	■
Synthèse	<p>La variante 1 morcelle de façon très importante un grand tènement agricole stratégique qui est aujourd'hui pâturé et fauché. De plus, la division de la parcelle pose question quant à l'accès de la partie ouest de celle-ci dont l'accès est aujourd'hui à l'est.</p>	<p>La variante 1 bis est la moins impactante pour l'agriculture. Elle rétrécit un grand tènement agricole mais permet de conserver son entité. Le rétablissement de l'accès à la parcelle devra être rétabli.</p>	<p>Comme la variante 1, les variantes 2a et 2b morcellent de façon très importante un grand tènement agricole stratégique. De plus, leur emprise agricole est légèrement plus importante du fait des infrastructures prévues. Comme pour la variante 1, la division de la parcelle pose question quant à l'accès de la partie ouest de celle-ci.</p>

Une réduction des aides liées aux surfaces

Le Ministère de l'Agriculture, de l'Agroalimentaire et de la Forêt (MAAF) indique que « *La société reconnaît les fonctions de l'agriculture en matière d'aménagement du territoire, ainsi que ses fonctions environnementale et sociale qui en font une contributrice importante au développement durable de l'économie* » (site du MAAF : <http://agriculture.gouv.fr>)

En conséquence, les exploitations agricoles françaises ont la possibilité dans le cadre de la PAC, (politique agricole commune) de percevoir des aides pour rémunérer les effets positifs induits par leurs pratiques. Ces aides sont majoritairement liées aux surfaces et leur versement est soumis au respect de la conditionnalité, c'est-à-dire des pratiques à respecter en termes de bien-être animal, environnement, sanitaire... qui font l'objet d'enregistrements.

Ces aides, qui permettent de compenser le faible prix de vente des produits alimentaires, représentent pour la majorité des exploitations agricoles le revenu des agriculteurs. Les impacts sur les principales aides sont les suivants :

Tableau 11 : impact du projet sur les aides de la PAC dont bénéficient les exploitations agricoles

Aide	Montant	Surface impactée	Total perte <i>30 exploitations impactées</i>
DPB <i>Droits à Paiement de Base</i>	92 €/ha <i>moyenne 74</i>	46 ha <i>toutes surfaces</i>	4 232 €/an
ICHN <i>Indemnité Compensatoire de Handicaps Naturels</i>	58 €/ha	39 ha <i>surfaces en herbe</i>	2 262 €/an
Paiement Vert	86 €/ha <i>94% du DPB</i>	46 ha <i>toutes surfaces</i>	3 956 €/an
			10 450 €/an

Les estimations montrent que **l'exploitation la plus touchée perdrait, au minimum 2 300 € d'aides** de la PAC par an. L'exploitation concernée par ce maximum est déjà l'une des plus touchées par les impacts directs.

Les pertes d'aides ci-dessus ne prennent pas en compte la perte de revenus ni l'augmentation des charges liées à la perte de foncier. Elles n'incluent pas non plus des pertes liées à l'augmentation du taux de chargement. Effectivement, si une exploitation perd trop de surface fourragère, elle peut se retrouver avec un taux de chargement (UGB/ha) supérieur au taux préconisé par l'ICHN. Dans un tel cas, l'agriculteur peut voir le montant de l'aide diminuer de 75 %, soit 14,50 €/ha au lieu de 58 €/ha.

Une perte de production potentielle pour la filière laitière

La perte directe de foncier aura également un impact indirect sur la filière des AOP Abondance et Reblochon. En effet, la quasi-totalité des éleveurs de vaches laitières valorisent leur lait sous ces signes de qualité qui leur garantissent un prix du lait plus élevé (en moyenne pour 1000 litres de lait en 2015 : 520 € en AOP Reblochon et 499 € en AOP Abondance contre 314 € en moyenne en

France). Les prix des laits AOP sont plus importants car ces appellations demandent des pratiques plus extensives et plus coûteuses.

Les scénarii proposés ci-dessous se placent dans un contexte où aucune compensation foncière ne serait proposée aux exploitations directement impactées par le projet.

Scénario laitier 1 : Perte de chiffre d'affaire suite à une réduction des troupeaux laitiers proportionnelle à la perte de surfaces

Dans ce scénario, du fait d'une perte brute de surface sans compensations foncières, les producteurs de lait adaptent leur système d'élevage en réduisant leur troupeau afin de conserver un taux de chargement de 1,5 UGB/ha de SAU, comme demandé dans le cahier des charges de l'AOP Reblochon.

Le tracé de référence impact 38,5 ha exploités par les élevages laitiers. La perte directe de 38,5 ha de terres agricoles, entraîne une perte équivalente de $38,5 \text{ ha} \times 1,5 \text{ UGB} = 57,75 \text{ UGB}$, soit 58 vaches. La perte brute de cette surface correspond donc à une réduction de 58 vaches laitières en globalité. En considérant une production moyenne de 6 000 litres/vache/an cela représente **une perte brute de production laitière de 348 000 l/an**.

Cette réduction de production équivaut à **une perte de chiffre d'affaire pour les producteurs de lait impactés par le projet qui peut être évaluée à 180 000 €/an**. Pour les trois opérateurs collectant le lait du territoire, cela représente une perte de chiffre d'affaire de 353 000 €/an qui représente 0,3 % de leur chiffres d'affaire. **Cette réduction aura, à court terme pour la filière, un impact marginal.**

Cette estimation ne tient pas compte :

- des surcoûts éventuels liés au transport,
- du temps de travail supplémentaire du fait de la distance au siège d'exploitation,
- des pertes éventuelles de clientèle si l'accès au point de vente est impacté,
- des coûts d'aménagements éventuels pour retrouver des conditions de productions équivalentes et favorables (accès aux surfaces, terrassement, irrigation, etc.).

Scénario laitier 2 : Augmentation des charges liées à une intensification des pratiques

Des travaux de recherche ont démontré que la présence de filières fortes favorise des adaptations visant à maintenir les objectifs de production. Dans le cadre des AOP Abondance et Reblochon où la valorisation du lait est d'ores et déjà très bonne, il paraît donc probable que les producteurs chercheront à maintenir les volumes produits par des processus d'externalisation et/ou d'intensification.

Ainsi, afin de compenser en partie les pertes de production subies, les producteurs de lait pourraient être amenés à intensifier la productivité des vaches en lactations qu'ils conserveront, entraînant de fait des surcoûts, notamment d'alimentation. Toujours dans un objectif de maximisation de la production de lait, l'élevage de génisses pourrait quant à lui être externalisé entraînant également des surcoûts.

D'autre part, les producteurs de lait pourraient être amenés à intensifier la productivité de leurs parcelles restantes (irrigation et aménagement, intrants, implantation de prairies temporaires ou de cultures).

Cette simulation prend en compte un type d'adaptation et donc de charges supplémentaires: externalisation d'une partie de la production de foin, elle sous évalue l'impact réel du projet.

Le projet autoroutier impactera 23 ha de prairies permanentes et 10 ha de prairies temporaires pour un total de 33 ha de surfaces en herbe exploitées par les producteurs laitiers. Ces 33 ha de prairies produisent en moyenne sur le territoire 6,5 tonnes de matière sèche/ha (données des fermes de

références CASMB). Ainsi, la perte de 33 ha équivaut à une perte de 33 ha x 6,5 tonnes = 214,5 tonnes de matière sèche.

Le prix moyen 2016 pour 1 tonne de foin des zones d'appellation Abondance et Reblochon étant d'environ 160 €/tonne de matière sèche, **le surcoût lié à l'achat de 214,5 tonnes de matière sèche de foin de la zone d'appellation serait estimé à 34 320 €/an** pour les 15 exploitations concernées.

➤ **Une perte de chiffre d'affaire sur la filière céréales et oléo-protéagineux**

Les surfaces en grandes cultures directement impactées par le projet représentent 7 ha. En 2015, ces surfaces étaient déclarées pour 9 % d'orge, 36 % de blé tendre, 25 % de maïs et 28 % de tournesol.

L'assolement des parcelles en rotation change tous les ans. Les estimations suivantes sont basées sur les cultures déclarées en 2015. Ainsi, le rendement annuel moyen par hectare peut être estimé à 53 quintaux/ha/an pour l'orge d'hiver, 53 quintaux/ha/an pour le blé tendre, 88 quintaux/ha/an pour le maïs et 23 quintaux/ha/an pour le tournesol.

La perte annuelle de chiffre d'affaire pour la filière grande culture est estimées à 6 510 €/an

➤ **Une réduction de la circulation sur les axes routiers**

Le projet de la liaison autoroutière concédée Machilly-Thonon pourrait toutefois avoir un effet positif. En effet, en milieu périurbain tel que sur le secteur du Bas-Chablais, la circulation agricole est particulièrement affectée par la circulation urbaine. Le flux important d'automobilistes sur les voies routières est une difficulté supplémentaire et un stress constant.

L'objectif du projet étant de proposer une liaison plus directe aux automobilistes, **on peut donc espérer une réduction du trafic** sur les axes secondaires. Cette conséquence pourrait être bénéfique pour les exploitants en facilitant le déplacement des engins agricoles et des troupeaux.

Cependant, l'importante requalification envisagée sur ces axes pour y faire plus de place aux modes doux et y réduire les vitesses de circulation pose question du point de vue agricole. Les aménagements de type chicanes, réductions de la taille de la chaussée ou encore dos d'ânes constituent aujourd'hui des points noirs pour la circulation des engins agricoles. On peut donc craindre une aggravation des conditions de circulation du fait de voiries de plus en plus inadaptées au gabarit des engins. En effet, **les engins convois agricoles peuvent facilement atteindre 4,5 m de large et 25 m de long**. Des dispositifs qui permettent de réduire la vitesse des usagers sans entraver les circulations agricoles existent.

Par ailleurs, on compte aujourd'hui **pas moins de 30 points de vente en directe à la ferme ou en collectif** le long de la RD903 et de la RD1005. Ces magasins aujourd'hui bien fréquentés bénéficient actuellement de l'affluence quotidienne des routes départementales qui crée leur clientèle. Si l'amélioration des conditions de circulation et des temps de parcours sur les axes secondaires peut être vue comme favorisant la fréquentation de ces points de vente par une clientèle de proximité, l'effet de déviation et la réduction de leur visibilité (touristes moins exposés à la communication sur les produits locaux et accessibilité moins évidente pour les usagers pendulaires) est un point de vigilance.

➤ Une vigilance particulière sur la dynamique d'installation

Le cumul des impacts directs et indirects pose question quant à l'avenir de certaines exploitations. En effet, l'affaiblissement des systèmes d'exploitation, l'augmentation des gênes à la circulation et l'importante croissance démographique menacent de freiner les porteurs de projets. **Il y a donc un risque d'affaiblissement du taux de renouvellement des chefs d'exploitation et, à terme, une déstabilisation du tissu agricole du secteur.**

Sur le territoire du Chablais, on constate parfois une « usure » de la profession agricole à l'égard de l'accumulation des contraintes et des petites pertes de foncier régulières. **La réalisation du projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains nécessitera d'être attentif au maintien de la dynamique d'installation sur le territoire.**

➤ Des emplois dépendants de l'activité agricole

Plusieurs études mettent en évidence qu'un nombre important d'emplois dépendent de l'activité des exploitations agricoles. En France, 703 000 équivalents-temps-plein (ETP) dépendent de la présence des élevages du pays. En moyenne, pour chaque ETP présent sur un élevage français, il y a 1,25 ETP supplémentaires dans les autres secteurs économiques en amont et en aval de la production (INRA, 2015). Ce coefficient varie selon le type d'élevage.

Les chefs d'exploitation et co-exploitants des 5 structures les plus concernées par le tracé de référence du projet représentent 11,6 ETP agricoles. Compte tenu des données de l'INRA et de la Chambre d'Agriculture régionale de Normandie, on peut considérer que l'activité de ces exploitations génère 12,2 ETP supplémentaires, soit un total de 23,8 ETP

Tableau 12 : ETP dépendants des 5 exploitations les plus impactées par le projet autoroutier.

Type de production	ETP agricoles des exploitations	ETP généré / ETP agricole	ETP potentiellement dépendants des exploitations fragilisées par le projet
Bovin lait	11	1,07 <i>INRA 2015</i>	11,8
Grandes cultures	0,6	0,7 <i>Chambre Régionale de Normandie, 2009</i>	0,4
Emplois agricoles : 11,6 ETP		Emplois indirects générés : 12,2 ETP	

Aujourd'hui, il n'y a pas de remise en cause de ces exploitations. Cependant, 3 d'entre elles subiront une perte de la fonctionnalité de leur système lié au morcellement et à la disparition de leurs surfaces. Ceci pourrait avoir **un impact, à long terme, sur la transmissibilité de ces élevages laitiers** qui représentent aujourd'hui 9 ETP agricoles.

A ce jour, il est difficile d'évaluer de façon plus précise l'impact qu'aura le projet sur les emplois agricoles et ceux générés par l'activité agricole.

EVITER ET REDUIRE LES EFFETS DEFAVORABLES DU PROJET

Au préalable, il est important de rappeler que les mesures d'évitement puis de réduction constituent la priorité à la fois en termes de consommation du foncier et d'impact sur l'économie agricole.

Prendre en compte l'activité dans les documents d'urbanismes

Par l'amélioration de l'accessibilité, **la liaison autoroutière risque d'accentuer la pression foncière subie par le monde agricole**. Il sera donc important de rester particulièrement vigilant quant à l'organisation de l'aménagement du territoire et à la gestion des impacts directs et indirects générés par cette infrastructure.

Il sera indispensable de disposer, parallèlement à ce projet d'autoroute, de documents d'urbanisme et de planification suffisamment opérationnels et prescriptifs pour respecter l'équilibre entre développement de l'habitat et des zones d'activités, préservation et valorisation des espaces naturels et maintien des capacités de production agricole. Le SCoT du Chablais (en cours de révision) ainsi que sa traduction opérationnelle au sein du PLUi et des PLU devront jouer un rôle moteur pour maintenir et préserver durablement cet équilibre fragile des espaces. Ils devront assurer un rôle de régulation et d'anticipation dans le développement et l'organisation fonctionnelle du territoire, tant en matière de développement des transports, de l'économie, de l'habitat et des espaces naturels et agricoles.

Eviter de déstructurer les tènements agricoles

Dans le but d'éviter et de réduire les effets défavorable du projet, il est bien sûr nécessaire de limiter l'emprise sur les terres agricoles. Pour cela, il est essentiel d'**opter pour les variantes les moins impactantes** tant pour l'opération autoroutière que pour l'opération ferroviaire et des aménagements qui limitent les dénivelés afin de réduire l'emprise des accotements escarpés.

Un choix réfléchi des sous-variantes pourra également éviter le morcellement des tènements. **Ajuster le tracé pour favoriser le maintien de tènements importants** est également une stratégie qui peut réduire de façon significative les impacts agricoles. Sur la figure ci-dessous, le tracé vert conserve l'entité que représente le tènement B malgré la disparition du petit îlot A. Au contraire, le tracé rouge déstructure de façon importante l'îlot B et donne lieu au morcellement de celui-ci. Le tracé vert est de ce fait, moins impactant.

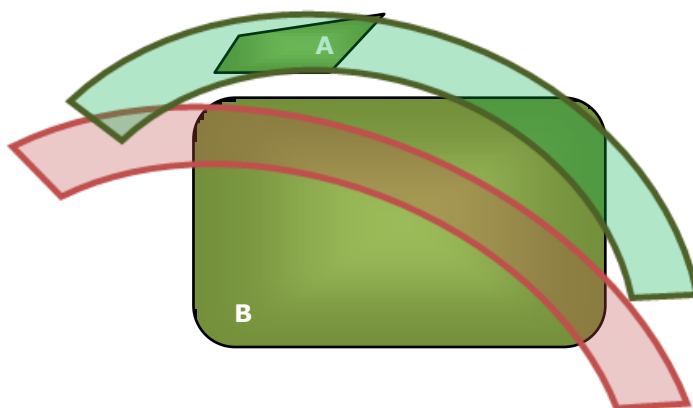


Figure 12 : réduire le morcellement des parcelles en modifiant le tracé du projet

En effet, plus l'infrastructure déforme une parcelle et plus elle aura d'impact sur le travail de l'agriculteur. Les courbes et différents angles sur une même parcelle la rendent plus difficile à exploiter et auront tendance à augmenter le temps de travail passé. Pour une surface et un terrain équivalents, une parcelle triangulaire demande deux fois plus de temps de travail qu'une parcelle rectangulaire.

La division d'une parcelle représente également une contrainte importante puisqu'elle impose le franchissement de l'infrastructure par les engins agricoles ou les animaux pour l'exploitation de la partie sectionnée. Ainsi, en plus de la surface perdue par l'infrastructure, la division rallonge également le temps de travail.

Le rétrécissement des parcelles est le type de morcellement le moins impactant pour l'agriculture et donc celui à favoriser. Malgré la perte de foncier, qui est inévitable, il permet de maintenir un tènement entier, facilement mécanisable et ne demande pas de temps de trajet supplémentaire. La figure ci-après schématise ces trois types de morcellement.

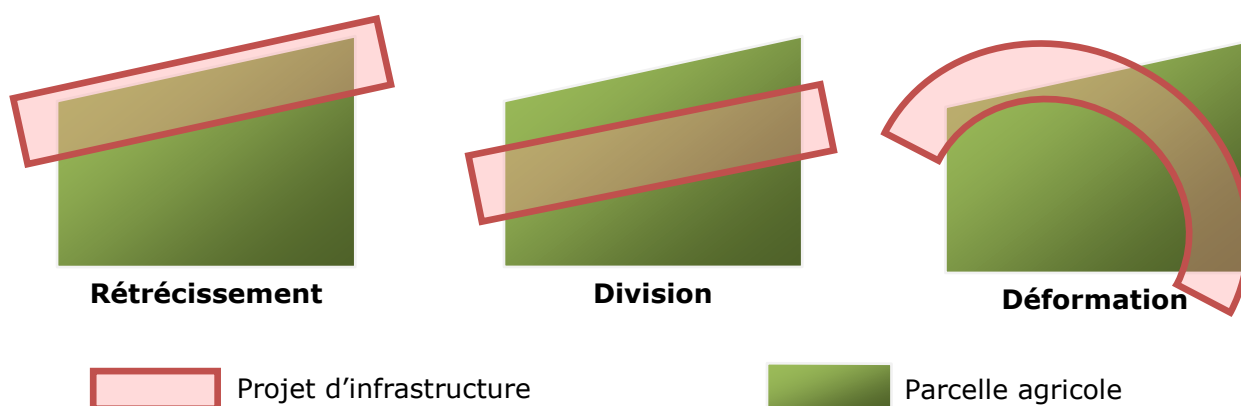


Figure 13 : Trois types de morcellement parcellaires

➤ Rétablir les accès et faciliter la circulation agricole

Dans le but de réduire au maximum l'impact de la liaison, **il est primordial de faciliter le mieux possible la circulation agricole**. Ainsi, le réaménagement des accès aussi bien aux parcelles qu'aux structures agricoles (coopératives, marchands de matériels agricoles...) est une démarche indispensable.

Maintenir les accès aux parcelles et aux structures agricoles est primordial et devra également **prendre en compte, lors des études détaillées des ouvrages, le gabarit des engins agricoles et également des engins forestiers**, susceptibles d'emprunter les rétablissements agricoles.

Les caractéristiques seront arrêtées ultérieurement en concertation avec la profession agricole par le concessionnaire autoroutier et par SNCF Réseau, chacun pour ce qui le concerne.

REFLEXIONS SUR DES MESURES DE COMPENSATIONS COLLECTIVES

Les mesures « éviter » et « réduire » sont à privilégier et si elles ne sont pas suffisantes pour réparer le préjudice collectif, elles devront être complétées par des mesures compensatoires. S'agissant d'un impact collectif, l'idée n'est pas de viser une réparation intégrale comme pour les indemnités individuelles obligatoires mais de **consolider et de renforcer l'économie agricole locale mise à mal afin de retrouver le potentiel agricole perdu.**

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.

L'objectif est de compenser collectivement les exploitants et les filières impactés en finançant des actions permettant de retrouver, dans la mesure où la compensation sous forme de foncier notamment apparaît très difficile, voire impossible en raison de la pression foncière importante, un potentiel économique agricole existant sur le territoire considéré.

Dans tous les cas, il s'agit de réparer un préjudice collectif non restauré par les mesures déjà prévues (réparations individuelles, éventuels aménagements fonciers) lorsque celles-ci se révèlent insuffisantes pour compenser un impact économique agricole.

Au regard de l'impact collectif limité de l'opération ferroviaire, la réflexion sur des mesures de compensations agricoles collectives ne porte que sur le projet de liaison autoroutière concédée entre Machilly et Thonon-les-Bains.

➤ **Montant de la compensation collective**

Cette compensation de la perte de potentiel agricole dans un territoire peut être appréhendée de plusieurs façons :

- En calculant le montant que paierait l'opérateur si un Aménagement Foncier Agricole et Forestier se réalisait (approche purement aménagement liée au Code Rural).
- En calculant les effets directs et indirects du projet sur l'agriculture et l'environnement sur le territoire (approche perte de marges brutes et coûts environnementaux) ;
- En calculant les effets directs et induits sur le chiffre d'affaire agricole du Bas Chablais.
- En calculant l'évaluation des mesures de compensations agricoles collectives proposées ci-après.

Les impacts sur l'économie agricole restant à affiner, le système de calcul du montant doit faire l'objet d'une négociation entre le maître d'ouvrage et la profession agricole.

➤ **Mesures collectives envisageables**

Concrètement, différentes mesures de compensations agricoles collectives non exhaustives à ce jour pourraient être envisagées :

- **Création d'un fond de compensation agricole collectif** pouvant être cogéré entre la profession agricole, les collectivités locales, et le futur concessionnaire autoroutier lié aux surfaces impactées directement et indirectement par le projet.

On peut ainsi citer en exemple le fond départemental d'investissement agricole du département de l'Isère sur le secteur du Pays Voironnais. La création du fond est basée sur

l'adhésion volontaire des maîtres d'ouvrage publics ou privés. Un groupement d'intérêt public est constitué pour gérer le fond et décide de la destination de l'argent perçu.

Chaque euro versé par m² d'emprise permet d'accompagner les investissements agricoles et agro-alimentaires permettant de renforcer le potentiel économique agricole, notamment en matière de transformation, commercialisation et distribution de produits agricoles sur le département.

Le financement peut porter sur des projets privés ou publics sur le territoire impacté.

La création d'un fond d'investissement permettrait de mettre en œuvre et financer différentes mesures de compensations agricoles collectives qui pourraient être les suivantes :

- **Projet de Création d'une Zone Agricole Protégée (ZAP)** dans le but de renforcer la préservation des espaces agricoles sur le périmètre de la liaison autoroutière soumis à une forte pression foncière. Cette ZAP pourrait inclure les secteurs de Perrignier et d'Allinges, secteurs sur lesquels on peut craindre les effets induits du futur échangeur (développement de l'urbanisation, zones d'activités...). Un comité de pilotage permettant d'étudier et d'animer ce projet d'aménagement avec financement d'une étude foncière de faisabilité pourrait être mis en place. Composé des communes concernées, des autres collectivités locales, de l'Etat et de la profession agricole, il agirait en lien avec les orientations d'aménagement prévues par les SCot, PLU et PLUi.
- **Travaux de rétablissement du potentiel agricole :**
 - ✓ Animations territoriales pour **faciliter les échanges parcellaires** (échanges en propriété amiables prévu par le code rural, échanges en jouissance). Le dispositif de l'AFAF (aménagement fonciers, agricoles et forestiers) prévu par le code rural (articles L 123-1 et s.) ne semble pas le plus approprié au regard de la configuration du territoire et du parcellaire pour améliorer l'organisation foncière et parcellaire du territoire. Si le dispositif de l'AFAF n'est pas à exclure d'emblée, il convient plutôt d'envisager, à ce stade, la procédure d'échanges parcellaires. Le fond d'investissement pourra ainsi financer l'animation territoriale pour faciliter ces échanges parcellaires.
 - ✓ **Amélioration des points d'eaux** pour les animaux et l'irrigation (puits)
 - ✓ Limiter les impacts liés à l'eau découlant de la mise en place de l'infrastructure : travaux de **drainage sur les secteurs pouvant s'humidifier** (Perrignier, Lully et Machilly) et d'**irrigation sur les secteurs asséchés**.
- **Aides aux investissements dans les outils collectifs de transformation** de Brenthonne (modernisation) et de Cervens (création d'un magasin).
- **Accompagnement des producteurs pour la création d'un point de vente en collectif** sur le territoire, garantie de la signalétique vers les points de vente lors des travaux et à posteriori.
- **Aides à la création d'aires collectives pour le remplissage et le lavage des pulvérisateurs.**

L'évaluation financière du coût de ces mesures de compensations agricoles collectives peut-être établie selon les éléments suivants :

- S'agissant de la création d'un point de vente collectif, le budget peut être envisagé à hauteur de 400 000 € à 500 000 € comprenant l'étude de marché, l'étude technique, le coût du

foncier, le coût de la construction du local et du matériel nécessaire au fonctionnement du magasin.

- S'agissant de la création potentielle d'une Zone Agricole Protégée, il conviendra d'établir une étude agricole permettant d'identifier plus finement des espaces agricoles très contraints par la pression foncière proche pouvant faire l'objet d'une protection renforcée. Une première ébauche d'analyse peut être estimée dans une fourchette de 20 000 Euros à 35 000 Euros.
- Sur la création d'aires collectives phytosanitaires pour le remplissage et le lavage des pulvérisateurs, un chiffrage estimatif est apporté selon une fourchette de 80 000 à 120 000 € intégrant le coût de l'étude technique de faisabilité et d'installations de 4 à 5 plates-formes à terme.
- L'étude technique et l'animation territoriale pour faciliter des échanges amiables parcellaires peuvent être envisagées à hauteur de 30 000 à 40 000 €.
- Sur la mise en place de drainage et d'irrigation permettant de compenser les impacts liés à la présence du nouvel ouvrage linéaire, une évaluation exhaustive du coût reste difficilement chiffrable à ce jour. En effet, une analyse plus fine sera nécessaire après la création de l'ouvrage permettant d'identifier des secteurs réellement impactés par des écoulements d'eau ou des résurgences d'eau qui n'auraient pas pu être identifiés et envisagés lors de l'étude d'impact initiale. Cependant, en se basant sur la superficie de perte de terrains agricoles de 46 hectares envisagés dans le projet actuel, on peut estimer une variable de 371 000 à 530 000 €.

Au final, cette évaluation globale de 901 000 à 1 220 000 € ne reflète pas le montant de la compensation collective mais représente une évaluation des coûts des mesures proposées. La réalisation de mesures de compensation collective sera à confirmer sur la base de la présente étude, par le Préfet du Département après consultation de la CDPENAF. Les mesures de compensation et leur montant seront alors affinés sur la base des études détaillées du projet autoroutier.

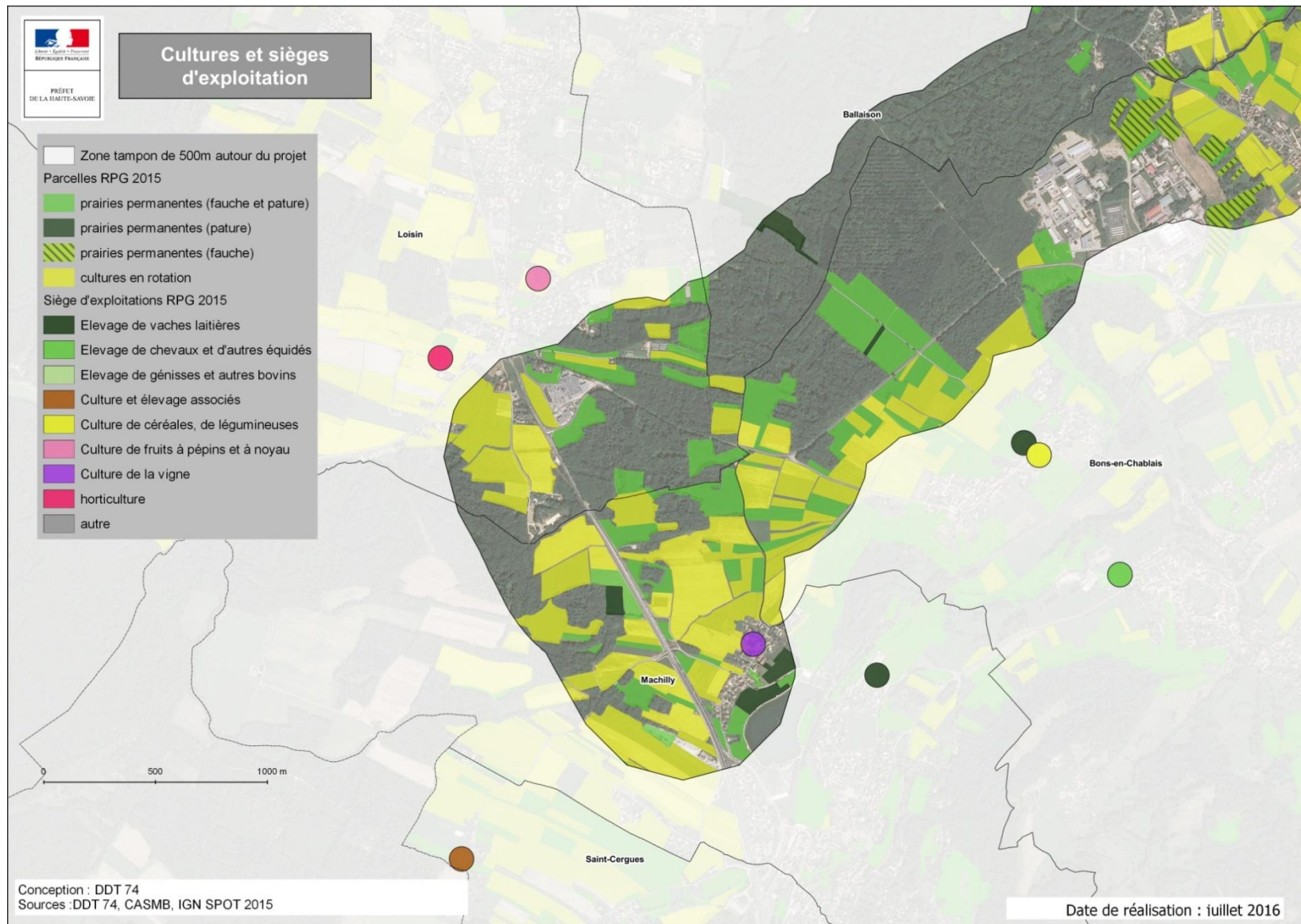
La mise en place concrète de ces projets de compensations collectives potentielles nécessitera de constituer un Comité de pilotage, composé du maître d'ouvrage du projet d'autoroute, de l'Etat et des collectivités territoriales et de référents agricoles.

Ce Comité de pilotage aura comme rôle la définition et la construction des dispositifs et des programmes de suivi des moyens et mesures à mettre en place avec des modalités détaillées : financement de l'animation, actions prospectives, temps d'ingénierie, élaboration d'un protocole, suivi de l'application des actions de compensations collectives finalement validées, période de réalisation permettant de vérifier et d'accompagner l'effectivité et l'efficacité des mesures.

ANNEXE 1 - SIGLES ET ABREVIATIONS

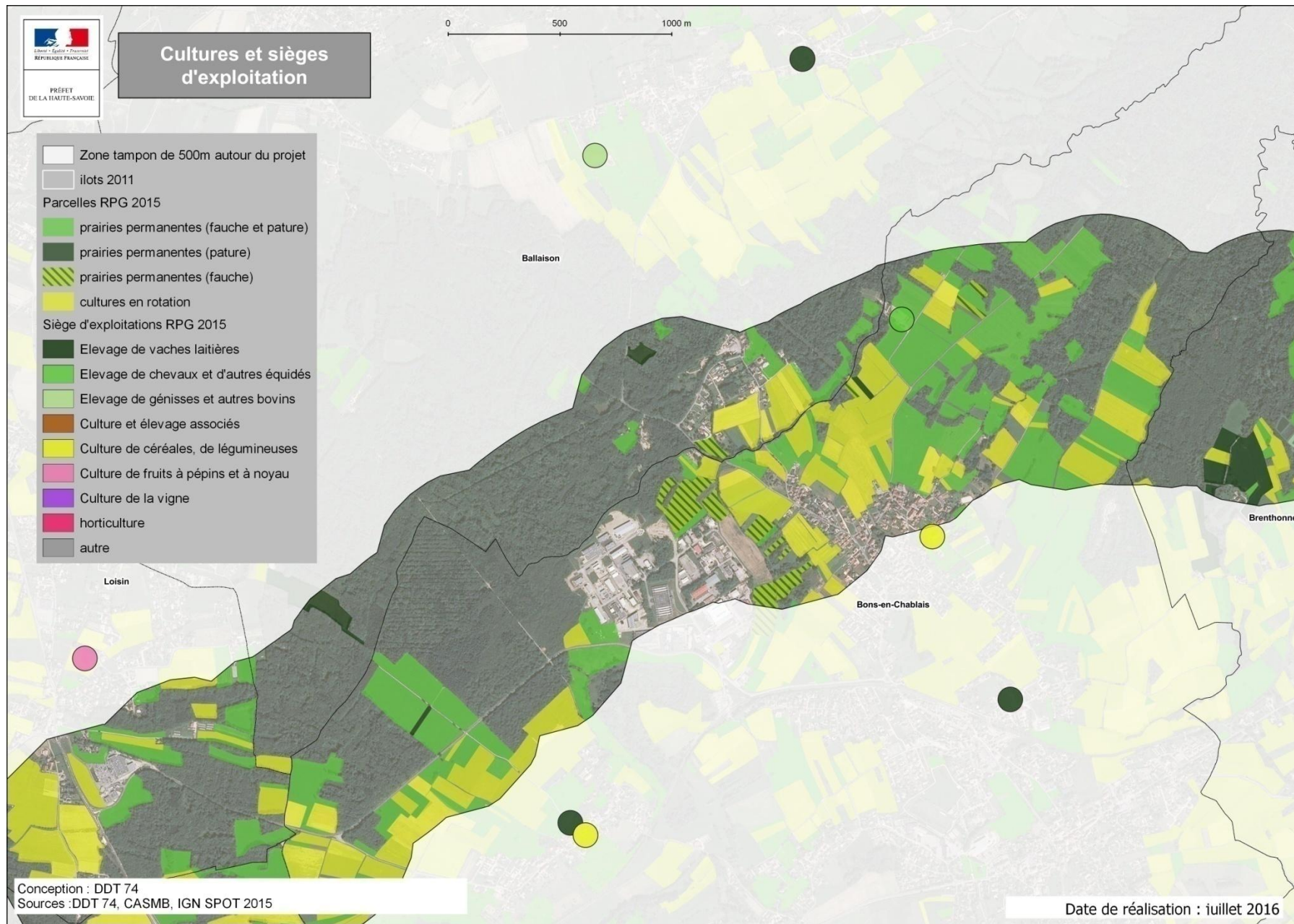
AOC	Appellation d'Origine Contrôlée
AOP	Appellation d'Origine Protégée
CA	Chiffre d'Affaire
CASMB	Chambre d'Agriculture Savoie Mont Blanc
CCPE	Communauté de Communes du Pays d'Evian
CUMA	Coopérative d'Utilisation de Matériel Agricole
DPB	Droits à Paiement de Base
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
EARL	Exploitation Agricole à Responsabilité Limitée
ETA	Entreprise de Travaux Agricoles
ETP	Equivalent Temps Plein
GAEC	Groupement Agricole d'Exploitation en Commun
Ha	Hectare
ICHN	Indemnité Compensatoire de Handicap Naturel
IGP	Indication Géographique Protégée
INRA	Institut National Recherche Agronomique
PAC	Politique Agricole Commune
PAEN	Périmètre Agricole Et Naturel - périmètre de protection et de mise en valeur des espaces agricoles et naturels périurbains
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	Plan Local d'Urbanisme intercommunal
PN	Passage à Niveau
RD	Route Départementale
RGA	Recensement Général Agricole
RPG	Registre Parcellaire Graphique
RN	Route Nationale
SA	Société Anonyme
SAU	Surface Agricole Utile
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer français
STH	Surface Toujours en Herbe
UGB	Unité Gros Bovin (1 UGB = une vache en production)
ZAP	Zone Agricole Protégée

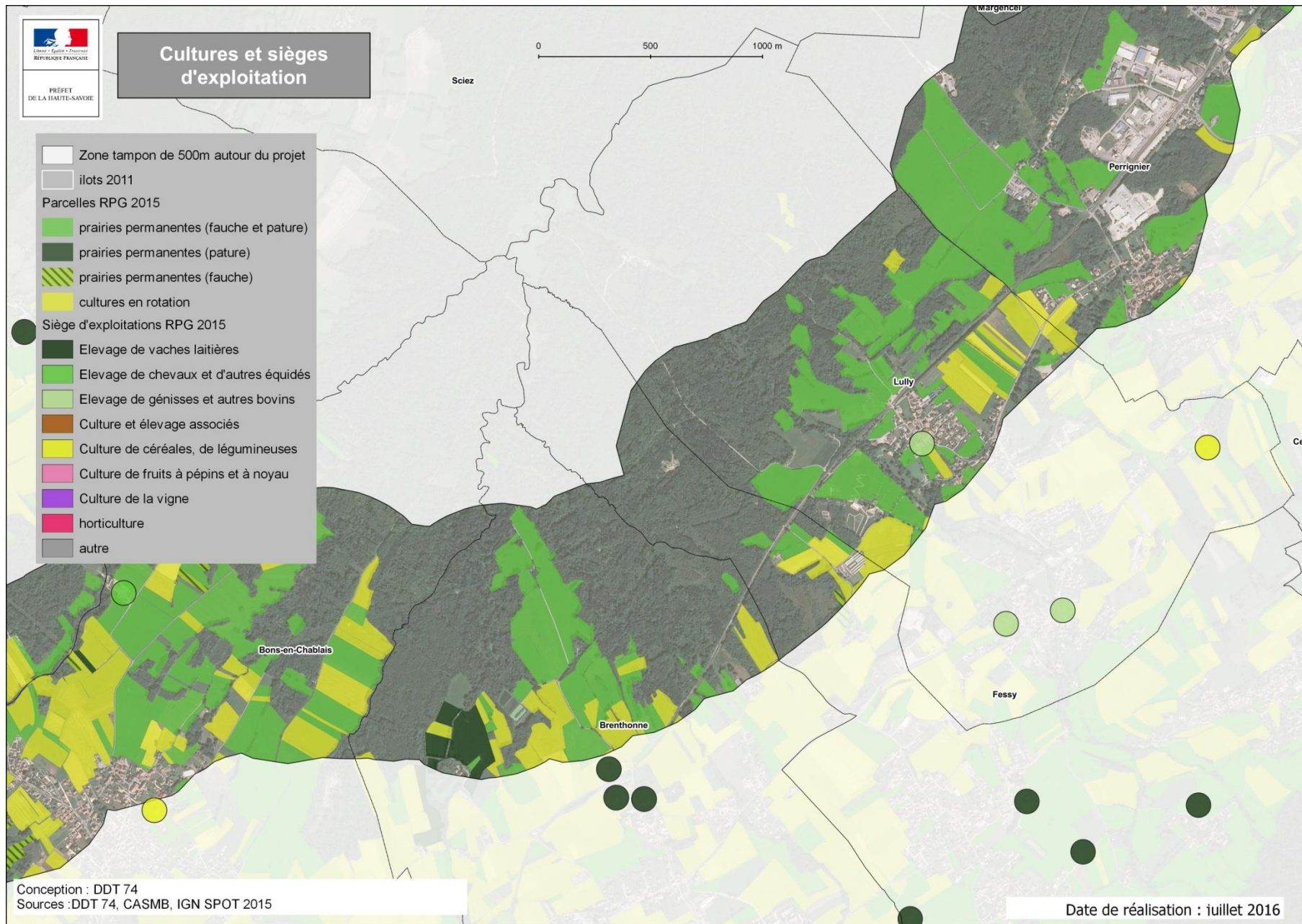
ANNEXE 2 – CARTES DES CULTURES ET SIEGES D'EXPLOITATION

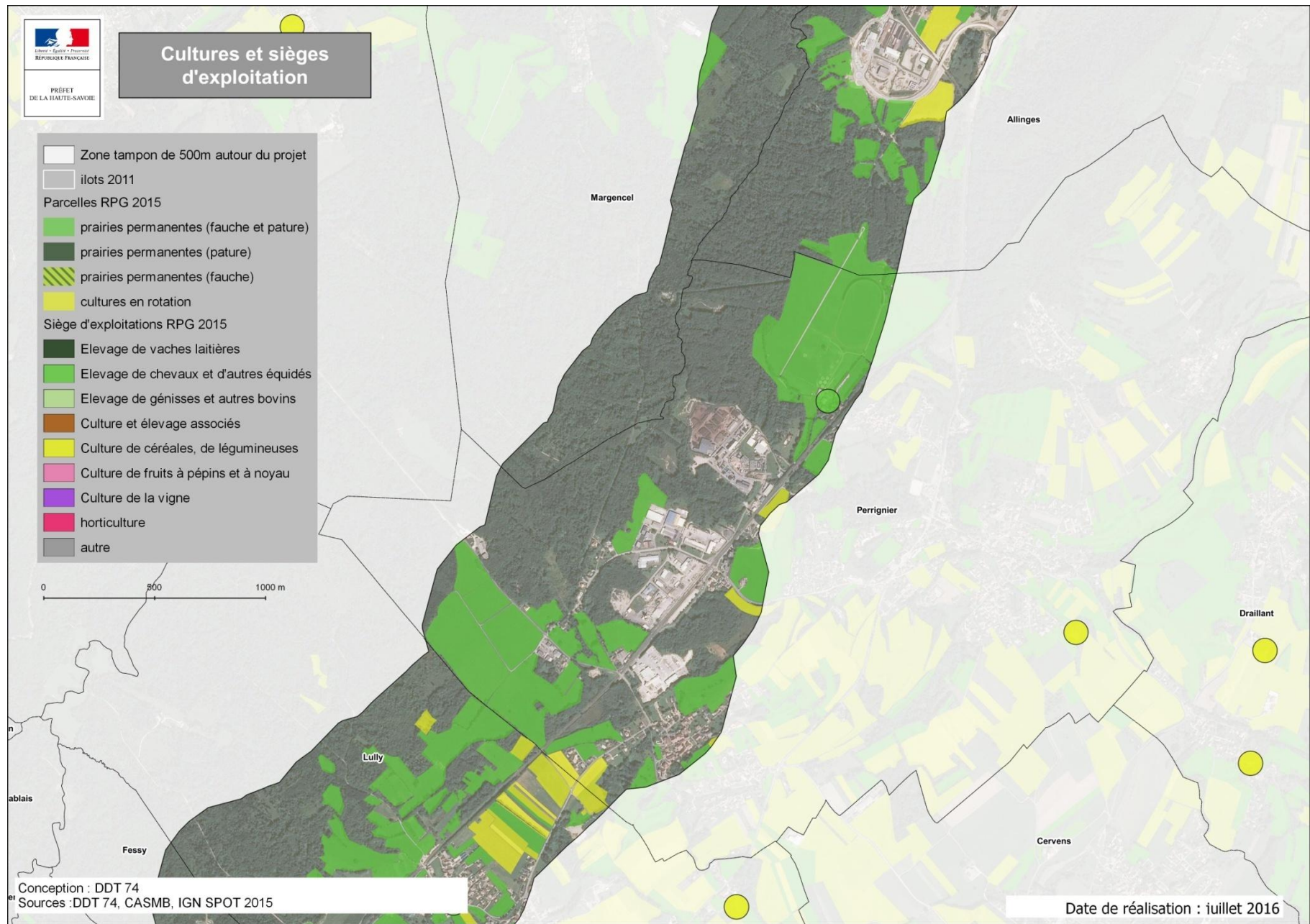


Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc
40 rue du Terraillet – 73190 SAINT BALDOPH / 52 avenue des Iles - 74994 ANNECY CEDEX

OPE.COS.ENR.n°3.03/08/2015









Cultures et sièges d'exploitation

- Zone tampon de 500m autour du projet
- ilots 2011
- Parcelles RPG 2015
 - prairies permanentes (fauche et pature)
 - prairies permanentes (pature)
 - prairies permanentes (fauche)
 - cultures en rotation
- Siège d'exploitations RPG 2015
 - Elevage de vaches laitières
 - Elevage de chevaux et d'autres équidés
 - Elevage de génisses et autres bovins
 - Culture et élevage associés
 - Culture de céréales, de légumineuses
 - Culture de fruits à pépins et à noyau
 - Culture de la vigne
 - horticulture
 - autre

0 500 1000 m

Conception : DDT 74
Sources : DDT 74, CASMB, IGN SPOT 2015

Date de réalisation : juillet 2016

Chambre d'Agriculture Savoie Mont-Blanc
40 rue du Terraillet – 73190 SAINT BALDOPH / 52 avenue des Iles - 74994 ANNECY CEDEX

OPE.COS.ENR.n°3.03/08/2015

ANNEXE 3 – CARTE DES ACCES

