



# Confédération Paysanne

Syndicats pour une agriculture paysanne  
et la défense de ses travailleurs

Membre de la Coordination Paysanne Européenne et de Via Campesina

## Confédération Paysanne de Haute-Savoie

Maison de l'Agriculture  
52 Avenue des Iles  
74994 Annecy Cedex 9  
[conf74@orange.fr](mailto:conf74@orange.fr)  
04.50.88.18.47

Le 9 Juillet 2018 à Annecy,

Madame, messieurs les commissaires enquêteurs,

Merci de bien vouloir prendre en considération l'avis de la confédération paysanne de Haute-Savoie concernant l'enquête publique pour la création de l'autoroute Thonon-Machilly et la suppression des passages à niveau N°65 et 66.

### 1. Contexte

La Haute-Savoie est un département subissant de fortes contraintes, avec une population en très forte croissance (+ 50 000 habitants en 4 ans), avec de très fortes densités de population dans les basses vallées et l'avant pays dont le chablais.

Toute sa partie nord est marquée par l'influence Suisse et 80 000 Hauts-Savoyards franchissent chaque jour la frontière pour travailler ou étudier dans les cantons de Genève, Vaud ou du Valais.

Les transports sont marqués par l'omniprésence du mode routier, avec 77 % des déplacements se faisant en voiture, contre 70 % pour la moyenne nationale. Pour le chablais ce ne sont que 3 % des habitants qui sont abonnés à un moyen de transport collectif, contre 30 % sur la rive opposée du lac, entre Genève et Lausanne !

Le conseil départemental est outrageusement favorable à la construction de nouvelles infrastructures routières, et les projets foisonnent sur le bassin Annécien (tunnel sous le Semnoz, élargissement de l'A41...), la vallée de l'Arve (contournement de Marignier) et bien sûr le Chablais. La portion d'autoroute qui nous occupe n'est que le troisième des quatre maillons de la reprise du tracé de l'ancienne A400, reliant l'A40 à Thonon, dont la DUP a été annulée par le conseil d'état dans son Arrêt de 1997 (qqn à la date exacte ?). Les autres étant le contournement de Thonon (réalisé), la portion Carrefour des Machilly-carrefour des chasseurs (réalisée) et la portion carrefour des chasseurs-A40 (en projet, elle sera rendue probablement inévitable avec le trafic supplémentaire induit en cas de construction de l'autoroute Thonon-Machilly).

La pollution de l'air fait régulièrement la une de l'actualité, avec l'agglomération Annécienne classée 3 années de suite comme étant la plus polluée de l'ex région Rhône-Alpes, et bien sûr la vallée de l'Arve, dont la population est désormais très mobilisée sur la question, responsable d'une baisse moyenne de près de 2 ans de l'espérance de vie. Le Chablais comme l'ensemble du bassin lémanique est lui aussi très touché, mais le seul capteur situé en ville de Thonon a été supprimé. C'est bien connu : Pour faire baisser la

température, rien de tel que de casser le thermomètre ! De toutes les causes de la pollution de l'air la circulation routière est la première.

Enfin pour l'agriculture, malgré la présence de productions rémunératrices, la diminution du nombre d'exploitations est supérieure à la moyenne nationale pour la période 2000-2010 : - 37 % contre - 24 %. Ceci s'explique par la rareté du foncier et par son coût élevé, qui freine l'installation et la reprise des fermes.

## **2. Conséquences de l'autoroute pour l'agriculture**

Il est important de rappeler les chiffres de l'étude d'impact : les surfaces agricoles cultivées par 30 fermes seront touchées par le projet pour une cinquantaine d'hectares directement perdus. De plus, nous tenons à ajouter que deux exploitations agricoles n'ont pas été prises en compte par l'étude d'impact de l'autoroute : une ferme maraîchère à Allinges (1,5 Equivalent Temps Plein) qui disparaîtrait en quasi-totalité et un centre équestre à Lully "chez Jacquier" (1 ETP) qui perdrait environ la moitié de ses terres.

Comme l'ont bien indiqué Syndicat Interprofessionnel du Reblochon et la coopérative des Moises dans leur contribution respective, l'économie agricole et la filière Reblochon n'en sortiront pas indemne. Et nous rappelons que pour les fermes concernées, 100% des fourrages doivent être issus de la zone Reblochon, donc aucune compensation à l'extérieur de la zone ne peut être acceptée.

Quel que soit le devenir des fermes actuelles, même si pour certaine la pérennité n'est pas garantie, un grand nombre de candidats à l'installation poussent les portes de la Chambre d'Agriculture et de l'Addear (Association de Développement de l'Emploi Agricole et Rural) pour s'installer sur notre département. Ces candidats voient, pour la plupart, leur projet ralenti ou revu à la baisse face à la difficulté d'accéder au foncier agricole dans notre département. Et pourtant, le renouvellement des générations est un enjeu capital pour le monde agricole. A cela s'ajoutent les risques accrus de conflits fonciers, accentuant une situation parfois déjà complexe sur le terrain.

## **3. Conséquences indirectes**

La construction de l'autoroute conditionne dans l'esprit des décideurs politiques la poursuite de l'urbanisation dans le Chablais : un minimum de 350 ha constructibles sont encore prévus au SCOT dont 100 ha de zone d'activité. L'autoroute va donc continuer à alimenter la tendance destructrice du "développement" économique effréné de notre territoire. Même si un effort est fait pour concentrer le bâti, les pertes de terrains seront considérables et irréversibles pour les terres agricoles et les espaces naturels.

122 hectares d'espaces naturels non agricoles de très grande valeur écologique vont être détruits. A l'heure où le monde scientifique est unanime pour parler d'effondrement de la biodiversité à l'échelle mondiale (80% d'insectes disparus en Europe), cela ne sera pas sans conséquence pour l'agriculture :

- Les services écosystémiques seront perturbés : les rapaces aident à lutter contre la pullulation des campagnols, les hérissons ou les carabes celle des limaces... A l'heure où l'agroécologie est entrée dans le vocabulaire commun jusqu'au sein du gouvernement, il serait dommage de se priver des moyens de la mettre en œuvre.

- Il n'a qu'un seul passage à faune sauvage prévu sur les 16,5 km du tracé. Cela nous paraît très insuffisant et risque de concentrer autour de ce passage les populations de grand gibier, et par conséquent d'aggraver les dégâts sur les cultures (cf contribution des 12 ACCA des communes concernées).

- 2400 m de ruisseau seront canalisés et plusieurs dizaine d'hectares directement imperméabilisés. Il y aura donc de fortes conséquences sur les eaux superficielles, souterraines et pour le Lac Léman, comme l'Autorité Environnementale le souligne dans son avis. De grandes quantités de sel et autres "fondants" vont être

déversés, ainsi que divers polluants issus de la circulation routière, pas forcément récupérés pour traitement. Tout ceci se retrouvera fatalement dans le milieu naturel, et le lac dont nous rappelons que la teneur en sel a triplé entre 1960 et 2000. Par ailleurs, une forêt, une prairie humide, sont de formidables filtres et "éponges" naturels, alors qu'une route provoque un effet "bulle de chaleur" qui modifie les équilibres des écosystèmes. Nous rappelons que le taux d'oxygène de l'eau, et donc la vitalité de la biodiversité aquatique, sont directement liés à la température. Les difficultés actuelles de la pêche sur le Léman sont peut-être en partie liées à cette baisse du taux d'oxygène. Une centaine de pêcheurs professionnels sont répartis sur le pourtour du Lac Léman, et tous s'inquiètent des conséquences de l'urbanisation du bassin versant sur leur activité. Par ailleurs, même si les maîtres d'ouvrage promettent de prendre des mesures pour la durée des travaux, il paraît peu probable qu'il n'y ait pas de conséquences sur la turbidité de l'eau à cette période.

- On sait désormais que la pluviométrie (régularité et quantité des précipitations) est liée à la présence des forêts. Ce sont les arbres qui, par l'évapotranspiration, maintiennent de l'humidité dans l'air et régulent le climat. A contrario, les espaces artificialisés représentent une source de chaleur qui perturbe la pluviométrie localement.

- Au taux actuel moyen d'ozone dans l'air, la croissance des plantes est réduite de 10% (source INRA). Soit des pertes annuelles pour l'agriculture et la forêt se chiffrant en milliards d'euros. Avec une hausse des émissions de 12%, le taux d'ozone suivra forcément la tendance, alors que le bassin lémanique est régulièrement touché par des pics d'ozone en été.

- Chaque degré supplémentaire au-delà de 25°C entraîne une perte de croissance des plantes de 10% environ (FAO). Les bovins quant à eux ont une plage de confort allant de - 5°C à + 25°C. La bulle de chaleur estivale de l'autoroute aura donc là encore des effets directs rapides sur les cultures et les pâtures environnantes.

- Les impacts des grands travaux sur les sols sont bien rappelés pas l'autorité environnementale, ainsi que par la contribution de l'ACPAT. Les relargages massifs de carbone dans l'atmosphère au moment de leur destruction, et par les engins de chantiers, ne sont pas pris en compte par l'étude d'impact. Par ailleurs alors que la France s'est engagée à réduire ses émissions de GES de 40% d'ici à 2040, l'étude d'impact montre au contraire une augmentation de 12% des émissions en cas de réalisation du projet par rapport à sa non réalisation ! (cf contribution des amis de la terre à l'EP). L'enjeu du réchauffement climatique, avec ceux de la perte de biodiversité et des sols, sont capitaux pour l'avenir de l'agriculture et donc pour la sécurité alimentaire au niveau mondial. Ces questions sont déjà au centre des préoccupations de la communauté scientifique (cf l'appel des 15 000 scientifiques pour le climat à l'automne 2017) et géopolitiques. Cela ne pourra aller que crescendo au fur et à mesure de l'aggravation des effets de ces problématiques. Il serait dangereux de les oublier au prétexte qu'il y a des bouchons et que l'on refuse d'envisager d'autres moyens que l'automobile et le camion comme moyens de transport pour les humains et les marchandises !

-Les agriculteurs sont aussi généralement des forestiers qui utilisent les arbres en bois de chauffage, bois d'œuvre, etc. Cette pluriactivité traditionnelle sera là aussi mise à mal par la disparition d'une partie de la forêt de Planbois, entre autres. Si l'importance de la forêt dans l'imaginaire collectif et comme source de productions diverses (dont le sylvopastoralisme si important autrefois) s'est réduite au fil des décennies, ce qui explique la position de nombre de dépositions se résumant à "construisons l'autoroute dans les bois, il n'y a rien et ça ne gêne personne", cette affirmation risque bien d'être battue en brèche par l'épuisement des ressources fossiles et le regain d'intérêt pour le bois.

- L'agriculture Haut-Savoyarde se caractérise par la prépondérance des productions sous signe de qualité officielles : AOP, IGP, AB... La bonne valorisation des productions est liée à l'image "nature" qui leurs sont associés dans l'imaginaire collectif (la montagne, l'air pur...) et la place que prend le tourisme : Nous sommes le premier département touristique de France. Qu'en sera t'il quand le paysage ressemblera à une

vaste conurbation polluée, sillonnée de routes et aux fonds de vallées couverts de zones d'activités et pavillonnaires ?

- Enfin les pratiques agricoles de la zone d'enquête sont très remarquables : Abondance de prairies humides avec fauche tardive, présence de haies, d'arbres isolés ou de vergers haute tige, ainsi qu'un grand linéaire de lisières. Ces prairies à la gestion extensive, recevant très peu ou pas d'engrais de synthèse et de produits phytosanitaires, sont très favorables à une biodiversité importante, de plus en lien avec le riche massif forestier de Planbois. Elles participent à façonner un paysage attractif donc à la bonne image des productions locales. Tout ceci serait remis en question par l'autoroute : Outre l'impact des travaux et la coupure de l'autoroute, la perte de foncier risque d'inciter à l'intensification des pratiques agricoles, afin de tenter de maintenir la production sur une surface restreinte : Drainage, arrachage de haies, retournement de prairies naturelles... Conduisant à une banalisation du paysage, à une augmentation des risques de pollution due aux pratiques agricoles, et bien sûr à une chute de la biodiversité.

#### **4. Conclusions**

Même si les difficultés de circulation actuelles sont indéniables et que comme les autres usagers nous en sommes aussi impactés, les conséquences de la construction de l'autoroute nous conduisent à donner un avis DÉFAVORABLE.

Par ailleurs comme le souligne l'avis de l'ACPAT, auquel certains de nos membres ont contribué, nous déplorons la non prise en compte de l'arrivée prochaine du Léman express et du BHNS, la réouverture du Tonkin, dans l'enquête publique et dans les documents diffusés à des dizaines de milliers d'exemplaires dans les boîtes à lettre du Chablais par le conseil départemental. Nous condamnons cette utilisation d'argent publique à des fins de propagande partisane, pour un projet qui n'a pas d'utilité publique, a été rejeté par le conseil d'état et n'est pas considéré comme prioritaire par le conseil d'orientation des infrastructures.

Nous déplorons également la période retenue pour l'état initial du trafic et pour l'enquête publique, alors que la ligne ferroviaire Genève-Annemasse est fermée et que nombre d'usagers du train ont repris provisoirement la route en attendant l'entrée en service du Léman express.

Nous regrettons l'absence de document de projections de trafic à l'échelle du bassin de vie, qui montrera sans doute un accroissement des difficultés aux entrées de Genève, de Thonon, à Findrol, et dans nombre d'autres nœuds routiers problématiques. Nous ne pouvons pas ne pas faire le parallèle avec d'autres situations similaires, comme l'axe Annemasse-St Julien : Voilà une route nationale couplée à une autoroute gratuite, qui est saturée plusieurs heures par jour et excède ses riverains. Situation identique entre Findrol et La Roche Sur Foron. La vallée de l'Arve concernée par un PPA verrait son taux de pollution atmosphérique encore aggravé. Nous craignons de voir cette situation de saturation se reproduire rapidement aux abords de la D903, alors que la D1005

Pour nous il n'est pas de bonne politique de transport qui n'aurait pour objectif une DIMINUTION du trafic routier, passager et marchandise pour faire face aux enjeux que nous avons décrits. Or avec 12 % de trafic supplémentaire induit à minima, nous en prenons le chemin inverse.

*Pour la Confédération Paysanne de Haute-Savoie,*

Noémie LACHENAL et Pascal BORGHINI, co-porte-paroles

