

Chambéry, le 08 avril 2026

Réunion d'information au monde agricole – Savoie #1

Intervenants

- Mme Magali SPANIOL, Sous-préfète de Savoie - arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne
- M. Eric LACHAISE, Directeur adjoint du projet Section française du Lyon-Turin - SNCF Réseau
- M. Nathaniel SEROR, Responsable des sujets agricoles et fonciers du projet Section française du Lyon-Turin - SNCF Réseau
- M. Samuel HUCHE, AMO foncier du projet du projet Section française du Lyon-Turin - Géofit
- M. Eric ANDRE, AMO concertation du projet Section Française du Lyon-Turin - Rouge Vif

Nombre de participants : 35 personnes

Etaient invités à cette première réunion (sur trois prévues en Savoie), les représentants syndicaux locaux du monde agricole.

SOMMAIRE

Introduction	2
Temps de présentation	2
Echanges avec les participants.....	6

Partenaires financiers



INTRODUCTION

Madame SPANIOL, sous-préfète de Savoie, introduit la réunion en expliquant son arrivée récente et la tâche confiée par Madame la préfète de Savoie pour suivre la réalisation du projet. Elle rappelle l'importance du projet pour l'aménagement du territoire, et ce au-delà de la Savoie. Elle précise que la communication est essentielle sur le projet afin de remettre en place un dialogue constructif avec les partenaires locaux et rappelle que les inquiétudes du monde agricole sont entendues. Cette réunion est ainsi une première prise de contact pour rouvrir la discussion et identifier les sujets sur lesquels travailler dans les prochains mois et particulièrement celui des sondages géotechniques à venir. Elle insiste sur son rôle de garante d'un dialogue clair et constructif.



Monsieur Eric ANDRE, chargé du volet concertation sur le projet en assistance à SNCF Réseau, présente les objectifs de la réunion et les modalités de participation.

TEMPS DE PRESENTATION

PRESENTATION DU PROJET

M. Eric LACHAISE, directeur adjoint du projet Section Française du Lyon-Turin, rappelle les grands axes du projet. Il explique que le Lyon-Turin est divisé en trois sections : la section italienne, la section transfrontalière (actuellement réalisée à 25 %) et la section française sous maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau.

La Section française du Lyon-Turin partira des environs de la gare Lyon - Saint-Exupéry (Rhône) jusqu'à Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie). Il précise qu'une première section jusqu'à Avressieux (Savoie) sera mixte (fret et voyageurs) et que la seconde section entre Avressieux et Saint-Jean-de-Maurienne sera réservée au fret, avant de se raccorder à la section transfrontalière. Une branche reliera, dans un second temps, Avressieux à Chambéry (Savoie). Cette organisation est liée au choix des territoires, en 2021, de modifier le phasage du projet pour réaliser en priorité la partie dédiée au fret entre Lyon et Saint-Jean-de-Maurienne.

Il précise également que les tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon seront réservés au fret car ils n'auront qu'un unique tunnel (deux étant nécessaire pour les circulations voyageurs). La spécificité du projet est d'avoir une majorité du tracé (60 %) en tunnels, afin d'en faciliter l'insertion et d'en diminuer les impacts sur les territoires.

L'objectif du projet est donc majoritairement de permettre des circulations fret, avec la mise en place d'un service unique : le Grand Gabarit qui permet de mettre l'entièreté des camions sur les trains. Grâce à l'utilisation de cette ligne nouvelle par les trains de fret et grande vitesse, les lignes existantes verront leurs capacités augmenter entre Lyon et Avressieux. Cela laissera plus de place pour des trains du quotidien et permettra la mise en place des Services Express Régionaux Métropolitains de Lyon, Grenoble et Chambéry.

Il présente ensuite le tracé sur les territoires savoyards, en précisant les zones de l'infrastructure en déblais ou remblais et les espaces où des ouvrages sont prévus (tunnels, ponts...). Il explique également le principe de la bande déclarée d'utilité publique. Les études en cours permettront de définir précisément l'intégralité du besoin foncier, tout en gardant en objectif de le réduire au maximum.

CADRE DES ETUDES

M. LACHAISE, rappelle que les informations aujourd'hui disponibles sont issues des études précédant la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2013. La maîtrise d'œuvre du projet vient récemment d'être mise en place et démarre son travail.

Il rappelle que les études menées dans les années 2008 - 2010 ont permis de définir le tracé et de l'acter. Il est donc uniquement question aujourd'hui de l'affiner. Les études ont également permis de définir les emprises nécessaires au projet, ainsi que de réfléchir à la gestion des matériaux d'extraction (où et comment les réutiliser). En 2013, la DUP a permis de sanctuariser le projet.

Ces orientations ont été définies et complétées grâce à l'instance interdépartementale sur le foncier agricole menée entre 2014 et 2018, notamment avec le monde agricole.

Aujourd'hui, il est nécessaire d'actualiser l'ensemble des études au regard de l'évolution du territoire, notamment de son urbanisation. C'est dans ce cadre que se déroulent les études d'Avant-Projet Détaillé entre 2025 et 2028, avant de livrer un projet finalisé.

Après 2028, il précise que l'Etat devrait rendre sa décision sur la poursuite du projet. D'ici là, une demande de prorogation de la DUP doit être déposée.

M. LACHAISE présente ensuite la phase d'Avant-Projet Détaillé (APD). Cette dernière étape avant les travaux doit permettre de définir « comment on fait le projet », notamment :

- **Au sens technique** : comment insérer la voie, traverser les massifs montagneux...
 - **Au sens de l'insertion dans le territoire** : rétablissement des voies de circulation, traversées de cours d'eau, maintien des activités économiques...
 - **Au sens des impacts sur l'environnement** : réalisation du projet dans le cadre de la séquence Eviter-Réduire-Compenser (ERC).
- Tous les éléments issus des études et du dialogue réalisés depuis la DUP seront intégrés à cette nouvelle phase.

BESOINS FONCIERS

M. Nathaniel SEROR, responsable des sujets agricoles et fonciers sur la Section française du Lyon - Turin, présente ensuite les besoins fonciers nécessaires au projet. Il explique que la double voie occupera une largeur minimale de 14 mètres. Il faudra ajouter à cela les déblais et remblais sur lesquels reposeront les voies, ainsi que d'autres ouvrages permettant le fonctionnement de l'infrastructure. Les besoins en foncier agricoles et en compensation environnementales ont été partiellement identifiés en 2012. Durant la phase de concertation avec le monde agricole entre 2014 et 2018, dans le cadre de la commission de concertation interdépartementale relative au foncier et aux activités agricoles, des méthodes ont été définies pour en limiter les impacts.

Il est aujourd'hui nécessaire d'affiner le besoin exact, notamment en calculant les espaces nécessaires aux stockages temporaires et définitifs des matériaux d'extraction. L'objectif est d'avoir un impact minimal en favorisant par exemple le remblaiement de carrières locales.

De même, le sujet de la compensation environnementale devra être réfléchi afin de définir des situations se conjuguant au mieux avec les activités agricoles. M. SEROR indique que la volonté des services de l'Etat est de mutualiser la compensation environnementale avec les autres grands projets du territoire (EPR 2, Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, tram-train Lyon-Crémieu...).

CALENDRIER POUR LE MONDE AGRICOLE

M. SEROR et M. Samuel HUCHE, assistant foncier pour SNCF Réseau, présentent ensuite le calendrier dédié aux interactions avec le monde agricole qui comprendra :

- Un état initial agricole mené par la Chambre d'agriculture de Savoie jusqu'à mi-2028 ;
- Une phase de définition des impacts et une étude préalable agricole ;
- Une définition des mesures de compensation agricole, réalisée à partir de mi-2028 ;
- Une phase de sondages géotechniques sur le territoire à partir de juillet 2026 et jusqu'en juillet 2027.

PROCESSUS D'ACQUISITION FONCIERE

Ils présentent ensuite le processus d'acquisition foncière.

Il est rappelé, qu'associée avec la DUP de 2013, des emplacements réservés et une bande de déclaration d'utilité publique ont été inscrits dans les documents d'urbanisme. Ces parcelles devront à terme être achetées par SNCF Réseau pour réaliser le projet.

Cependant à date, aucune acquisition volontaire n'a été effectuée par SNCF Réseau. Les seuls biens achetés l'ont été dans le cadre des mécanismes liés aux emplacements réservés et bande de DUP qui permettent aux propriétaires de mettre le maître d'ouvrage SNCF Réseau en demeure d'acquiescer leur bien.

Si le projet se poursuit après 2028, une période d'acquisition foncière volontaire débutera par l'enquête parcellaire.

M. HUCHE présente cette phase en expliquant que l'enquête parcellaire permettra d'identifier les parcelles concernées puis d'obtenir des arrêtés de cessibilité (pour achat par SNCF Réseau en cas d'acquisition directe) ou de prise de possession anticipée dans les périmètres d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et environnementaux (AFAFe). Il est précisé qu'une procédure d'AFAFe est prévue sur le territoire. L'arrêt de prise de possession anticipée permet de débiter les travaux avant la fin de cette procédure qui peut être longue.

Une fois ces arrêtés obtenus, la maîtrise foncière sera réalisée, soit par acquisition et éviction à l'amiable en cas d'accord dans les zones exclues des AFAFe, soit devant le juge d'expropriation. Dans les périmètres d'AFAFe (qui sera le mode de libération privilégié) où il n'y aura pas d'acquisitions foncières directes mais un remaniement parcellaire, il sera convenu de conventions de prises de possessions anticipées suivant les barèmes des Chambres d'Agriculture afin d'indemniser la perte des exploitants entre le début des travaux et la fin de la procédure d'aménagement foncier (et l'envoi en possession des nouvelles parcelles).

PRESENTATION DES ACQUISITIONS DE DONNEES

M. SEROR présente la phase d'études en cours. Cette dernière consiste en l'acquisition de nombreuses données permettant de réaliser un état des lieux des territoires. Par exemple des inventaires écologiques sont menés pour recenser les espèces de faune et flore en présence.

Le sujet qui concerne principalement le monde agricole est celui des sondages géotechniques. Ces sondages permettent de connaître la consistance et la nature des sols pour ensuite dimensionner les fondations des futurs ouvrages, et anticiper la nature des sols dans lesquels seront réalisés les tunnels afin de définir l'usage fait des différents matériaux excavés.

Il présente les différents types de sondages qui pourront être réalisés sur le territoire : sondages carottés (10 cm de diamètre et 10 à 30 mètres de profondeur), sondages à la pelle mécanique 1x3 mètres et 5 mètres de profondeur) et sondages géophysiques (champ électrique sans percement). Certains sondages pourront être équipés de sondes piézométriques pour mesurer le niveau de la nappe (environ 200 sur le tracé). Il précise qu'environ 1 500 sondages doivent être menés, dont 212 sur des terres agricoles en Savoie.

M. HUCHE présente ensuite le protocole de réalisation des sondages (en cours de validation avec les Chambres d'agriculture) :

- Prise de rendez-vous avec l'exploitant pour présenter le sondage envisagé et les dates de réalisation et signature d'un état des lieux d'entrée (nature du terrain, conditions d'accès, inscription des informations importantes comme les systèmes d'irrigation...) ;
- Réalisation du sondage entre 1 et 3 jours puis remise en état ;
- Prise de rendez-vous pour constater les éventuels dégâts et indemnisation selon un protocole régional. En cas de pose d'un piézomètre, une redevance annuelle est versée à l'exploitant.

Une carte présentant un exemple de sondage à réaliser est présentée. SNCF Réseau précise que des modifications de positionnement, de conditions d'accès et de dates sont possibles selon les contraintes de l'exploitant.

METHODE DE CONCERTATION

Enfin, M. SEROR présente les modalités de travail avec le monde agricole. Elles sont de trois types :

- Des rencontres bilatérales entre SNCF Réseau et la Chambre d'agriculture pour discuter de tous les sujets propres au monde agricole ;

- Des Commissions Territoriales de Concertation qui réunissent l'ensemble des acteurs des territoires sur des sujets transverses, y compris agricoles ;
- Une instance interdépartementale commune à l'ensemble des grands projets pour rechercher des solutions mutualisées, notamment sur les compensations environnementales.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

PERTINENCE DU PROJET ET ACTUALISATION DES DONNEES DE TRAFIC

- Des interrogations sont exprimées quant à la pertinence du projet au regard des flux actuels de marchandises et des capacités proposées par la ligne existante. Certains participants demandent une actualisation des études socio-économiques, estimant que les projections initiales ne correspondent plus à la réalité et qu'une nouvelle infrastructure ferroviaire n'est donc pas utile.

M. LACHAISE indique que les études socio-économiques font l'objet d'une actualisation. Toutefois, il n'y a pas à ce stade de remise en cause de la déclaration d'utilité publique (DUP), dont la prorogation est nécessaire pour poursuivre le projet. Il précise également que les études actuelles permettront d'intégrer de nouveaux paramètres, tels que les effets du changement climatique.

- Un participant s'interroge sur la poursuite du projet après 2028.

M. LACHAISE précise qu'une décision de l'Etat est attendue après 2028. D'ici là, SNCF Réseau est mandaté pour poursuivre les études permettant d'aboutir à un Avant-Projet Détaillé. Il n'est pas possible d'affirmer ou non que le projet se poursuivra après 2028, l'Etat restant décisionnaire.

- Certains participants s'interrogent sur l'utilité du projet face à certains avis défavorables des corps de l'Etat (Comité d'Orientation des Infrastructures, Cours des Comptes...).

Madame la sous-préfète précise que certains rapports sont anciens et/ou rendus à titre uniquement consultatifs. Elle précise cependant que l'objectif de la démarche est de remettre à jour l'ensemble des éléments sur le projet, notamment via un travail collectif.

IMPACTS AGRICOLES ET SOUVERAINETE ALIMENTAIRE

- Les organisations agricoles expriment de fortes préoccupations quant aux impacts du projet sur les exploitations, certaines pouvant être fortement déstabilisées, voire disparaître. La question de la souveraineté alimentaire est largement évoquée, ainsi que la discordance entre les objectifs nationaux sur l'agriculture et les effets du projet.

SNCF Réseau indique que la démarche en cours vise à actualiser les données et à mieux objectiver les impacts, tout en poursuivant les échanges avec les parties prenantes.

FONCIER, STATUT DES PROPRIETAIRES ET MODALITES D'INDEMNISATION

- Un participant souligne que les échanges se concentrent principalement sur les exploitants agricoles, sans prendre suffisamment en compte les propriétaires fonciers. Cette situation est jugée problématique, notamment au regard des impacts potentiels sur les terres concernées.

SNCF Réseau précise que les propriétaires sont informés et associés dans le cadre des états des lieux, avec transmission des documents afférents. Il est indiqué que des arrêtés d'occupation temporaire seront pris à leur rencontre, impliquant leur notification dans le cadre des procédures administratives. En parallèle, les modalités d'indemnisation permettent aux exploitants de continuer à s'acquitter du fermage.

- Il est demandé des précisions sur l'accompagnement possible par SNCF Réseau des acteurs dans la recherche de nouveaux terrains, en cas d'acquisition de l'existant. Une question sur le délai de prévenance entre l'information et la nécessité de quitter les lieux est posée.

M. LACHAISE rappelle qu'aucune action d'achat volontaire n'est lancée à ce stade. Le processus ne démarrera qu'avec l'enquête parcellaire sur laquelle une visibilité sera donnée aux propriétaires.

M. HUCHE précise que les procédures peuvent s'étaler sur 18 à 24 mois. Une indemnisation est prévue pour les propriétaires et exploitants, mais sans obligation pour le maître d'ouvrage de proposer des terrains de substitution.

- Certains participants s'interrogent sur l'impact global du projet sur l'économie locale, du fait de la disparition de certaines exploitations. Sont demandées des précisions sur l'enveloppe foncière globale nécessaire au projet.

SNCF Réseau explique qu'une estimation avait été faite au moment de la DUP de 2013. Celle-ci n'intégrait alors pas les compensations environnementales. L'information est néanmoins disponible dans le dossier de DUP et auprès de la Chambre d'agriculture. A la fin de l'état initial agricole et des études, l'enveloppe foncière totale pourra être précisée.

- Certains participants souhaitent que l'occupation temporaire soit prise en compte comme de l'occupation définitive du fait de l'étendu du calendrier de réalisation des travaux. Cette situation est considérée comme bloquante pour l'installation de nouveaux exploitants.

M. HUCHE rappelle qu'il n'existe pas de réponse précise à ce stade. Les choses devront être rediscutées. Il précise qu'il existe deux régimes d'occupation : l'occupation définitive qui fait l'objet d'une démarche foncière et l'occupation temporaire qui permet d'occuper la zone pour 5 ans et oblige le maître d'ouvrage à restituer la zone dans son état initial.

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU PROJET ET EMPRISES

- Des questions portent sur les caractéristiques des ouvrages (nombre de voies, tracé, nombre de tubes dans les tunnels, emprise réelle de la voie...).

SNCF Réseau précise que :

- Les grands tunnels de Chartreuse, Belledonne et Glandon sont conçus à voie unique, et donc dédiés au fret dans un premier temps ;
 - Les sections à l'air libre sont prévues à deux voies ;
 - A ce stade, le tracé est définitif, avec des ajustements possibles à la marge sans remise en cause globale. Il reste uniquement à définir ce sur quoi reposera la ligne (hauteur des remblais ou déblais, tunnels, ponts...).
- Une question est posée sur les zones de dépôt et les zones de chantier, ainsi que la temporalité pour en avoir une connaissance précise. Il est également demandé si ces zones pourront être implantées au-delà de la bande DUP et si des autorisations environnementales seront nécessaires pour l'ensemble de ces réalisations annexes au projet.

Concernant les installations de chantier (zones de dépôt, bases travaux), M. LACHAISE indique que leur localisation précise reste en cours d'étude et sera intégrée dans les dossiers réglementaires ultérieurs, notamment dans le cadre de l'autorisation environnementale. La volonté est d'intégrer le maximum des zones nécessaires au chantier dans la bande DUP.

Les études précédentes avaient fait quelques propositions pour les espaces chantiers nécessaires aux tunnels mais l'ensemble doit être précisé.

Il est également précisé que du fait des futurs appels d'offres des entreprises travaux - non connus à date - les organisations précises des travaux ne sont encore définies. Ainsi, une partie des zones mobilisées par des entreprises pendant les travaux ne relèvent pas des études actuelles. Cependant, l'objectif est d'anticiper au maximum le besoin foncier, notamment pour la phase chantier, afin de l'intégrer aux études APD en cours. Ce qu'il est possible d'étudier aujourd'hui sera bien intégré au dossier d'autorisation environnementale.

Les services de l'État rappellent que le projet fera l'objet d'une autorisation environnementale, intégrant l'ensemble des impacts et donnant lieu à une enquête publique.

RESSOURCE EN EAU ET SUIVI DE L'INFORMATION

- Des inquiétudes fortes sont exprimées concernant la ressource en eau, notamment la disparition de certaines sources et les conséquences pour les usages agricoles et domestiques. Il est demandé si des mesures de débits sont prévus.

SNCF Réseau rappelle qu'une mission spécifique a été engagée récemment afin d'améliorer la connaissance des ressources en eau. Celle-ci comprend :

- une phase d'analyse bibliographique et d'inventaire de l'existant,
- des échanges avec les syndicats de rivières et de gestion de l'eau,
- puis une phase d'instrumentation ciblée sur les zones les plus sensibles (suivi de rivières, puits, captages d'eau potable, etc.).

L'objectif est d'établir un état initial exhaustif et de suivre l'évolution de la ressource dans le temps, notamment via des dispositifs de type piézomètres.

- Plusieurs participants interrogent la disponibilité et l'accessibilité des données, en particulier celles relatives au suivi hydrologique sur le chantier du tunnel transfrontalier (TELT). Des difficultés d'accès à certaines informations sont signalées (y compris après saisine de la Commission d'Accès aux Documents Administratifs (CADA)), ainsi qu'une attente forte de transparence et de mise à disposition de données brutes exploitables de façon indépendante.

Les services de l'État indiquent que les données disponibles ont été communiquées courant 2025 et qu'un suivi annuel est réalisé dans le cadre du comité environnemental. Ils rappellent que les données dont dispose l'État ont vocation à être partagées.

- M. LABORET, Président de la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc insiste sur la nécessité de mieux connaître et prendre en compte l'ensemble des usages de l'eau, dont les prélèvements non déclarés, afin d'évaluer précisément les effets du projet, y compris au-delà de son emprise directe. La connaissance sur ces sujets doit également permettre d'anticiper l'évolution du territoire en lien avec le changement climatique, et ce que le projet se fasse ou pas.

La Direction départementale des territoires (DDT) confirme la volonté de réaliser un état des lieux des besoins en eau des exploitations et de mieux caractériser les prélèvements, dans une perspective d'accompagnement du secteur agricole et d'adaptation au changement climatique, et ce au-delà du cadre du projet.

CONDUITE DES SONDAGES GEOTECHNIQUES

- Le syndicat des vins de Savoie précise avoir eu l'expérience de sondages géotechniques dans les vignes, en lien avec des projets RTE. Un chiffrage précis des impacts sur la vigne avait été réalisé en lien avec les pertes d'exploitation. Il invite SNCF Réseau à les contacter pour collecter cette information.

Messieurs HUCHE et SEROR confirment l'intérêt pour ces questions d'impacts très spécifiques à l'activité viticole. Il est précisé qu'un protocole général est en cours de définition avec les Chambre d'agriculture avec une volonté d'ajouter une annexe sur le sujet viticole.

- Certains participants attendent des précisions sur les sondages destructifs de plusieurs centaines de mètres de profondeur évoqués dans les appels d'offre.
M. SEROR explicite le terme « destructif » qui signifie que les carottages ne sont pas conservés dans l'ordre de sortie de terre pour étude. Cela s'applique à des sondages de grande profondeur qui ne concernent pas le monde agricole, mais uniquement les grands tunnels (hormis quelques-uns à Chapareillan).

CONCERTATION ET PARTICIPATION AUX TEMPS DE TRAVAIL

- Plusieurs intervenants rappellent leur opposition au projet tout en exprimant leur volonté de participer aux temps de travail pour en limiter les impacts. M. LABORET, Président de la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc, insiste notamment sur l'importance de maintenir un cadre de concertation ouvert, dans la continuité des démarches engagées précédemment, notamment entre 2014 et 2018.

SNCF Réseau reconnaît les incertitudes encore existantes et réaffirme la nécessité de poursuivre le travail collectif afin de réduire les effets du projet sur les activités agricoles et les territoires.

- Les Jeunes Agriculteurs de Savoie soulignent l'importance de capitaliser sur les enseignements des concertations précédentes (2014-2018), notamment en matière de : gestion des matériaux excavés, phasage des travaux, mise en œuvre des mesures compensatoires, considération des dépôts temporaires comme des dépôts définitifs... Ils appellent à poursuivre un travail permettant de définir des solutions limitant les impacts, y compris en s'inspirant d'exemples étrangers et en impliquant l'Etat dans la prise de décision parfois contraignantes sur ce plan.

SNCF Réseau rappelle que l'ensemble des méthodologies et conclusions de la concertation de 2014-2018 sont reprises dans les études.

- Des préoccupations sont exprimées quant aux conditions de débat local et à la liberté d'expression autour du projet TELT, notamment concernant l'accès à certains conseils municipaux.

Madame la sous-préfète prend note de ce sujet et veillera à garantir un cadre de concertation permettant à chacun de s'exprimer.

Mme la sous-préfète clôture ensuite la réunion. Une information sur les réunions à venir en Savoie est faite. Il est rappelé que ces réunions s'adressent prioritairement aux exploitants concernés par le projet afin de leur permettre de dialogue avec SNCF Réseau.