

Novalaise, le 15 avril 2026

Réunion d'information au monde agricole – Savoie #2

Intervenants

- Magali SPANIOL, Sous-préfète de Savoie - arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne
- M. Matthieu COCHARD, Directeur des projets de Section française du Lyon-Turin et du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise – SNCF Réseau
- M. Éric LACHAISE, Directeur adjoint 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. Éric ANDRE, AMO concertation du projet Section française du Lyon-Turin - Rouge Vif

Nombre de participants : 32 personnes

Etaient invités à cette deuxième réunion (sur trois prévues en Savoie), les exploitants agricoles concernés par le projet ainsi que les élus locaux dans l'Avant-Pays Savoyard.

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. Matthieu COCHARD, directeur 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.

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.

CADRE DES ETUDES

M. COCHARD rappelle que les **premières réflexions** remontent aux **années 1990**. Les études menées dans les années **2008 - 2010** ont permis de définir les **fonctionnalités du 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 valider 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. Cette instance a permis de conduire une réflexion sur les **méthodes pour diminuer les impacts** sur les parcelles agricoles et notamment les critères de choix **des sites de dépôt** des matériaux d'extraction.

Aujourd'hui, il est nécessaire **d'actualiser et d'approfondir 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 (APD) entre 2025 et 2028, avant de livrer un projet finalisé.

M. COCHARD présente ensuite la phase d'Avant-Projet Détaillé. Cette dernière étape avant les travaux doit permettre de définir « comment faire 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 respect de la séquence Eviter Réduire Compenser (ERC). Tous les éléments issus des études et du dialogue territorial depuis la DUP seront intégrés à cette nouvelle phase.

- La phase APD permettra également de constituer l'ensemble des **procédures administratives** permettant de réaliser les **ouvrages de reconnaissance** au droit des grands tunnels de Chartreuse et Belledonne. Ces ouvrages sont des « pré-tunnels » permettant d'étudier la **géologie des massifs** et de **préparer les futurs chantiers**. Ils pourraient être les premiers à être réalisés au-delà de 2028 comme suite à une décision de l'Etat.

Enfin, M. COCHARD explique que le tunnel transfrontalier ouvrant en 2034, il sera alimenté dans un premier temps par la ligne existante entre Ambérieu-en-Bugey et Saint-Jean-de-Maurienne. Les travaux de création de la ligne nouvelle pourraient démarrer à horizon 2034 sous réserve de financement.

PRESENTATION DU TRACE

M. COCHARD 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 APD en cours permettront de définir précisément l'intégralité du besoin foncier, tout en gardant en objectif de le réduire au maximum.

BESOINS FONCIERS

M. Eric LACHAISE, directeur adjoint du projet Section française du Lyon-Turin, présente les **besoins fonciers** du 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 grâce aux études APD et en concertation avec les territoires, notamment en ajoutant les **espaces nécessaires aux stockages temporaires et définitifs** des matériaux d'extraction, ainsi que les **espaces pour la phase chantier**. L'objectif est d'avoir un impact minimal en favorisant la réutilisation pendant le chantier mais également 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. LACHAISE 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-Crémieux...).

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'arrêté 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. LACHAISE 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. Des **inventaires écologiques** sont menés depuis l'été 2025 pour recenser les espèces de faune et flore en présence. De même, des **relevés topographiques** sont en cours. Enfin, des **inventaires sur les sources et captages d'eau** présents sur le territoire vont être lancés afin d'établir un état des lieux initial de la ressource en eau avant les travaux. Ils permettront d'adapter au besoin le projet.

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 centimètres 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 sont concernés 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 présenté. SNCF Réseau précise que des modifications de positionnement, de conditions d'accès et de dates sont possibles selon les contraintes de l'exploitant.

CALENDRIER POUR LE MONDE AGRICOLE

M. HUCHE, présente le calendrier dédié aux interactions avec le monde agricole qui comprendra :

A court terme

- Une phase de **sondages géotechniques** sur le territoire à partir de juillet 2026 et jusqu'en juillet 2027 ;

A moyen terme

- 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**. Au-delà de l'indemnisation individuelle, l'objectif est de mettre en place des **fonds de compensation collective** pour l'impact causé à l'ensemble de la filière agricole locale ;
- L'ensemble de la phase **d'études Avant-projet Détaillé** jusqu'en 2028 pour aboutir à la définition précise du projet.

METHODE DE CONCERTATION

Enfin, M. LACHAISE 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

CHOIX DU TRACE

- Sur le territoire d'Avressieux, des inquiétudes sont exprimées quant au **choix du tracé** qui serait situé dans une **zone marécageuse régulièrement inondée** et créerait une situation d'inondation entre l'infrastructure et l'autoroute. Les participants considèrent que le tracé aurait dû suivre l'A43 de l'autre côté, même si cela se fait au détriment des 3 entreprises situées dans la zone d'activité.

SNCF Réseau rappelle que le tracé est fixé par la DUP et **ne peut plus être remis en cause de manière substantielle**. Des **ajustements ponctuels** restent néanmoins possibles à la marge. Le maître d'ouvrage souligne que les études en cours intègrent pleinement les enjeux liés à l'eau, aux inondations et au changement climatique, avec pour objectif de limiter autant que possible les conséquences du projet.

- M. LABORET, Président de la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc souhaite confirmation de la possibilité de **faire évoluer le tracé à l'intérieur du fuseau** comme évoqué il y a plusieurs années. Il précise qu'un déplacement de 50 ou 100 mètres de l'infrastructure pourrait avoir des résultats forts en termes d'impacts pour le monde agricole.

M. LACHAISE revient sur le fuseau qui permettait, lors des premières études préliminaires, d'établir le tracé et d'en envisager les impacts. Ce tracé a été **figé au début des années 2010** grâce aux différentes études. Le tracé est donc aujourd'hui relativement figé et le travail porte plutôt sur la nature des ouvrages.

OUVRAGE PREVU SUR LA COMMUNE DE VEREL-DE-MONTBEL

- M. CEVOZ-MAMI, maire de Verel-de-Montbel interroge SNCF Réseau sur un **emplacement réservé** sur la commune, susceptible de correspondre à un **puits de « décompensation »**.

SNCF Réseau indique que le projet APS prévoit un puits d'accès en lien avec une phase chantier (changement de bouclier de tunnelier), cela servira aussi à l'évacuation des eaux de chantier et surtout en phase exploitation cela sera un accès pour les services de secours. Dans le cadre des études d'APD ces éléments feront l'objet d'une ré-interrogation **technique complémentaire**. Il est également rappelé que les documents de l'enquête publique de 2012 sont consultables en ligne sur le site du projet.

BESOINS FONCIERS

- Des précisions sont demandées concernant la bande déclarée d'utilité publique de 500 mètres autour du projet. Il est demandé si **l'ensemble des parcelles seront acquises** par SNCF Réseau.

SNCF Réseau rappelle que la déclaration d'utilité publique (DUP) prévoit effectivement une bande de 500 mètres autour du tracé mais aussi des emplacements réservés qui sont plus réalistes quant aux besoins en emprises. Dans tous les cas seules les parcelles nécessaires au projet (ouvrages, installations, zones de dépôts...) ont vocation à être acquises. Le reste du besoin foncier dans la bande DUP doit être affiné durant les études. Une enquête parcellaire sera ensuite conduite pour entamer la démarche d'acquisition foncière.

- Il est demandé quelles sont les modalités en cas de volonté **d'acquisition foncière au-delà des 500 mètres** de la bande DUP. Il est précisé que cette bande est censée contenir **l'ensemble des ouvrages nécessaires** au projet. En cas de besoins complémentaires significatifs, plusieurs possibilités selon le besoin exprimé pouvant aller jusqu'à une procédure de DUP complémentaire pourrait être envisagée.

SONDAGES GEOTECHNIQUES

- Des questions sont posées concernant la **localisation des sondages** réalisés **hors zones agricoles**.

M. HUCHE précise que les interventions hors emprises agricoles concernent principalement le domaine public : fossés, bords de ruisseaux, voiries et chemins. Les localisations en ou hors zone agricoles résultent d'un croisement entre les registres parcellaires graphiques et les emplacements prévus des sondages. Le volume de 727 sondages en zone agricole pourra donc varier.

- Une question est posée sur la nécessité de réaliser de nouveaux sondages alors que des études avec sondages avaient **déjà été menées** par le passé.

SNCF Réseau indique que les investigations précédentes avaient été réalisées au stade des études d'Avant-Projet Sommaire et avant dans la cadre de la recherche du tracé dans le fuseau définit et ne permettent pas d'obtenir le niveau de précision aujourd'hui nécessaire à la conception détaillée du projet.

- M. LABORET rappelle que la **Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc** reste vigilante quant aux **impacts liés aux sondages géotechniques**. Il insiste sur le fait qu'accepter les sondages ne signifie pas une acceptation du projet mais, que le projet avançant, il est nécessaire de s'y préparer au mieux sur le terrain.

RESSOURCE EN EAU

- Des interrogations portent sur le **calendrier et les modalités du recensement des sources**.

M. LACHAISE explique qu'un **travail méthodologique** est en cours avec le bureau d'études afin de définir les modalités d'inventaire, avant le lancement des **relevés de terrain prévus durant l'été**. Il est également précisé que les **sources non répertoriées** devront être identifiées à partir des documents existants et de la connaissance locale du terrain. Les **communes seront mobilisées** pour établir cet inventaire.

- M. LABORET insiste sur la nécessité pour les exploitants de **déclarer l'ensemble des prélèvements existants**, y compris ceux non officiellement recensés, afin de mieux connaître la ressource disponible et d'en éviter la perte en cas de non-recensement avant le début des travaux.

SNCF Réseau souligne l'importance **d'améliorer la connaissance** de la ressource en eau et de son évolution future, avec ou sans réalisation du projet.

DEMARCHE GRAND CHANTIER

- M. Gilbert GUIGUE, vice-président du Département de Savoie, s'interroge sur l'éventuelle mise en œuvre d'une **procédure « Grand chantier »**.

La sous-préfecture indique **qu'aucune décision n'est arrêtée** à ce stade, tout en précisant qu'une telle démarche reste probable. SNCF Réseau rappelle que ce dispositif ne pourrait être engagé qu'après validation par l'Etat de la poursuite du projet après 2028. Cette démarche est en lien avec la phase travaux et doit être réfléchie en amont.

- M. CEVOZ-MAMI, maire de Verel-de-Montbel interroge SNCF Réseau sur les conséquences du chantier en matière de **logement et d'accueil des personnels employés**.

M. LACHAISE indique qu'une **évaluation des impacts socio-économiques** sera menée afin d'anticiper les besoins liés à l'arrivée des travailleurs. Il est précisé qu'il n'est pas envisagé à ce stade de créer des bases-vie hébergeant les ouvriers sur site, mais plutôt de s'appuyer sur le **tissu local existant** et sur des **dispositifs d'accompagnement** dans le cadre de la démarche « Grand chantier ».

INTEGRATION PAYSAGERE DU PROJET

- Des inquiétudes sont exprimées concernant les effets du projet sur les **paysages**, notamment entre Avressieux et Saint-Genix-sur-Guiers.

M. COCHARD indique que l'un des objectifs des études actuelles est de réactualiser et d'approfondir les réflexions relatives à **l'insertion paysagère de la ligne**. Des échanges spécifiques avec les communes sont prévus, notamment dans le cadre des Commissions Territoriales de Concertation (CTC) de juin où un **atelier de travail** sera dédié à la réflexion sur l'insertion paysagère et architecturale du projet.

- M. LABORET insiste sur la nécessité de ne pas **consommer davantage de terres agricoles** pour réaliser des aménagements paysagers de type merlons pour camoufler le passage de l'infrastructure.

MATERIAUX D'EXCAVATION ET IMPACTS SUR LES TERRES AGRICOLES

- Il est demandé des précisions sur les **hauteurs de terres** issues des **excavations** et sur le pourcentage de matériaux pouvant effectivement être **réemployés**. Une crainte forte sur l'utilisation des terres agricoles pour déposer ces matériaux est exprimée par les participants.

M. LACHAISE explique que les données issues des études antérieures doivent être **réactualisées** compte tenu de l'évolution du phasage et des contraintes réglementaires. Une part importante des matériaux excavés (**60 / 70 %**) devrait être **réutilisée dans les remblais, les bétons ou d'autres usages** liés au chantier ou autour. Toutefois, certains matériaux impropres ou excédentaires nécessiteront des **sites de dépôt définitif** à proximité, avec une priorité donnée au remblaiement de **carrières existantes**.

- Il est demandé si le **phasage modifié** du projet pourrait augmenter ou diminuer le volume de matériaux d'excavation à traiter.

M. LACHAISE indique que le volume final sera équivalent mais que le traitement des matériaux sera fait dans un ordre temporel différent.

- Plusieurs participants alertent sur les **conséquences à long terme** des dépôts de matériaux sur les terres agricoles, rappelant les **difficultés de reconstitution des sols**.

SNCF Réseau indique vouloir privilégier, lorsque cela est possible, des **solutions limitant les impacts agricoles**, notamment par le recours au **stockage temporaire**, tout en recherchant un **équilibre avec les contraintes techniques** du projet.

- M. LABORET insiste sur la nécessité de mettre en œuvre un **dialogue sur le positionnement des remblais**, en fonction des sorties de tunnels notamment. Il précise que **peu de sites sont disponibles dans l'Avant-Pays Savoyard**, ce qui signifierait que les terres agricoles pourraient être mobilisés. Il est pour lui nécessaire de déposer les matériaux d'extraction en **Combe de Savoie**, notamment au niveau des **gravières** dans la plaine de Laissaud.

IMPACTS SUR LA FILIERE AGRICOLE

- Des exploitants agricoles font part de leurs inquiétudes concernant l'avenir de leurs exploitations et la capacité à poursuivre les **investissements** dans un contexte d'incertitude prolongée lié au projet.

M. LACHAISE rappelle que **l'État demeure le décideur** du projet et que les études actuellement conduites visent à **objectiver les impacts et préparer les mesures d'accompagnement** associées. M. HUCHE précise également que les chambres d'agriculture ont insisté sur l'importance **d'anticiper les aménagements fonciers** et de constituer des réserves foncières en lien avec la Safer. Il souligne la nécessité de **poursuivre les différents investissements**, rappelant qu'il revient à la maîtrise d'ouvrage d'assumer les conséquences du projet sur le territoire.

- Plusieurs exploitants indiquent les **difficultés de compensation foncière** dans le territoire, en particulier dans les secteurs déjà fortement impactés avec des **terres de qualité** peu présentes ailleurs.

SNCF Réseau est consciente des impacts potentiels sur les activités agricoles et réaffirme sa volonté de travailler avec les chambres d'agriculture et les exploitants afin de rechercher les solutions les plus adaptées.

NUISANCES DIVERSES

- Un participant s'interroge sur les **nuisances sonores** provoquées par la future ligne, notamment aux entrées et sorties des tunnels. Il est demandé comment SNCF Réseau va traiter cette problématique.

M. COCHARD précise que les études en cours permettront de **modéliser les niveaux sonores** et d'identifier les **dispositifs d'atténuation** nécessaires. Une attention particulière est portée aux phénomènes de compression d'air liés aux tunnels (« **effet piston** »). Il a également été rappelé que la ligne accueillera des **circulations mixtes** fret/voyageurs, avec des **vitesse inférieures** à celles d'une ligne à grande vitesse classique (maximum 220 km/h pour les voyageurs et 120 km/h pour le fret). M. LACHAISE complète le propos en expliquant les modalités d'atténuation du bruit pouvant être mise en œuvre, notamment les murs antibruit, déjà envisagés lors des études antérieures.

- Des participants expriment leurs inquiétudes concernant les nuisances générées par les **chantiers de longue durée**, y compris à proximité des descenderies : **poussières, bruit, circulation des poids lourds et impacts sur les cultures agricoles**.

M. LACHAISE indique que ces enjeux font partie intégrante des études en cours. Des **mesures spécifiques** de réduction des nuisances sont envisagées, notamment sur les zones de **descenderies**, avec la mobilisation récente d'une **maîtrise d'œuvre spécialisée** sur ces secteurs. Des dispositifs de **limitation des poussières et du bruit**, déjà utilisés sur d'autres opérations, pourront être mis en œuvre. **L'expérience du tunnel transfrontalier** sera particulièrement mise à profit sur ces sujets.

M. Eric ANDRE clôture ensuite la réunion en remerciant les participants pour leur présence et leurs différentes questions. Il rappelle qu'un site internet du projet est consultable à l'adresse suivante : <https://www.projet-lyonturin.fr/fr>
De même, une adresse électronique est mise à disposition pour récolter les éventuelles remarques et questions des exploitants : concertation.lyonturin@reseau.sncf.fr