

Porte-de-Savoie, le 15 avril 2026

Réunion d'information au monde agricole – Savoie #3

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 : 45 personnes

Etaient invités à cette troisième réunion (sur trois prévues en Savoie), les exploitants agricoles concernés par le projet ainsi que les élus locaux en Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne. Pour des raisons géographiques, les exploitants du nord du Grésivaudan (Isère) ont également été conviés à cette réunion.

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 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. Cette instance a permis de conduire une réflexion sur les **méthodes pour diminuer les impacts** sur les parcelles agricoles et notamment la **localisation 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 lancer 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.

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

EXPRESSION D'OPPOSITION AU PROJET

- Plusieurs participants contestent la **pertinence du projet** au regard de l'utilisation actuelle de la ligne existante et des **projections de trafic**. Ils estiment que les objectifs initiaux de la ligne nouvelle ne sont pas atteints et interrogent la rentabilité, ainsi que l'utilité publique du projet notamment à la suite de la parution du rapport du **Comité d'Orientation des Infrastructures**. Mme la sous-préfète rappelle que les rapports, notamment ceux relatifs à l'opportunité du projet, sont **consultatifs** et remis au **ministre**, à qui revient la décision de poursuivre le projet.
- Les participants expriment néanmoins une certaine opposition, en particulier au regard des **surfaces agricoles potentiellement affectées**. Il est indiqué qu'une **pétition entre acteurs agricoles** à l'encontre du projet a été signée par **350 exploitations**.

TRACE ET CALENDRIER DU PROJET

- Une demande est faite sur le **calendrier de réalisation du tunnel de Dullin-l'Epine**. M. LACHAISE indique que ce tunnel est bien intégré à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de la Section française du Lyon - Turin, mais que les études actuellement conduites portent sur la **phase 1**, entre la gare TGV de Lyon - Saint-Exupéry (Rhône) et Saint-Jean-de-Maurienne (Savoie). Le tunnel sous Dullin fera l'objet **d'études ultérieures, il s'agit de la phase 2**. Il est précisé **qu'aucun sondage géotechnique** n'est prévu à ce stade au niveau du tunnel de Dullin-l'Epine.
- Des participants soulignent que certains tunnels n'accueilleraient que du fret dans un premier temps et qu'un **second tube** pourrait être envisagé ultérieurement, impactant donc sur le **long terme** le territoire. SNCF Réseau rappelle que le périmètre actuellement étudié correspond au **monotube déclaré d'utilité publique en 2013**. Un éventuel second tube relèverait d'une **étape ultérieure** et d'un **nouveau périmètre d'étude**.
- Une question porte sur la justification du **nœud ferroviaire de Laissaud** (Savoie) et sur la nécessité de maintenir une **liaison ferroviaire avec les lignes existantes**. Certains participants mettent en avant un **phasage** qui, au moment de l'enquête publique, ne nécessitait pas de réaliser d'un bloc l'ensemble des lignes du nœud de Laissaud. SNCF Réseau explique que la **ligne nouvelle** prévue par le projet de la Section française du Lyon - Turin s'inscrit dans une **organisation est-ouest**, tandis que la **ligne historique** (Chambéry - Grenoble) assure une **continuité nord-sud**. Les connexions avec les lignes existantes répondent à des besoins de **desserte** et de **secours**. Dans un premier temps, le projet de la Section française du Lyon - Turin étant prévu en monotube, il est nécessaire de prévoir des possibilités de report vers les lignes historiques en cas d'incident. Concernant le phasage, M. LACHAISE confirme que l'enquête publique présentait **différentes étapes générant un scénario de phasage à Laissaud**. Il est toutefois rappelé que des contraintes d'exploitation ferroviaire et de secours nécessitent de réexaminer précisément les besoins de réalisation du nœud ferroviaire de Laissaud. A ce stade, la décision technique prise par SNCF Réseau consiste à réaliser **l'ensemble du génie civil** en une seule fois, afin d'éviter de nouvelles interventions lourdes ultérieurement.
- Des précisions sont demandées sur le **lieu de chargement des camions** sur les trains et les surfaces concernées par cet aménagement. M. LACHAISE indique que ce sujet relève des **services de l'État**. Le lieu identifié à ce jour correspond à une zone située au **sud de l'aéroport Lyon - Saint-Exupéry**. La sous-préfecture indique ne pas disposer de la **surface concernée**, mais peut solliciter cette information.

BESOINS FONCIERS ET PROCEDURE D'ACQUISITION

- Un adjoint de **Sainte-Hélène-du-Lac** exprime une inquiétude concernant les **habitations du hameau de la gare**, certaines maisons apparaissant partiellement concernées par l'emprise du projet. La question d'une éventuelle **acquisition** par SNCF Réseau d'une maison mise en vente est également évoquée. M. COCHARD précise que les **emplacements réservés inscrits au Plan Local d'Urbanisme** de la commune matérialisent les **emprises nécessaires au chantier**. Ces emprises peuvent faire l'objet d'acquisitions, mais SNCF Réseau n'engage **pas d'acquisition**.

volontaire à ce stade, sauf si un propriétaire met le maître d'ouvrage en demeure d'acquérir. Il est rappelé qu'à ce stade, les emprises sont calculées de manière mathématique, à la parcelle. Chaque propriétaire peut solliciter SNCF Réseau pour obtenir des informations sur sa situation.

- Des précisions sont demandées sur les **possibilités d'expropriation sur l'ensemble de la bande DUP**. Il est demandé si, en cas de **bail rural**, l'achat se fait directement au propriétaire.

M. LACHAISE rappelle que, juridiquement, la DUP permettrait d'intervenir sur l'ensemble de la bande, mais que celle-ci est **volontairement large** et qu'il n'est **pas prévu d'acquérir toutes les parcelles de la bande DUP**. Les acquisitions doivent porter uniquement sur les **besoins avérés du projet**.

- Certains témoignages font état de craintes liées aux **démarches individuelles de négociation foncière**, en référence à des expériences vécues en **Maurienne** sur le projet du tunnel transfrontalier.

SNCF Réseau rappelle que les **premières prises de contact** avec les exploitants concernent les **sondages géotechniques** et non des négociations pour une éventuelle acquisition. Il est également rappelé que le travail de SNCF Réseau s'effectue avec la Chambre d'agriculture, dans un cadre collectif et encadré.

- La question des **réserves foncières en lien avec la Safer** est soulevée, notamment dans les secteurs où la **pression sur les terres agricoles** est déjà forte.

M.LACHAISE rappelle que la constitution de réserves foncières faisait partie des **conclusions de la concertation 2014-2018**. Toutefois, le lancement de tels dispositifs avec la Safer **dépend de la décision de l'État attendue en 2028 quant à la poursuite du projet**. Des échanges sont en cours pour identifier les leviers permettant de limiter les impacts sur les exploitations.

- Des participants demandent **si l'aménagement foncier est automatique** du fait de la DUP ou s'il doit être demandé par les communes. La procédure de remembrement, au moment de la construction de l'autoroute A43 est présenté comme un exemple de réussite, avec une perte foncière limitée à 4 ou 5 % par exploitation. Il est également demandé si les **frais** de cette procédure sont **pris en charge par SNCF Réseau**.

M.HUCHE précise qu'au-delà d'un certain linéaire et d'un certain niveau d'impact, le lancement de la procédure est obligatoire. Des **Commissions Départementales de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers** (CDPENAF) sont constituées pour apprécier l'opportunité d'un aménagement foncier, son périmètre et ses modalités. L'objectif est notamment de **limiter le taux de prélèvement** sur les exploitations. Les frais liés à ces démarches sont **pris en charge par SNCF Réseau**. A la suite de la procédure, des **protocoles** peuvent encadrer les éventuels **préjudices résiduels**.

GESTION DES MATERIAUX D'EXCAVATION ET DES ZONES DE DEPOT

- Il est demandé si, au regard de l'expérience issue des travaux de réalisation du tunnel transfrontalier, les **besoins de sites de dépôts** vont être **réévalués**. Certains participants estiment que **TELT effectue un réemploi des matériaux excavés moins important que prévu**. Certains participants demandent si les zones de dépôt seront plus importantes que celles prévues dans les études précédentes.

Concernant les matériaux d'excavation, M. LACHAISE indique que les **volumes** issus de l'Avant-Projet Sommaire doivent être **réévalués** dans le cadre des études d'Avant-Projet Détaillé, en tenant compte du **nouveau phasage**, de **l'évolution de la réglementation** et des **caractéristiques techniques** actualisées du projet. Les quantités globales ne devraient pas évoluer fortement, mais le **phasage modifie la manière de gérer les déblais**. Le niveau d'artificialisation ne peut pas encore être précisément établi et dépendra des études en cours.

IMPACTS POUR LES FILIERES AGRICOLES

- Des exploitants font part de leurs inquiétudes concernant la **poursuite de leurs investissements** dans un contexte d'incertitude, certains sites d'exploitation pouvant être affectés ou disparaître.

SNCF Réseau reconnaît qu'il s'agit d'un sujet important, tout en rappelant qu'une décision de l'État sur la poursuite du projet est attendue après 2028. Il est précisé que les acquisitions en cas de mise en demeure répondent à un cadre spécifique et que l'objectif n'est pas d'inciter les exploitants à vendre. Le principe mis en œuvre par SNCF Réseau est de limiter autant que possible les prélèvements sur les surfaces d'exploitation.

- La question est posée de savoir si la **perte de zones mécanisables** peut conduire à une **acquisition complète** de l'outil de production.

M.HUCHE indique que l'aménagement foncier (AFAFE) doit permettre de **mutualiser l'emprise** et de **limiter les effets individuels** (à hauteur de 5 % de prélèvement maximum par exploitation). Des études individuelles seront conduites afin d'évaluer les situations par exploitation. Certains cas pourront éventuellement nécessiter une acquisition complète et une compensation globale.

- Des inquiétudes sont exprimées concernant **l'impact du tracé** sur certaines **exploitations viticoles**, pouvant représenter une part importante de leur surface.

Il est précisé que les surfaces évoquées relèvent a priori du fuseau dans la bande DUP et non pas des emplacements réservés plus juste en termes de besoin d'emprises. SNCF Réseau indique vouloir éviter autant que possible les cessations d'activité. Des discussions spécifiques sur l'indemnisation des exploitations viticoles vont être engagées.

IMPACTS EN PHASE CHANTIER

- Une viticultrice interroge SNCF Réseau sur les impacts potentiels des **poussières** sur la **maturation des raisins** et sur les éventuelles **indemnisations** prévues.

M.LACHAISE indique que la gestion des poussières constitue un **sujet spécifique de la phase chantier** du projet. Dans les **tunnels**, les poussières peuvent être **canalisées et récupérées**. À **l'extérieur**, les solutions sont plus complexes, mais des **dispositifs d'arrosage** des zones productrices de poussière peuvent être mis en œuvre.

- Des participants interrogent SNCF Réseau sur les **nuisances sonores**, les **ventilations des tunnels** et le **nombre de camions** circulant par jour en phase chantier.

SNCF Réseau indique que les impacts liés aux camions ne sont pas encore connus à ce stade, car ils dépendront des **modalités de transport retenues** : camions, bandes transporteuses ou autres dispositifs. Pour limiter le bruit, des solutions comme des hangars acoustiques peuvent être envisagées. Pour la **phase exploitation**, des **études acoustiques** seront réalisées afin de simuler les niveaux sonores et définir les protections nécessaires, telles que des murs anti-bruit.

ORGANISATION DES SONDAGES GEOTECHNIQUES

- Des précisions sont demandées sur les **modalités d'intervention** pour les sondages géotechniques, notamment les **délais d'information** des exploitants concernés.

M.LACHAISE indique qu'un **nouvel arrêté** sera pris spécifiquement pour les sondages. Les arrêtés précédents permettant de pénétrer sur des parcelles privées concernaient les inventaires écologiques en cours de réalisation. M.HUCHE précise que le cadre réglementaire permet **d'autoriser temporairement l'accès aux terrains afin d'y faire pénétrer des engins et d'y réaliser des prélèvements**. En cas de refus, le propriétaire ou exploitant peut être mis en demeure, dans le cadre de l'arrêté. En dernier recours, un état des lieux d'entrée peut être réalisé par un huissier. Les premiers contacts avec les exploitants concernés par ces sondages doivent intervenir dans les **prochaines semaines**. Un **protocole d'accord** est en cours d'élaboration avec les chambres d'agriculture, afin d'encadrer les modalités pratiques d'intervention.

- Des participants demandent davantage de transparence sur les **points des sondages géotechniques**, leur **localisation** et les **indemnisations** associées.

M.LABORET, Président de la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc, indique qu'un **protocole régional** est en cours d'établissement et qu'il servira de cadre pour les sondages. Les exploitants concernés par la bande DUP sont invités à cette réunion afin de disposer d'une information commune avant les rencontres individuelles. Il est précisé que la Chambre d'agriculture n'a pas encore analysé l'ensemble des points de sondage.

M.LACHAISE précise que les points de sondage sont encore **en cours d'affinement avec les services de l'État**. Les exploitants directement concernés par les sondages seront ensuite **rencontrés au cas par cas**, afin de définir le calendrier et les conditions d'intervention sur le terrain. Il rappelle que des **possibilités de modification** de la localisation des sondages existent, en fonction des contraintes de l'exploitant. De même, il insiste sur le **caractère peu impactant des sondages** sur les terres agricoles.

- Des participants demandent que chaque sondage soit **expliqué précisément** lors de la prise de contact avec l'exploitant : sa **nature**, son **objectif** et le **type d'ouvrage** auquel il se rattache sur le tracé.

SNCF Réseau prend note et indique que ces informations pourront être **communiquées par Geofit**, l'assistant foncier du projet, lors des rencontres individuelles avec les exploitants concernés.

CAS PARTICULIER DES OUVRAGES DE RECONNAISSANCE

- Une question porte sur les **ouvrages de reconnaissance** prévus entre 2025 et 2028, et sur le fait de savoir s'ils comprennent le **creusement de galeries**.

SNCF Réseau précise que la réalisation des ouvrages de ce type intervient **après 2028** et **qu'aucun financement** de travaux n'est prévu à ce stade. La période actuelle est consacrée aux études et investigations nécessaires à la poursuite du projet.

- Des exploitants interrogent SNCF Réseau sur les **délais dont ils disposeront si les travaux sont engagés**, notamment sur les secteurs de **Détrier et Saint-Thibaud-de-Couz** pour les ouvrages de reconnaissance.

Messieurs COCHARD et LACHAISE précisent qu'une **décision de l'État après 2028** ne conduit pas à un démarrage immédiat des travaux. Des **démarches** administratives, techniques et foncières restent nécessaires, ainsi que la passation des marchés. Les premiers travaux sur les descenderies sont plutôt envisagés à **l'horizon 2030** mais sans certitude. Il est rappelé que les instances de concertation se poursuivront après la phase d'Avant-Projet Détaillé.

- Des participants demandent quels seront les délais de négociation une fois les études terminées et si certaines situations pourront être **comparables à celle des descenderies pour le tunnel transfrontalier**.

M.LACHAISE précise que les études actuelles visent d'abord à analyser les situations, mesurer les impacts et rechercher des solutions de réduction. Les étapes ultérieures interviendront après 2028. Des situations comparables aux sites des descenderies peuvent exister sur certains secteurs, comme Détrier et Saint-Thibaud-de-Couz, mais les chantiers de plaine présentent des caractéristiques différentes.

RESSOURCE EN EAU

- Plusieurs inquiétudes portent sur l'impact des tunnels sur les **sources**, notamment dans un contexte de changement climatique. Des participants interrogent SNCF Réseau sur les conséquences d'un **éventuel tarissement**.

M.LACHAISE indique que l'objectif est d'éviter autant que possible toute atteinte à la ressource en eau. Pour cela, un travail **d'identification des sources et points de captage** est engagé, associant **recherches bibliographiques, expertise hydrogéologique de terrain et recueil des connaissances locales**. En cas d'impact avéré, SNCF Réseau rappelle qu'il en **assumera la responsabilité**. Cédric LABORET, Président de la Chambre d'agriculture Savoie Mont-Blanc, insiste sur la nécessité pour les exploitants de déclarer les sources et captages existants, afin que **l'état initial soit le plus complet possible** et que les **droits des utilisateurs** puissent être reconnus le cas échéant.

- Une question porte sur la **durée** pendant laquelle SNCF Réseau serait **tenu de compenser un éventuel tarissement** de source. SNCF Réseau rappelle que l'objectif premier est de préserver la ressource. Les **modalités de suivi et de compensation** relèvent ensuite de **conventions spécifiques**, qui doivent encore être discutées selon les spécificités locales.

- Un élu de Chapareillan interroge SNCF Réseau sur la prise en compte de la **fragilité du Mont Granier**, de la **ressource en eau** et des effets possibles sur des usages existants sur la commune, comme une **microcentrale** alimentée par une source.

SNCF Réseau indique qu'une **rencontre avec la commune** sera organisée et que l'inventaire des sources et captages est en cours. L'objectif est d'améliorer la connaissance sur les ressources en eau existantes, les circulations souterraines et les impacts potentiels du projet. Les études en lien avec les grands tunnels prendront en compte le sujet de la stabilité du Mont Granier dans la continuité des études de l'APS.

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.

