

Les-Abrets-en-Dauphiné, le 22 avril 2026

Réunion d'information au monde agricole – Isère #1

Intervenants

- M. Matthieu COCHARD, Directeur des projets de Section française du Lyon-Turin et du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise – 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. Éric ANDRE, AMO concertation du projet Section française du Lyon-Turin - Rouge Vif

Nombre de participants : 37 personnes

Etaient invités à cette première réunion (sur deux prévues en Isère), les exploitants agricoles locaux et concernés par le projet de Section française du Lyon – Turin.

SOMMAIRE

Introduction	2
Temps de présentation	2
Echanges avec les participants.....	5

Partenaires financiers



INTRODUCTION

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** : une section italienne, une section transfrontalière (actuellement réalisée à 25 %) et une 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 la circulation de trains de 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 Déclaration d'Utilité Publique (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 isérois**, 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. Nathaniel SEROR, responsable des sujets agricoles et fonciers du projet Section française du Lyon-Turin, présente les **besoins fonciers** du projet. Il explique que la voie occupera une largeur minimale de 14 mètres. Il faudra ajouter à cela les **déblais et remblais** pour positionner la voie, ainsi que d'autres **ouvrages permettant le fonctionnement de l'infrastructure**. Les besoins ont été **partiellement identifiés en 2012**, puis consolidés durant la **concertation des années 2010** avec le monde agricole et les services de l'Etat.

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. 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-Crémieux...).

Il est expliqué que ce travail se fait de façon partenariale avec les chambres d'agriculture. Il présente 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**. 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 ;
- Une phase de **sondages géotechniques** sur le territoire à partir de juillet 2026 et jusqu'en juillet 2027 ;
- L'ensemble de la phase **d'études Avant-projet Détaillé** jusqu'en 2028 pour aboutir à la définition précise du projet.

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. 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. 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.

Afin d'étudier au mieux l'impact du projet sur la ressource en eau agricole, SNCF Réseau souhaite recenser tous les forages utilisés par les exploitants agricoles concernés par le tracé du projet. Ce travail de recensement sera réalisé par les chambres d'agriculture lors des rencontres avec les exploitants agricoles.

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 465 en Isère.

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 la compensation agricole collective et les compensations environnementales.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

TRACE ET EMPRISE

- Des questions portent sur la **largeur réelle de l'emprise de l'ouvrage** et sa proximité avec l'autoroute A43 à Chimilin. M.COCHARD indique qu'il n'existe **pas de distance réglementaire** fixe vis-à-vis de l'autoroute, mais qu'un travail est mené avec le concessionnaire afin de garantir le bon fonctionnement des infrastructures existantes. Concernant la **largeur de l'emprise**, celle-ci **varie selon la configuration du terrain**. Dans le secteur concerné, l'ouvrage étant situé en **contrebas du terrain naturel**, l'emprise pourrait atteindre environ 50 mètres afin d'intégrer les déblais nécessaires.

GESTION DE L'ACTIVITE EN PHASE CHANTIER

- Des inquiétudes sont exprimées concernant les **conditions de circulation et d'accès aux parcelles** pendant les travaux, en référence à des expériences vécues lors de chantiers sur l'A43. M.SEROR indique que les études actuellement menées doivent précisément permettre **d'anticiper les modalités d'organisation du chantier**, notamment les accès agricoles et les déplacements pendant les travaux

PROCEDURE REGLEMENTAIRE SUR L'AMENAGEMENT FONCIER

- Un exploitant demande des précisions en cas de **refus de vente** des terrains concernés. Concernant les acquisitions foncières après 2028, deux situations sont distinguées par M. HUCHE :
 - Dans le cadre d'un **aménagement foncier** (AFAFE), les **compensations se font en nature** et prennent la forme **d'échanges de terrains** et non d'acquisitions directes. Le débat porte alors sur les attributions foncières octroyées à chaque propriétaire. En commission intercommunale (CIAF) puis en Commission Départementale d'Aménagement Foncier (CDAF), une contestation de cette procédure peut être exprimée par le propriétaire (qui peut le faire à la demande de son exploitant) avec en dernier recours une saisine du tribunal administratif ;
 - Dans le cadre **d'acquisitions en direct**, les modalités reposent soit sur un **accord amiable**, soit, à défaut, sur une **indemnisation fixée par le juge**.

Il est précisé que l'objectif reste de limiter autant que possible les impacts directs sur les exploitations.

- Un participant (représentants agricoles) ayant déjà été concerné par d'autres grands projets d'infrastructures souligne l'importance d'un **dialogue préalable** avec les propriétaires et exploitants avant toute démarche de remembrement. Il rappelle que les procédures d'aménagement foncier reposent sur une **évaluation fine de la valeur agronomique** des sols et que les échanges ne se font pas uniquement sur les surfaces mais également en « points » de valeur. Il souligne également l'intérêt d'anticiper les besoins de compensation agricole, notamment via des dispositifs de **pré-stockage foncier** en lien avec la SAFER.

- Aurélien CLAVEL, Président de la Chambre d'agriculture de l'Isère indique que des **procédures d'AFAFE** pourront être mises en place **si les exploitants concernés y sont favorables**. Il insiste sur la nécessité d'associer rapidement la SAFER afin **d'anticiper les besoins futurs** et de **constituer des réserves foncières** permettant de **limiter les impacts** sur les exploitations agricoles.

PHASE D'ETUDES AVANT-PROJET DETAILLE ET INTERVENTIONS DE TERRAIN

- Certains exploitants agricoles interrogent SNCF Réseau sur les conséquences d'un **refus des études sur leurs terrains**. M.HUCHE explique que l'objectif est d'aboutir à des situations satisfaisantes pour l'ensemble des parties en phase études. Il rappelle que le projet s'inscrit dans un **cadre légal** permettant, notamment via des **arrêtés d'occupation temporaire ou de pénétrer**, d'accéder ponctuellement aux terrains pour réaliser les études nécessaires.

- Un participant indique que certains **bureaux d'études pénètrent sur les parcelles** sans demander d'autorisation préalable, ce qui est regretté.

Concernant les interventions sur les parcelles, M. SEROR rappelle que les arrêtés couvrent un très grand nombre de terrains et de propriétaires, mais que les remarques relatives à l'information préalable des exploitants sont prises en compte. Il est notamment précisé qu'une **autorisation spécifique** est nécessaire lorsque les **parcelles sont clôturées**.

- Des exploitants demandent qu'un interlocuteur clairement identifié soit disponible afin de faire remonter les **difficultés rencontrées**, y compris auprès des entreprises intervenant pour SNCF Réseau pendant les travaux.

SNCF Réseau rappelle l'existence d'une **adresse de contact dédiée** et invite les participants à faire remonter les informations et difficultés rencontrées afin qu'elles puissent être traitées au fil de l'avancement des études et des interventions.

- Aurélien CLAVEL, Président de la Chambre d'agriculture de l'Isère insiste sur la nécessité **d'informer les exploitants** avant toute intervention dans les parcelles, y compris dans le cadre d'arrêtés préfectoraux. Il rappelle que la Chambre d'agriculture ne porte pas le projet mais qu'elle **accompagnera les exploitants** sur l'ensemble des sujets liés aux préjudices agricoles, notamment :
 - les sondages et leurs impacts (il indique qu'un protocole régional est en cours de révision, notamment sur les montants d'indemnisation pour les sondages géotechniques.) ;
 - les modalités d'indemnisation ;
 - la coordination avec les autres grands projets du territoire.

RECENSEMENT DES SOURCES, CAPTAGES ET PUIXS PRIVÉS

- SNCF Réseau est interrogée sur les **modalités de recensement des captages, sources et puits privés**, notamment pour permettre aux communes et aux habitants de **transmettre les informations** utiles.

M.COCHARD indique que le bureau d'études prend actuellement contact avec les communes afin de collecter les informations disponibles. Il est évoqué la possibilité d'organiser une communication plus large auprès des administrés afin de compléter ce recensement.

Il est également précisé que la **Chambre d'agriculture mènera un travail spécifique auprès du monde agricole**, tandis qu'une démarche équivalente sera conduite auprès des autres usagers du territoire afin d'obtenir une connaissance la plus exhaustive possible de la ressource en eau.

COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES

- Aurélien CLAVEL, Président de la Chambre d'agriculture de l'Isère exprime une forte vigilance concernant les **compensations environnementales**. Les agriculteurs craignent qu'elles conduisent à mobiliser des **surfaces agricoles supplémentaires**, parfois dans des proportions importantes. Il met en avant la volonté d'avoir des compensations environnementales interdites en zones agricoles mais également possibles dans un périmètre géographique plus éloigné du projet.

INFORMATION DES COLLECTIVITES ET ATTENTES EN MATIERE DE CONCERTATION

Réunion d'information au monde agricole – Les-Abrets-en-Dauphiné - 22 avril 2026

- M. Philippe GUERIN, Vice-président de la Communauté de Communes des Vals du Dauphiné, regrette que l'intercommunalité n'ait pas été informée de cette réunion et rappelle son attachement à être **associée à l'ensemble des démarches de concertation**. Il souligne l'importance d'une concertation fluide, transparente et partagée avec l'ensemble des acteurs du territoire. Il indique enfin que l'intercommunalité restera attentive à l'évolution du projet et à ses **impacts sur la filière agricole locale**.

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.