

Saint-Quentin-Fallavier, le 22 avril 2026

Réunion d'information au monde agricole – Isère #2

Intervenants

- M. Matthieu COCHARD, Directeur des projets de Section française du Lyon-Turin et du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise – SNCF Réseau
- M. Jérémie POGLIO, Directeur adjoint du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise
- 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 : environ 40 personnes

Etaient invités à cette seconde réunion (sur deux prévues en Isère), les exploitants agricoles locaux et concernés par les projets de Section française du Lyon-Turin (SFLT) et du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL).

SOMMAIRE

Introduction	2
Temps de présentation de la Section française du Lyon-Turin	2
Temps de présentation du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise	5
Echanges avec les participants.....	6

INTRODUCTION

Monsieur Éric ANDRE, chargé du volet concertation sur le projet de Section française du Lyon-Turin en assistance à SNCF Réseau, présente les objectifs de la réunion et les modalités de participation.



TEMPS DE PRESENTATION DE LA SECTION FRANÇAISE DU LYON-TURIN

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 italienne, une transfrontalière (actuellement réalisée à 25 %) et une 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 rapidement le **tracé du projet sur les territoires isérois**, en précisant que des cartes sont disponibles pour information et discussion dans la salle.

BESOINS FONCIERS

M. Nathaniel SEROR, responsable des sujets agricoles et fonciers du projet Section française du Lyon-Turin, présente les **besoins fonciers** du projet et précise que c'est M. BARABAS qui deviendra l'interlocuteur dédié sur les sujets fonciers des projets de Section française du Lyon-Turin et du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise. 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, explique 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 et de pouvoir indemniser les usagers en cas d'impact.

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 les compensations environnementales.

TEMPS DE PRESENTATION DU CONTOURNEMENT FERROVIAIRE DE L'AGGLOMERATION LYONNAISE

INTRODUCTION ET LIEN ENTRE LES DEUX PROJETS

M. Jérémy POGGIO, Directeur adjoint du projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise explique que les **deux projets sont présentés conjointement afin d'avoir une cohérence d'ensemble**. Il précise que de **nombreuses similitudes** existent : ce sont des **lignes nouvelles**, les **Déclarations d'Utilité Publique** ont été obtenues à une période similaire et les **études** se déroulent en même temps selon des procédures identiques.

Cependant, il insiste sur le fait que les **projets sont bien distincts** : financeurs, territoires, impacts et calendriers de réalisation différents.

A ce titre, il présente brièvement les diapositives traitant des mêmes sujets que la Section française du Lyon-Turin et détaille celles présentant des différences notables.

PRESENTATION DU PROJET

M. POGGIO présente le **tracé** du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise entre **Saint-Pierre-de-Chandieu (Rhône) et Leyment (Ain)**. Il détaille ensuite les deux phases du projet actées en 2019 :

- Phase 1 entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux (Ain) ;
- Phase 2 entre Dagneux et Leyment (avec raccordements au niveau de La Boisse et de l'aéroport Lyon Saint-Exupéry).

Il présente également les principaux objectifs du projet :

- Créer un **itinéraire alternatif** permettant de supprimer le trafic fret au cœur de l'agglomération lyonnaise ;
- **Développer le fret ferroviaire** et libérer de la **capacité pour les trains voyageurs** ;
- **Connecter** la future ligne **Section française du Lyon-Turin** au réseau existant.

M. POGGIO détaille ensuite **l'historique du projet**. Il explique qu'un **Avant-Projet Sommaire** a été réalisé dans les **années 2000** avant que le projet soit **déclaré d'utilité publique en 2012**. Entre **2013 et 2019**, une réflexion a été conduite avec les services de l'Etat et la Région afin d'aboutir à un **phasage en deux temps**, en réponse notamment aux nécessités de développement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais.

Enfin, il présente le **tracé de la future ligne** qui traverse treize communes, dont **trois en Isère** (Villette-d'Anthon, Janneyrias et Grenay).

CADRE DES ETUDES ET CALENDRIER

M. POGGIO explique que, pour la conduite des études, le raisonnement est similaire à la Section française du Lyon-Turin. Les **études d'Avant-Projet Détaillé** qui permettront de définir les modalités techniques du projet ont **débuté en 2025 et prendront fin en 2027**. Sous réserve des différentes autorisations administratives et environnementales, de la prorogation de la DUP du projet, d'une prise de décision de l'Etat et de l'obtention des financements, les travaux pourraient ensuite s'engager, avec un **objectif de mise en service de la ligne à horizon 2035**.

Il présente ensuite le **calendrier de travail avec le monde agricole**. L'ensemble des acquisitions de données sont similaires à celles réalisées pour la Section française du Lyon-Turin. Concernant les **sondages géotechniques**, il n'y aura **pas de sondages de grande profondeur**. 200 sondages sont prévus en Isère.

BESOIN FONCIER

M. POGGIO présente les premières **estimations des besoins fonciers** du projet qui ont été définies lors de la Déclaration d'Utilité Publique de 2012. Ces estimations sont aujourd'hui clairement **identifiées dans les documents d'urbanismes locaux en tant qu'emplacements réservés**. Les études en cours devront permettre de **préciser le besoin exact**, selon les mêmes modalités que pour la Section française du Lyon-Turin.

Le calendrier prévisionnel des acquisitions foncières est ensuite présenté. A ce stade, l'enquête parcellaire ne devrait pas débiter avant 2028 et les premières acquisitions avant 2029.

METHODE DE CONCERTATION

Enfin, la **méthodologie de dialogue avec le monde agricole** est présentée. Le calendrier des prochains mois est également détaillé, notamment avec la tenue de groupes de travail autour de la thématique agricole avec les parties prenantes locales.

ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

ARTICULATION ET UTILITE DES PROJETS

- Un participant regrette que la présentation porte principalement sur le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise et la Section française du Lyon-Turin, sans intégrer davantage le projet **d'Etoile Ferroviaire Lyonnaise**. Il souligne également l'importance de mieux **coordonner les équipes** afin d'apporter des réponses plus complètes aux exploitants.

M. POGGIO rappelle que la réunion porte sur les deux sujets présentés, mais que les équipes échangent sur les autres opérations connexes sur le territoire. Des réunions spécifiques ont déjà été organisées avec les exploitants, notamment sur la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay (Rhône). Les remarques relatives à la coordination des démarches sont entendues.

- Pour la Section française du Lyon-Turin, certains participants demandent une **actualisation des études économiques**, jugées **trop anciennes**, d'autant que la Déclaration d'Utilité Publique arrive à échéance.

M. COCHARD rappelle qu'une demande de prorogation de la DUP est engagée, mais que cela n'empêche pas les études de se poursuivre. Une actualisation des études socio-économiques est prévue dans le cadre des études d'Avant-Projet Détaillé.

TRACES ET CALENDRIERS

- Un participant demande quels moyens permettent **d'accéder au tracé précis** des projets.

M. COCHARD indique que les tracés peuvent être consultés via les **documents d'urbanisme (PLU)**, ainsi que sur le **Géoportail de l'urbanisme**. Les personnes concernées peuvent également **solliciter directement SNCF Réseau** pour obtenir des précisions.

- Des participants expriment leur **difficulté à se projeter en l'absence de calendrier précis**. Ils rappellent que des analyses de sols avaient déjà été réalisées par le passé et demandent une visibilité plus claire sur la suite.

M. COCHARD indique qu'il souhaiterait pouvoir donner un calendrier plus précis, mais que celui-ci **dépend aussi de l'État et des financeurs**. À ce stade, un **démarrage des travaux** n'interviendrait **pas avant 2034, sous réserve de l'obtention des financements**. SNCF Réseau précise qu'en attendant de nouvelles informations doivent être acquises pour **actualiser et compléter les études existantes**.

BESOINS FONCIERS ET PROCEDURE D'ACQUISITION

- Une agricultrice interroge SNCF Réseau sur **l'estimation des surfaces agricoles prélevées** par le projet de Section française du Lyon-Turin à Ruy-Montceau (Isère).

M. COCHARD indique **qu'aucun chiffre consolidé** n'est disponible à ce jour. Les études d'Avant-Projet Détaillé doivent permettre de définir le besoin exact. Il est toutefois indiqué que les impacts pourraient concerner **plusieurs centaines d'hectares** à l'échelle du territoire du projet.

- Une demande est faite pour connaître les **modalités d'expropriation** en cas de refus d'acquisition à l'amiable. Concernant l'expropriation, M. HUCHE rappelle que cette procédure intervient généralement dans une minorité de cas, l'objectif du maître d'ouvrage étant de privilégier les échanges et les accords amiables lorsque cela est possible.
- Mme COCOZZA, Directrice départementale pour la SAFER Auvergne Rhône-Alpes, indique **qu'aucun échange spécifique n'a encore eu lieu** avec SNCF Réseau sur le volet foncier. Elle exprime la volonté de travailler conjointement, notamment pour identifier des gisements fonciers susceptibles d'être mobilisés dans le cadre du projet.
- Des questions sont posées sur les **possibilités de remembrement (AFAFE) avec inclusion d'emprise** (les emprises de l'ouvrage sont intégrées au périmètre d'aménagement foncier) dans le cadre du Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, ainsi que sur la **distance maximale** pouvant être retenue **autour du projet**.

M. POGLIO indique que ces modalités restent à définir et feront l'objet d'un **travail ultérieur**, avec une information attendue à partir de **2027**. SNCF Réseau. M. SEROR précise que **l'achat direct** n'est envisagé que **lorsqu'il n'existe pas d'autre solution**, l'objectif étant de favoriser autant que possible le remembrement avec inclusion d'emprise. Enfin, M. HUCHE précise que le périmètre peut aller jusqu'à **vingt fois l'emprise**, voire davantage si les besoins de compensation le justifient, en tenant compte des limites géographiques, topographiques et des infrastructures existantes.

CONTINUE DE L'ACTIVITE

- Un participant exprime une forte inquiétude quant au devenir du site Oxyane et plus particulièrement du **silo de Saint-Pierre-de-Chandieu**, qui représente un outil structurant pour la filière agricole locale. Il rappelle que le site dispose d'une capacité importante de stockage et qu'un tel équipement ne peut pas être réimplanté facilement, compte tenu de ses contraintes techniques, logistiques et réglementaires.

M. POGLIO reconnaît que le sujet constitue un point majeur, notamment en lien avec le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise et la mise à quatre voies entre Saint-Fons et Grenay. Il est indiqué que l'enjeu est **d'évaluer précisément l'impact de la disparition éventuelle du silo**, non seulement pour l'entreprise, mais aussi pour l'ensemble de la filière agricole. SNCF Réseau indique vouloir apporter de la **visibilité sur le calendrier d'acquisition foncière** aussi rapidement que possible, tout en rappelant la complexité du sujet.

- Des participants soulignent **les difficultés actuelles à créer de nouvelles unités de stockage de céréales en zone agricole**, du fait des réglementations en vigueur. Ils alertent sur le fait que la suppression d'un outil de transformation ou de stockage peut fragiliser une filière agricole entière, au-delà de l'exploitation directement concernée.

M. COCHARD indique que ces échanges ont précisément pour objectif de faire **remonter ce type de problématiques**. Le maître d'ouvrage peut **relayer ces messages auprès des administrations** concernées, mais rappelle qu'il s'agit d'un travail collectif.

RESSOURCE EN EAU

- Un participant insiste sur la nécessité de prendre en compte l'ensemble des **réseaux d'irrigation** dans les **états des lieux agricoles** afin d'évaluer les **impacts potentiels sur les Associations Syndicales Autorisées (ASA)**.
- De même, une participante demande ce qui suivra **l'inventaire source et captages** prévu et si SNCF Réseau est en mesure de **garantir l'absence d'impact sur les eaux souterraines**.

M. COCHARD indique **qu'aucune garantie absolue d'absence d'impact** ne peut être donnée. L'objectif est de **cartographier et documenter l'état initial** de manière aussi complète que possible, en recueillant un maximum d'informations. M. POGLIO précise que les **sondages géotechniques** contribueront également à **mieux comprendre le fonctionnement des sols**, dans un territoire concerné par des captages et des réseaux d'irrigation.

REALISATION DES ETUDES

- Aurélien CLAVEL, Président de la Chambre d'agriculture de l'Isère, souligne le **caractère préoccupant des projets** pour le monde agricole, en raison de conséquences potentiellement irréversibles. Il remercie SNCF Réseau pour la reprise des échanges après une période sans information. Il insiste sur la nécessité de **rencontrer les exploitants avant toute intervention dans les parcelles**, afin de présenter les travaux et d'entendre les difficultés. Il rappelle également que tous les **préjudices liés aux sondages devront être pris en compte**. Un **protocole régional** est en cours de révision, notamment sur les modalités d'indemnisation.
- Des exploitants alertent sur les **parcelles concernées par des contrats de semences** déjà engagés, avec des récoltes prévues en fin d'année. Ils soulignent que les modalités d'accès aux parcelles et de déplacement des engins durant les campagnes de sondages géotechniques devront être **compatibles avec les contraintes agricoles**.

M.SEROR indique que la **temporalité** et la **localisation** exacte des sondages pourront être ajustées et que les accès seront définis avec les exploitants. Les **réseaux d'irrigation** seront également pris en compte afin d'éviter toute intervention inadaptée.

COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES

- Des participants expriment leur inquiétude concernant les compensations environnementales, estimant qu'il est illusoire de penser qu'elles ne concerneront pas des **terres agricoles**. Ils rappellent notamment que certaines compensations peuvent nécessiter des **surfaces plus importantes**, par exemple pour les **zones humides**.
- Un agriculteur de La Verpillière demande si certaines compensations environnementales pourraient prendre la forme de **dépollutions**, notamment sur **d'anciens sites de décharges mobilisés dans les années 1970 et 1980**.

SNCF Réseau indique que les bureaux d'études travaillent à identifier des sites pertinents pour la compensation environnementale. Les sites déjà dégradés peuvent présenter un intérêt particulier pour accueillir des mesures de compensation, notamment lorsque leur restauration permet de recréer des milieux fonctionnels.

M. Éric ANDRE clôture ensuite la réunion en remerciant les participants pour leur présence et leurs différentes questions. Il rappelle qu'un site internet du projet Section française du Lyon-Turin 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.

Pour le Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, une adresse électronique est également mise à disposition : concertation.cfal@sncf.fr