

Les Abrets-en-Dauphiné, le 04 juin 2026



Regards croisés avec le territoire – Atelier Insertion paysagère et architecturale du projet

Synthèse de la Commission Territoriale de Concertation des Vals du Dauphiné

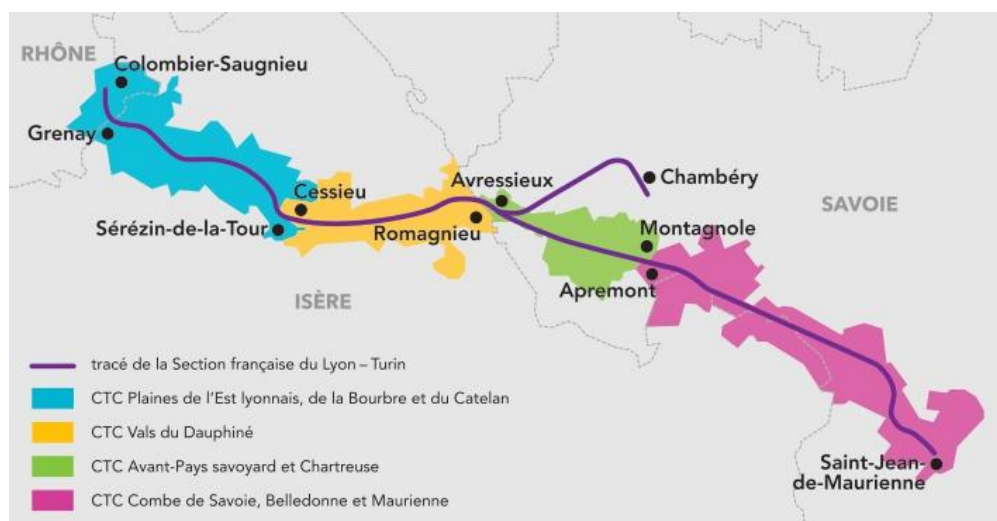
Depuis le printemps 2025, SNCF Réseau poursuit une démarche de concertation continue avec les territoires concernés par le projet de Section française du Lyon-Turin. Dans ce cadre, les Commissions Territoriales de Concertation ont été mises en place à l'automne 2025, sous l'égide des préfetures de Savoie et d'Isère. Après une première session organisée en septembre 2025, une nouvelle série de rencontres s'est tenue en juin et juillet 2026 afin de présenter les avancées du projet, de recueillir la connaissance et les contributions des acteurs locaux et d'éclairer les études d'Avant-Projet Détaillé (voir *définitions en annexe 2*).

Le présent document restitue les principaux échanges de la journée d'ateliers du 4 juin 2026 dans les Vals du Dauphiné. Il ne reprend pas de manière exhaustive l'ensemble des contributions, qui font l'objet d'un tableau détaillé transmis aux participants, et ne préjuge ni des conclusions des études en cours ni des décisions à venir.

Partenaires financiers



Carte des périmètres des 4 Commissions Territoriales de Concertation



SOMMAIRE

INTRODUCTION DE LA JOURNÉE	3
Les ateliers de travail proposés	3
ATELIER 2 : INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE DU PROJET	5
1. Identification des enjeux locaux paysagers et architecturaux	5
2. Réflexions sur l'intégration des ouvrages d'art de la Section française du Lyon-Turin dans les Vals du Dauphiné	6
3. Synthèse de l'atelier 2.....	9
CONCLUSION DE LA JOURNÉE D'ATELIERS	10
Annexe 1 – Structures participantes	11
Annexe 2 – Lexique	13

INTRODUCTION DE LA JOURNÉE

LES ATELIERS DE TRAVAIL PROPOSÉS

Organisée sur une journée, cette deuxième session a été structurée autour de trois ateliers consacrés à l'eau, aux projets connexes et à l'insertion paysagère et architecturale. Ces temps de travail visaient à partager les informations disponibles sur le projet, à compléter la connaissance des enjeux et usages du territoire grâce à l'expertise des acteurs locaux et à identifier les sujets nécessitant un approfondissement dans la poursuite des études. Ils ont également permis de recueillir les attentes et propositions des participants, sans préjuger de leur faisabilité ni des choix qui seront arrêtés à l'issue des études.

LES PARTICIPANTS

Ces ateliers marquent la continuité du dialogue avec les acteurs locaux. Ils permettent de confronter les points de vue entre les différents membres des Commissions Territoriales de Concertation. Ainsi, étaient invités : représentants de mairies, d'EPCI, parlementaires, conseillers départementaux et régionaux, représentants de syndicats de gestion du territoire (SCoT, PNR, gestion de la ressource en eau...), représentants d'associations de protection de la nature, de défense des riverains, représentants des chambres d'agriculture et des agriculteurs, services de l'Etat (DDT, DREAL) et représentants de chambres consulaires (CCI, CMA).

Une quarantaine de participants ont pris part à cette journée d'ateliers.



Atelier de travail – Commission Territoriale des Vals du Dauphiné – 4 juin 2026 ©Oktokunst

Les participants ont été divisés en 3 tables de travail de 8 à 12 personnes au gré des ateliers. La composition des

groupes visait à croiser les compétences, les échelles territoriales et les types de structures représentés. Les observations ont été localisées sur des cartes et consignées dans des tableaux de contributions. Chaque atelier s'est achevé par une restitution collective des principaux enseignements.

ET DU CÔTÉ DU PROJET ?

La spécificité des Commissions Territoriales de Concertation est de permettre la rencontre et le dialogue entre les principaux acteurs locaux, experts de leurs territoires, et l'équipe technique porteuse du projet. A ce titre, SNCF Réseau, maître d'ouvrage du projet, avec l'appui des groupements de maîtrise d'œuvre (MOE) SETEC – Artelia chargés des études et des assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO) mobilisés sur les volets environnements, sources et captages et concertation et communication ont animé cette journée et les différents temps de travail (*voir définitions en annexe 2*)

Des représentants de plusieurs services de l'Etat (DDT, DREAL, SGAR) et des acteurs territoriaux étaient également présents afin d'échanger autour du projet et d'observer les différents points de vue.

Intervenants et animateurs :

- Sous-préfecture de l'Isère, arrondissement de La-Tour-du-Pin
- SNCF Réseau, Maître d'ouvrage du projet Section française du Lyon-Turin
- Setec - Artelia, Maîtrise d'œuvre du projet
- Artelia, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage sur le volet environnement et procédures
- Géotec, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage sur le volet sources et captages
- Rouge Vif, Assistance à Maîtrise d'Ouvrage sur le volet concertation et communication

Monsieur Christian CUCHET, Secrétaire Général de la Sous-préfecture de La-Tour-du-Pin, a ouvert cette journée de travail. Il a salué les nouveaux élus et l'ensemble des représentants des structures participantes. Il a rappelé le rôle fondamental de la concertation autour du projet et la nécessité de recueillir les réflexions de celles et ceux qui connaissent le territoire afin d'insérer le projet. Il a insisté sur le temps long dans lequel s'inscrit ce dialogue, d'abord durant la phase actuelle d'études, puis en phase chantier.

Matthieu COCHARD, directeur du projet de Section française du Lyon-Turin, a présenté l'état d'avancement du projet et son calendrier prévisionnel. Il a rappelé l'articulation entre les études techniques et la concertation jusqu'à la finalisation de l'Avant-Projet Détaillé, ainsi que le rôle des Commissions Territoriales de Concertation dans ce processus. La vidéo "L'essentiel de la Section française du Lyon-Turin" ([à retrouver ici](#)) a été diffusée en introduction.



Christian CUCHET,
Secrétaire Général de la
Sous-préfecture de La-Tour-
de-Pin – Commission
Territoriale des Vals du
Dauphiné – 4 juin 2026
©Oktokunst

ATELIER 2 : INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE DU PROJET



Château La-Tour-du-Pin ©SNCF

À RETENIR

Ce deuxième atelier a permis de croiser la connaissance locale des participants avec les premières orientations paysagères et architecturales du projet.

Accompagnés par les architectes et paysagistes du groupement de maîtrise d'œuvre SETEC - Artelia, les participants ont exprimé une attente commune : adapter le traitement des ouvrages à chaque contexte paysager. Ils ont privilégié une insertion sobre et discrète dans les secteurs naturels, patrimoniaux ou habités, tout en envisageant une qualité architecturale

plus affirmée pour certains ouvrages qui seront nécessairement très visibles.

Plusieurs sujets restent à approfondir, notamment le traitement des viaducs, des têtes de tunnel, des remblais, des protections acoustiques, des clôtures et de la végétalisation. Les contributions recueillies et cartographiées seront analysées dans le cadre des études d'Avant-Projet Détaillé afin d'alimenter les choix d'insertion et les prochains échanges avec les acteurs du territoire.

Le territoire des Vals du Dauphiné avait été divisé en trois secteurs afin de permettre une analyse fine des enjeux locaux. Pour chacun d'eux, les participants disposaient de cartes du tracé, de photographies des sites à enjeux ainsi que de premières orientations architecturales et paysagères issues de l'Avant-Projet Sommaire (voir définitions en annexe 2).

Leurs observations et propositions ont été reportées sur les cartes et consignées dans des tableaux de contributions. Chaque table a ensuite restitué les principaux enseignements de son travail à l'ensemble des participants.

1. IDENTIFICATION DES ENJEUX LOCAUX PAYSAGERS ET ARCHITECTURAUX

Le patrimoine bâti

Le patrimoine bâti local a été identifié. Plusieurs tables de travail ont rappelé que certains châteaux, fermes anciennes, chapelles ou ensembles bâtis dominent le paysage et pourraient avoir des vues directes sur le projet, notamment :

- ▶ Le château et la ferme du Pin à Saint-Didier-de-la-Tour ;
- ▶ Le château de Tournin à Saint-Didier-de-la-Tour ;
- ▶ La Chapelle de la Croix de Pierre à Cessieu ;

- Les sites archéologiques de la commune d'Aoste ;
- L'église de La-Tour-du-Pin.

D'autres espaces habités ou fréquentés ont été signalés en raison de leur proximité avec le projet ou de leur exposition visuelle, notamment la base de loisirs de Romagnieu et le quartier Bel Air à Rochetoirin.

À Saint-Victor-de-Cessieu, les participants ont plus particulièrement attiré l'attention sur le risque d'encaissement du hameau de Gorgeolas entre les protections acoustiques de la future ligne et la butte existante.

Les participants demandent donc une attention particulière sur :

- La covisibilité entre les ouvrages ferroviaires et les éléments patrimoniaux et habités ;
- La préservation des perspectives depuis les châteaux et chapelles ;
- L'impact touristique potentiel ;
- La prise en compte des faiblesses des habitats typiques en pisé le long du tracé, via notamment un recensement complet.

Les participants ont demandé que l'analyse paysagère ne se limite pas aux perceptions depuis les axes de circulation, mais prenne également en compte les vues depuis les lieux de vie, les sites patrimoniaux et les principaux points hauts du territoire.

Les secteurs naturels et les corridors écologiques

Les secteurs naturels appellent une vigilance renforcée. La proximité de corridors écologiques ou de zones naturelles a été signalée comme un point important à prendre en compte par SNCF Réseau.

Les participants ont notamment demandé :

- Une vigilance sur les bois qui auront une visibilité directe sur le tracé (à Cessieu et Saint-Jean-de-Soudain notamment) ;
- Une préservation des zones humides, notamment celle des marais de La-Tour-du-Pin ;
- Une amélioration possible des ouvrages existants lorsqu'ils ne sont plus adaptés d'un point de vue écologique ou peu satisfaisants sur le plan paysager (par exemple des seuils (*voir définitions en annexe 2*) ou barrages sur les cours d'eau) ;
- Une bonne gestion des clôtures et des continuités écologiques ;
- Une vigilance sur les espèces invasives, notamment la renouée du Japon.

2. REFLEXIONS SUR L'INTEGRATION DES OUVRAGES D'ART DE LA SECTION FRANCAISE DU LYON-TURIN DANS LES VALS DU DAUPHINE

Préserver les vues et les lignes de paysage

Les participants ont souligné l'importance de préserver :

- Les lignes d'horizon ;
- Les vues depuis les coteaux ;
- Les perspectives vers les châteaux, fermes et chapelles ;
- Les vues depuis les hameaux et quartiers habités ;
- Les paysages naturels ou agricoles déjà fortement identitaires.

Cette préservation devra particulièrement s'appliquer :

- Au saut de mouton à proximité du ruisseau de l'Etang dans le secteur Saint-Victor-de-Cessieu / Cessieu ;
- Au risque de modification des vues vers la Chartreuse depuis Chimilin et Aoste, que les participants ont demandé d'analyser précisément dans la poursuite des études paysagères ;
- Aux ouvrages connexes tels que les bassins de rétention, mais également les ouvrages déjà en place qui créeront des effets cumulés (notamment autoroutiers).

Viaducs : entre discrétion et ouvrages remarquables. Le traitement architectural des viaducs a occupé une place importante dans les échanges. Les participants ont exprimé des attentes différenciées selon les secteurs, la sensibilité des paysages, les principaux points de vue et la proximité des lieux habités.

Dans les zones naturelles ou sensibles, comme le viaduc du Guiers, les participants ont plutôt souhaité un ouvrage sobre, discret et le moins visible possible, afin de préserver le caractère naturel du site.

Les échanges ont fait apparaître des attentes contrastées pour le viaduc franchissant la Bourbre et l'A43. Certains participants ont privilégié un ouvrage sobre et discret. D'autres ont estimé que sa forte visibilité depuis l'autoroute

pouvait justifier un geste architectural mesuré, susceptible de marquer l'entrée dans les Vals du Dauphiné. Ces différentes orientations devront être examinées dans la poursuite des études.

Le viaduc de Chimilin a donné lieu à des échanges nourris et à des attentes contrastées. Plusieurs participants ont exprimé une préférence pour un ouvrage plus élancé, la « porte des Alpes », comportant moins de piles et un tablier (voir *définition en annexe 2*) visuellement plus fin que dans les représentations présentées. D'autres ont souhaité limiter autant que possible sa visibilité. Ces orientations devront être examinées au regard des contraintes techniques, environnementales et paysagères. Au-delà de la diversité des avis exprimés, une convergence se dégage sur la nécessité d'adapter chaque ouvrage à son contexte paysager, plutôt que d'appliquer une réponse architecturale uniforme sur l'ensemble du tracé.



Atelier 2 – Commission Territoriale des Vals du Dauphiné – 4 juin 2026 ©Oktokunst

FOCUS SUR LES ENJEUX ACOUSTIQUES

La problématique du bruit est revenue à plusieurs reprises durant cet atelier. Les participants ont rappelé que les ouvrages en hauteur, notamment les viaducs ou les sections en remblais, auront aussi un impact sonore, au même titre que les entrées et sorties de tunnels et le passage à proximité des zones habitées.

L'enjeu est donc de traiter simultanément :

- la visibilité de la ligne ;
- la protection acoustique et l'intégration des dispositifs de protection ;
- la qualité architecturale des ouvrages ;
- le confort des riverains.

La prise en compte des nuisances telles que le bruit est prévue au cours des études, des mesures acoustiques et enquêtes de perception auprès des riverains sont prévues au cours des mois de septembre et octobre 2026.

Des têtes de tunnels à intégrer au paysage

Les participants ont demandé que les têtes de tunnel fassent l'objet d'un traitement paysager et architectural spécifique. Selon les secteurs, les attentes portent soit sur une insertion aussi discrète que possible, soit sur une entrée soignée et cohérente avec les caractéristiques du site. Au global, les attentes exprimées sont les suivantes :

- Éviter les effets de rupture dans le paysage ;
- Végétaliser les abords ;
- Conserver autant que possible les vues depuis les maisons, fermes et châteaux voisins. Pour certains, le tunnel de Sainte-Blandine devrait s'effacer dans le paysage, alors qu'il devrait disposer d'une « *belle entrée* » pour d'autres ;
- Concernant le tunnel de Saint-Didier-de-la-Tour, il est attendu une intégration sobre dans le paysage.

Les participants ont demandé qu'une attention particulière soit portée au traitement paysager en surface des tranchées couvertes, notamment à Rochetoirin. Lorsque cela sera techniquement possible, la végétalisation pourra être anticipée dès les premières phases du chantier, avec des essences adaptées aux milieux locaux et des modalités d'entretien compatibles avec les contraintes ferroviaires.

Des remblais à dissimuler dans le paysage, notamment via un dispositif de végétalisation

Les remblais sont perçus comme des éléments potentiellement très visibles et sensibles dans la traversée des territoires. Les participants ont exprimé le souhait de privilégier des remblais les plus doux et les moins marqués possible, avec un important travail de végétalisation. Certains sites sont particulièrement identifiés :

- Remblais au niveau de Cessieu et Saint-Victor-de-Cessieu ;
- Remblais à Chimilin en sortie du tunnel de La-Bâtie-Montgascon ;
- Dans la plaine du Catelan et de la Bourbre, certains participants ont proposé d'étudier une solution en estacade (voir définition en annexe 2) comme alternative à certains remblais, afin de limiter l'effet de coupure dans la plaine agricole. Cette proposition devra être examinée au regard de sa faisabilité technique, environnementale et économique.
- Remblais au niveau du demi-échangeur de Saint-Didier-de-la-Tour.



Atelier de travail – Commission Territoriale des Vals du Dauphiné – 4 juin 2026 ©Oktokunst

Le traitement des talus, merlons (voir définition en annexe 2) et écrans paysagers doit permettre de :

- Réduire l'effet massif des infrastructures ;
- Améliorer l'insertion dans les reliefs existants ;
- Limiter les nuisances pour les riverains ;
- Accompagner les transitions paysagères entre zones bâties, agricoles et naturelles.

Il a aussi été demandé de veiller à ce que les protections acoustiques ou visuelles ne deviennent pas elles-mêmes des éléments dégradants le paysage.

La question des remblais est étroitement liée à la gestion des matériaux issus du creusement des tunnels. Les participants ont

demandé que les possibilités de réemploi de ces matériaux soient étudiées, notamment pour la réalisation de certains remblais, tout en maîtrisant les volumes, les transports, les zones de stockage et les effets paysagers associés. Ils ont également souligné le besoin de disposer de représentations permettant de mieux apprécier l'ampleur de ces aménagements

Un raccordement à la ligne ferroviaire historique à penser d'un point de vue paysager

Le raccordement entre la ligne existante (Lyon – Chambéry - Grenoble) et le projet de Section française du Lyon - Turin, notamment dans le secteur de Saint-Didier-de-la-Tour, a été identifié comme un point sensible. Les participants ont demandé une intégration architecturale et paysagère soignée de ces zones de raccordement, souvent complexes et visibles. L'épaississement du réseau ferroviaire existant doit être accompagné d'un traitement attentif pour éviter un effet d'accumulation d'infrastructures.

3. SYNTHÈSE DE L'ATELIER 2

L'atelier fait ressortir une attente claire : le projet ferroviaire ne doit pas seulement être fonctionnel, il doit aussi être soigné et intégré dans les paysages traversés.

Les participants souhaitent une approche différenciée selon les secteurs : discrétion maximale dans les zones naturelles, patrimoniales ou habitées sensibles, notamment pour les ouvrages créant des coupures comme les remblais ou les têtes de tunnels. Toutefois, si les avis divergent, une qualité architecturale assumée pourra être réfléchie pour certains ouvrages très visibles, notamment les grands viaducs.

Comment les porteurs de projet prendront-ils en compte ces contributions ?

L'atelier fait ressortir une attente forte de qualité paysagère et architecturale, adaptée à la diversité des secteurs traversés. Les participants ont souhaité que les choix d'insertion prennent en compte les lieux de vie, les éléments patrimoniaux, les paysages agricoles et naturels ainsi que les perceptions à courte et longue distance. Les échanges ne conduisent pas à une réponse unique : une insertion sobre et discrète est privilégiée dans les secteurs naturels, patrimoniaux ou habités sensibles, tandis qu'une expression architecturale plus affirmée peut être envisagée pour certains ouvrages très visibles. Plusieurs sujets devront être approfondis dans la poursuite des études, notamment le traitement des viaducs, des têtes de tunnel, des remblais, des protections acoustiques et de la végétalisation.

Les contributions recueillies seront analysées par les équipes de SNCF Réseau et le groupement de maîtrise d'œuvre afin d'alimenter les études paysagères et architecturales et notamment le nouveau schéma directeur paysager prévu en fin d'année 2026. De nouveaux échanges sur les secteurs présentant les enjeux le plus importants pourront être organisés afin de mener une réflexion sur des sujets tels que : ambiance paysagère et architecturale au cas par cas, vision d'ensemble de la ligne, choix des matériaux, insertion de la végétation...

CONCLUSION DE LA JOURNÉE D'ATELIERS

Cette première journée d'ateliers constitue une étape importante de la concertation engagée par SNCF Réseau avec les territoires. Elle a permis de réunir des élus, des acteurs institutionnels, techniques, économiques, agricoles et associatifs autour d'un objectif commun : croiser les expertises, partager les réalités locales et enrichir les études par la connaissance du terrain.

La richesse des contributions recueillies montre tout l'intérêt de cette démarche de co-construction. Les échanges ont permis de mieux comprendre les dynamiques du territoire, de localiser des points de vigilance et de faire émerger des attentes concrètes sur les mobilités, les activités économiques et agricoles, l'eau, le paysage, le patrimoine et le cadre de vie. Ils constituent désormais une base de travail commune pour la poursuite des études d'Avant-Projet Détaillé.

Pour chaque contribution, SNCF Réseau précisera, à mesure de l'avancement des études, si elle relève d'un complément de connaissance, d'une analyse technique à approfondir, d'un échange territorial complémentaire ou d'une contrainte ne permettant pas de la retenir. Les communes concernées seront associées aux approfondissements menés sur les sujets présentant une interaction directe avec leur territoire.

Les prochaines étapes

Les contributions produites au cours des trois ateliers seront analysées par SNCF Réseau et le groupement de maîtrise d'œuvre. Elles permettront de compléter les données disponibles, d'approfondir les secteurs sensibles et d'identifier les sujets nécessitant des échanges complémentaires.

Un point d'avancement sur les enseignements issus de cette démarche sera présenté aux membres des Commissions Territoriales de Concertation dans les prochains mois, au fur et à mesure de la consolidation des analyses et de l'avancement des études.

Le dialogue se poursuivra dans la durée, à travers de nouveaux temps de travail collectifs et des rencontres ciblées avec les acteurs concernés. Depuis le printemps 2025, près d'une centaine de rencontres bilatérales ont déjà été organisées.

Cette journée ne clôt pas les échanges : elle ouvre une nouvelle séquence de travail partagé. La qualité du projet dépendra de notre capacité collective à poursuivre ce dialogue avec méthode, transparence et continuité, afin de construire des réponses au plus près des réalités du territoire.

S'informer et échanger avec SNCF Réseau

Afin de suivre l'évolution du projet un site internet peut être consulté : <https://www.projet-lyonturin.fr/fr>.

Une adresse de contact est également disponible et ouverte à toutes et tous afin de poser des questions ou faire d'éventuelles remarques : concertation.lyonturin@reseau.sncf.fr.

ANNEXE 1 – STRUCTURES PARTICIPANTES

Structure ou service	Type de structure
Association ADEC Chimilin	Association de défense de l'environnement
Association de Développement des Transports en Commun (ADTC) SAVOIE / Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) Auvergne-Rhône- Alpes	Association d'usagers des transports
Association Porte de l'Isère Environnement (APIE)	Association de défense de l'environnement
Association Lo Parvi	Association de défense de l'environnement
Association Quartiers Paisibles	Association de riverains
Attachée du sénateur Guillaume GONTARD	Sénat
Communauté de Communes Vals du Dauphiné	Communauté de communes
Communauté de Communes Vals du Dauphiné Direction eau et assainissement	Communauté de communes
Communauté de Communes Vals du Dauphiné Service environnement et Développement Durable	Communauté de communes
Chambre du Commerce et de l'Industrie Nord Isère	Acteur économique
Chambre d'agriculture 38	Acteur agricole
Commune de Chimilin	Commune
Commune de La-Tour-du-Pin	Commune
Commune de Rochetoirin	Commune
Commune de Romagnieu	Commune
Commune de Saint André le Gaz	Commune
Commune de Saint Clair de la Tour	Commune
Commune de Saint-Didier-de-la-Tour	Commune
Commune de Saint-Victor-de-Cessieu	Commune
Direction Départementale des Territoires (DDT) 38	Etat
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes	Etat
Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) 38	Acteur agricole
Fédération de Chasse de l'Isère	Fédération
Fédération de pêche de l'Isère	Fédération
Syndicat du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) Nord Isère	EPCI
Secrétaire Général pour les Affaires Régionales (SGAR) Auvergne-Rhône-Alpes	Etat
Syndicat Interdépartemental d'Aménagement du Guiers et de Ses Affluents (SIAGA)	Syndicat de rivières
Syndicat Interdépartemental mixte des Eaux et d'assainissement du Guiers et de l'Ainan (SIEGA)	Syndicat des eaux

Syndicat des eaux des Abrets	Syndicat des eaux
Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD)	EPCI
Unité Départementale de l'Architecture et du Patrimoine (UDAP 38)	Etat

ANNEXE 2 – LEXIQUE

Assistance à maîtrise d'ouvrage (AMO) : Equipe d'experts qui accompagne et conseille le maître d'ouvrage dans la préparation, le pilotage et le suivi du projet, par exemple sur les sujets environnementaux, fonciers, géotechniques, de communication ou de concertation...).

Avant-Projet Détaillé (APD) : Phase d'études approfondies qui précise la conception du projet : dimensions des ouvrages, choix techniques, méthodes et conditions de réalisation, insertion dans les territoires, mesures environnementales et estimation plus précise du coût des travaux. Pour les accès français du Lyon-Turin, SNCF Réseau conduit cette phase d'études entre 2025 et 2028.

Avant-Projet Sommaire (APS) : Phase d'études qui définit les grandes caractéristiques du projet, les principales solutions envisagées et une première estimation de son coût. Dans le cadre du Lyon-Turin, les études APS ont notamment alimenté le dossier d'enquête publique ayant conduit à la Déclaration d'utilité publique (DUP) de 2013.

Bande DUP : Emprise foncière définie dans le cadre de la Déclaration d'utilité publique (DUP), à l'intérieur de laquelle le projet peut être réalisé. Elle permet de poursuivre les études et, lorsque cela est nécessaire, d'engager les procédures d'acquisition des terrains. L'ensemble de la bande n'est pas nécessairement acquis ou occupé par les travaux.

Dalot : Petit ouvrage hydraulique, généralement de forme rectangulaire, qui permet le passage de l'eau sous une route, une voie ferrée ou un remblai.

Estacade : Ouvrage d'art surélevé, proche d'un pont ou d'un viaduc, constitué d'un tablier reposant sur une succession de piles ou de poteaux.

Maîtrise d'œuvre (MOE) : Équipe chargée de concevoir techniquement le projet et ses ouvrages, à partir des études antérieures et des données disponibles. Elle réalise notamment les études techniques et environnementales nécessaires à la conception. Pour les études APD des accès français du Lyon-Turin, la maîtrise d'œuvre est assurée par le groupement Setec – Artelia. WSP intervient spécifiquement sur les ouvrages de reconnaissance des tunnels de Chartreuse et de Belledonne.

Maîtrise d'ouvrage (MOA) : Entité qui organise le projet, fixe les besoins, le budget et les objectifs et s'assure de la bonne réalisation de la future ligne ferroviaire. Pour la Section française du Lyon-Turin, c'est SNCF Réseau qui assure cette mission pour le compte de l'Etat français.

Merlons : Monticule de terre ou de matériaux rocheux aménagé pour former une protection ou un écran. Il peut notamment avoir une fonction acoustique, paysagère, de protection visuelle ou de séparation.

Piles de pont : Appuis intermédiaires d'un pont ou d'un viaduc, situés entre les deux extrémités de l'ouvrage. Elles soutiennent le tablier et transmettent les charges au sol.

Reméandrage : Action consistant à redonner à un cours d'eau un tracé plus sinueux, avec des courbes et des méandres, lorsqu'il a été artificiellement rectifié. Le reméandrage vise à restaurer les fonctionnalités écologiques et hydrauliques du cours d'eau. Selon les caractéristiques du site, il peut aussi contribuer à ralentir les écoulements et à mieux gérer les crues.

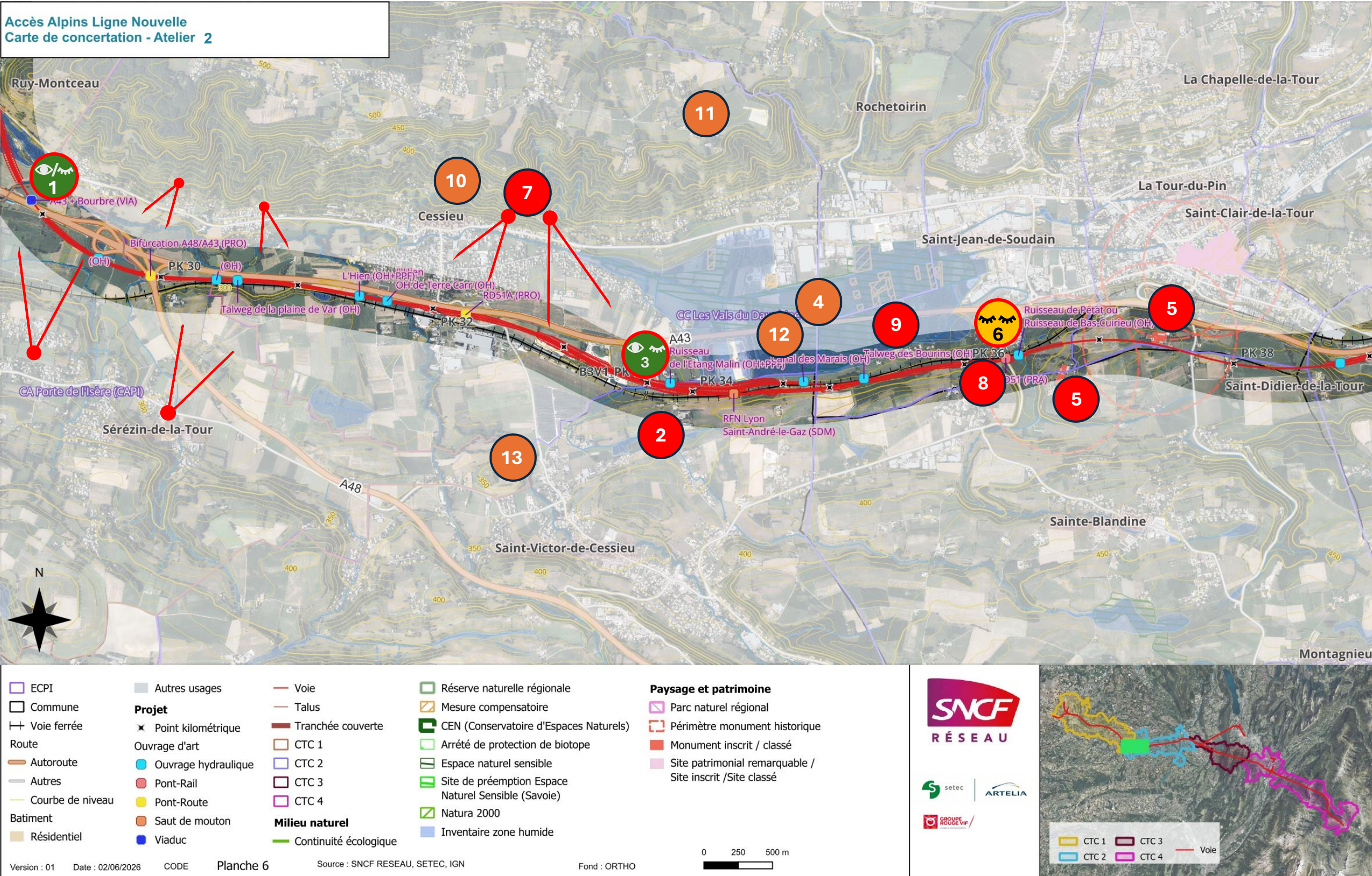
Renaturation : Ensemble d'actions visant à restaurer un milieu naturel dégradé afin de retrouver un fonctionnement plus proche de son état naturel. Elle peut concerner les sols, la végétation, les habitats, les cours d'eau et les continuités écologiques.

Seuils : Ouvrage transversal implanté dans le lit d'un cours d'eau, créant une différence de niveau entre l'amont et l'aval. Il peut notamment servir à stabiliser le lit ou à relever le niveau de l'eau. Son abaissement partiel est appelé arasement ; sa suppression complète est appelée dérasement.

Tablier d'un pont : Partie porteuse, généralement horizontale, d'un pont ou d'un viaduc. Il supporte les voies de circulation, par exemple une voie ferrée, une route, une piste ou un cheminement piéton.

Talweg : Ligne qui relie les points les plus bas d'une vallée ou d'un vallon. Les eaux de ruissellement et les cours d'eau ont naturellement tendance à s'y écouler.

CTC Vals du Dauphiné (4 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

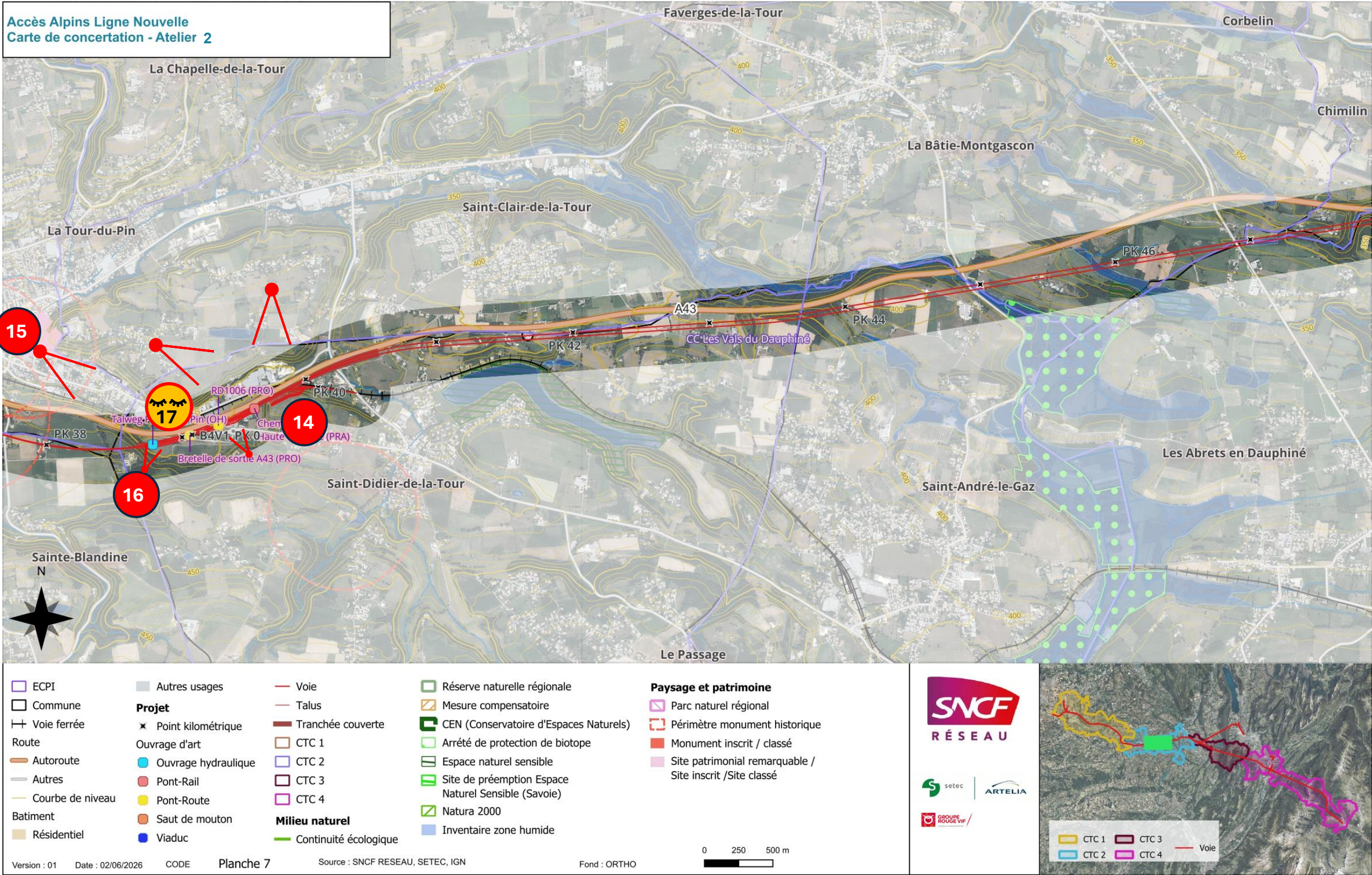
Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural à vigiler
- 1

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

CTC Vals du Dauphiné (4 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

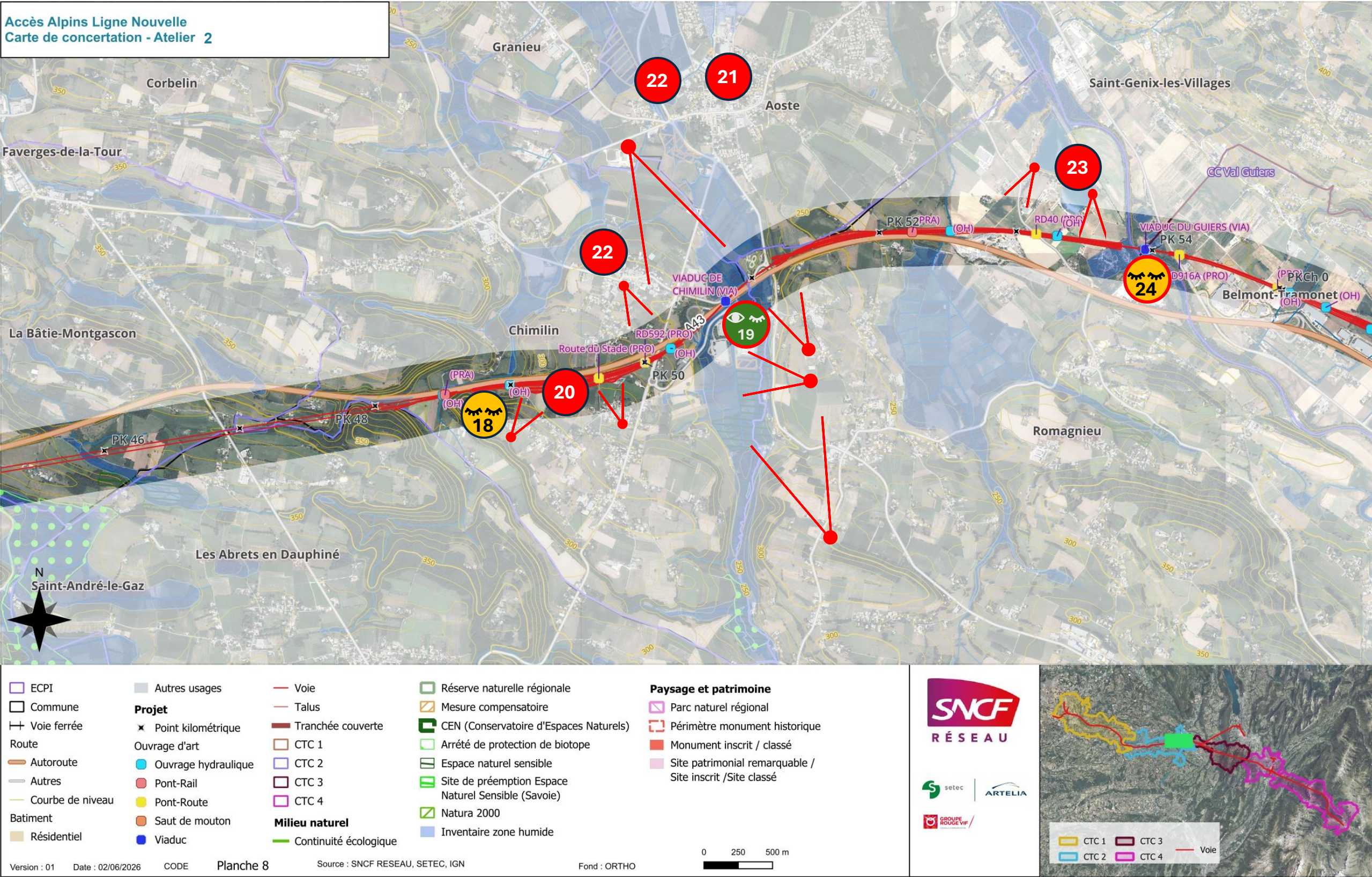
Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural à vigiler
- 1

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

CTC Vals du Dauphiné (4 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural à vigiler
- 1

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

Atelier 2 (4 juin 2026) - Intégration paysagère et architecturale du projet

N° CARTE LEGENDEE	n° de page de l'information	Niveau d'importance	typologie d'ouvrage d'art	Localisation	Précision / demande
1	p.1		ouvrage sobre	Sérézin-de-la-Tour / Coiranne (Cessieu)	Pour le viaduc au-dessus de l'A43, faire une infrastructure sobre mais avec une "pointe d'art"
			ouvrage sobre		L'intégration du viaduc pourrait être plutôt discter, notamment car il passe au-dessus de la Bourbre. Cependant il pourra également être "volumineux" et "claquant"
			ouvrage sobre ou ouvrage architecturé		Viaduc au-dessus de l'A43 : L'impact visuel sera marqué car visible dès les premières collines mollassiques de Ruy-Montceau. Les remblais en amont sont à masquer au mieux (ouvrage sobre). C'est le contraire pour le viaduc qui symbolise la porte d'entrée des Vals du Dauphiné et est très visible depuis l'autoroute. Il est donc attendu un visuel assumé et particulier.
2	p.1			Saint-Victor-de-Cessieu / Cessieu	Risque d'encaissement du hameau de Gorgeolas entre les murs antibruits de l'ouvrage et la butte.
3	p.1		ouvrage architecturé	Saint-Victor-de-Cessieu / Cessieu	Ruisseau de l'étang Le saut de mouton devra respecter la ligne d'horizon notamment du fait de l'épaississement du réseau ferroviaire. Une attention particulière devra être portée au bruit.
			Ouvrage sobre		Essayer de masquer au mieux les remblais, par de la végétalisation notamment
4	p.1			La-Tour-du-Pin / Saint-Jean-de-Soudain (proche du canal	Préserver la zone humide des marais de La-Tour-du-Pin + Enjeu archéologique sous le château de Tournin attention aux corridors pour la faune dans l'aménagement
5	p.1			Sainte-Blandine, Saint-Clair-de-la-Tour	Enjeux paysagers en entrée de tunnel afin de conserver les vues des maisons, des fermes et des châteaux du secteur.
					Château de Tournin
6	p.1		ouvrage sobre	Sainte-Blandine, Saint-Clair-de-la-Tour	Il faudrait que le tunnel de Sainte-Blandine s'efface dans le paysage composé de fermes, d'habitations et de châteaux.
					Faire une belle entrée de tunnel
7	p.1				Covisibilité sur la ligne
8	p.1			Sainte-Blandine, Saint-Jean-de-Soudain	Privilégier la revégétalisation sur des tranchées couvertes.
9	p.1			Rochetoirin	Visibilité importante du quartier Bel Air, nécessitant un aménagement paysager très important. Il sera possible d'anticiper les problématiques de végétalisation en amont des chantiers, notamment en concertation avec les riverains.
10	p.1			Cessieu	Chapelle de la Croix de Pierre
11	p.1			Cessieu - Saint-Jean-de-Soudain	Nombreux bois qui auront une visibilité directe sur le tracé.
12	p.1			Rochetoirin	Vigilance en phase chantier et demande de végétalisation importante des tranchées couvertes.
13	p.1			Entre Sérézin-de-la-Tour et Sainte-Blandine	Opportunité pour améliorer les ouvrages existants pour le passage de la faune
14	p.2			Saint-Didier-de-la-Tour	Intégration paysagère du raccordement des bras ferroviaires
					Vigilance aux déblais vers le demi-échangeur de l'autoroute puis tranchée couverte
15	p.2			La-Tour-du-Pin	Présence de l'Eglise
16	p.2			Saint-Didier-de-la-Tour	Château du Pin qui aura une vue sur l'ensemble de la ligne.
					Château et ferme du Pin
					Château du Pin. Le sujet des châteaux est à prendre en compte car ils sont sensibles aux vibrations.

17	p.2		ouvrage sobre	Tunnel de Saint-Didier-de-la-Tour	Les têtes de tunnel et les tranchées couvertes devraient être sobres et intégrées dans le paysage.
					Intégration de l'entrée du tunnel dans le paysage
			Ouvrage sobre		Insertion paysagères des ponts-routes avec le réhaussement du demi échangeur (potentiel échangeur complet ?)
18	p.3		ouvrage sobre	Chimilin	Ouvrage sobre pour la tête de tunnel de Sainte-Blandine du côté de Chimilin
					En sortie du tunnel de La-Bâtie, avoir une belle intégration paysagère
19	p.3			Chimilin	Visibilité sur le viaduc pour les riverains. Volonté d'aménager au mieux pour masquer l'ouvrage et éviter le bruit
			ouvrage architecturé		Le viaduc de Chimilin sera très visible, il est donc pertinent de faire un "bel ouvrage"
			Ouvrage architecturé		Pour le viaduc de chimilin, avoir un viaduc élancé avec une belle intégration qui tienne compte du relief des montagnes. Il est essentiel de limiter l'emprise visuelle des piles du viaduc. Faire un "viaduc Portes des Alpes"
			Ouvrage sobre ou architecturé		Viaduc de Chimilin avec un impact visuel très fort et visible depuis la colline de Romagnieu. Il est très difficile de choisir entre deux options, volonté d'avoir moins de piles et un tablier plus fin que dans l'APS
20	p.3			Chimilin	Concernant les remblais sur la commune, volonté d'insérer des murs antibruits et de végétaliser.
					Avoir un traitement des déblais spécifique
21	p.3			Aoste	Vigilance sur les sites archéologiques de la commune.
22	p.3			Chimilin - Aoste	Depuis Chimilin et Aoste, co-visibilité avec la ligne. La vue sur la Chartreuse sera cachée et est donc à préserver.
23	p.3			Romagnieu	Au niveau de la base de loisirs, vue et accessibilité doivent être préservées.
					Maîtriser parfaitement l'intégration paysagère car la ligne passe à côté de la base de loisirs
					Base de loisirs avec co-visibilité importante avec la ligne
24	p.3		ouvrage sobre	Romagnieu	Viaduc du Guiers
					Viaduc du Guiers : la traversée du Guiers doit être sobre, du fait des enjeux paysagers et biodiversité (zone naturelle)
					Le viaduc du Guiers doit être sobre et prendre en compte la route RD916.