



Chamagnieu, le 11 juin 2026



Regards croisés avec le territoire – Atelier 2 Insertion paysagère et architecturale du projet

Synthèse de la Commission Territoriale de Concertation des Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan

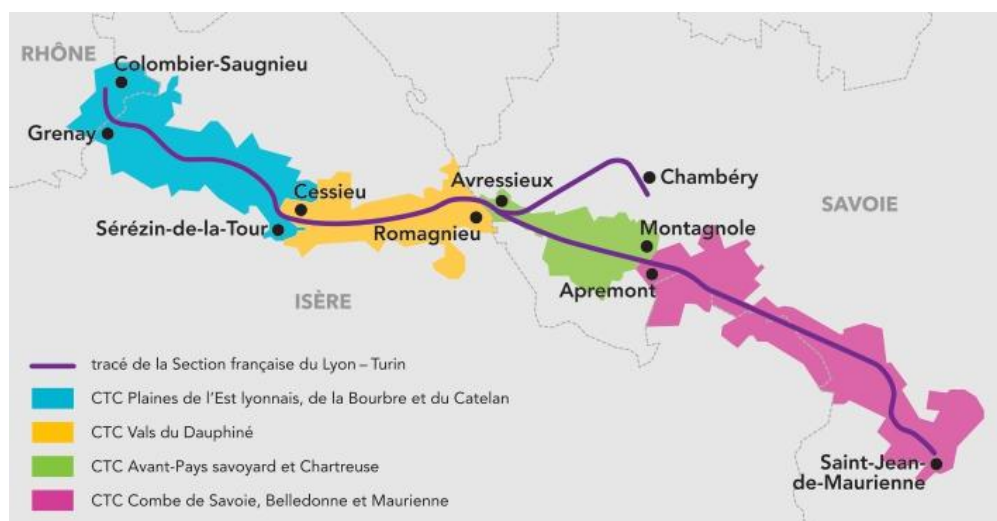
Depuis le printemps 2025, SNCF Réseau poursuit une démarche de concertation continue avec les territoires concernés par le projet de Section française du Lyon-Turin. Dans ce cadre, les Commissions Territoriales de Concertation ont été mises en place à l'automne 2025, sous l'égide des préfetures de Savoie 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 11 juin 2026 dans les plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan. 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 plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan	6
3. Synthèse de l'atelier 2.....	8
CONCLUSION DE LA JOURNÉE D'ATELIERS	9
Annexe 1 – Structures participantes	10
Annexe 2 – Lexique	12

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 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 des chambres consulaires (CCI, CMA).

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

La liste complète des structures présentes à cette journée est disponible en annexe, en fin de document.



Atelier de travail – Commission Territoriale des Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan – 11 juin 2026 ©Oktokunst

Les participants ont travaillé en quatre tables le matin puis en trois tables l'après-midi. 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 Boisson, sous-préfet de l'arrondissement de La Tour-du-Pin, a ouvert la journée en rappelant l'importance de poursuivre le dialogue avec les acteurs du territoire. Il a invité les participants à partager leurs connaissances, leurs questions et leurs points de vue afin de mieux caractériser les enjeux locaux et d'éclairer la poursuite des études.

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" a été diffusée en introduction.

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. Les échanges ont porté sur les principaux points de vue, les secteurs habités et patrimoniaux, les continuités écologiques, les plaines agricoles, les têtes de tunnel, les viaducs et les remblais.

Accompagnés par les architectes et paysagistes du groupement de maîtrise d'œuvre SETEC - Artelia, les participants ont exprimé une attente commune : adapter le traitement de chaque ouvrage à son

contexte, privilégier une insertion sobre dans les secteurs sensibles et intégrer les enjeux acoustiques, agricoles et écologiques aux choix paysagers.

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 Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan avait été divisé en cinq 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

Les participants ont signalé plusieurs éléments du patrimoine bâti et lieux habités depuis lesquels la future ligne ou ses ouvrages pourraient être visibles, notamment les châteaux et chapelles de Frontonas, L'Isle-d'Abeau et Saint-Marcel-Bel-Accueil. À Bourgoin-Jallieu, ils ont également demandé qu'une attention particulière soit portée aux bâtiments en pisé dans la poursuite des études, notamment au regard de la proximité du tunnel et des conditions de réalisation des travaux.

Les secteurs naturels

Les échanges ont également porté sur les paysages naturels et agricoles qui structurent le territoire. Les participants ont attiré l'attention sur les corridors écologiques de Satolas-et-Bonce, Grenay et Chamagnieu, sur les mesures compensatoires déjà présentes et intégrées, sur la confluence Bourbre-Catelan et les zones humides de la plaine, ainsi que sur les continuités paysagères liées à la Bourbre.

Ils ont demandé que l'insertion de la ligne prenne en compte ces fonctionnalités et limite autant que possible les effets de coupure dans les espaces agricoles, notamment autour de la ferme de Cabale.

2. REFLEXIONS SUR L'INTEGRATION DES OUVRAGES D'ART DE LA SECTION FRANCAISE DU LYON-TURIN DANS LES PLAINES DE L'EST LYONNAIS, DE LA BOURBRE ET DU CATELAN

FOCUS : UN TERRITOIRE DEJA SATURÉ À PRÉSERVER AU MAXIMUM

Dans certains secteurs déjà fortement marqués par les autoroutes, l'aéroport, les réseaux, les zones industrielles et commerciales et les équipements divers, les groupes ont souhaité éviter d'ajouter un nouvel élément particulièrement visible dans le paysage.

Ils ont également rappelé que ces territoires avaient déjà été fortement sollicités pour accueillir des équipements d'intérêt national. Ils ont donc demandé une attention particulière à la protection des habitants, à la limitation des nouvelles nuisances et à la préservation des espaces encore disponibles. Si certains participants ont estimé pouvoir « accepter » des impacts paysagers dans des zones à vocation économique, la protection des cœurs de communes et leurs vues est un enjeu majeur.

Préserver les vues et les lignes de paysage

Les échanges ont fait ressortir une attente de continuité paysagère à l'échelle du territoire. Les participants ont demandé que les études prennent en compte les vues depuis les villages, les coteaux, les habitations et les infrastructures routières. Une attention particulière a été demandée pour les plaines de la Bourbre et du Catelan, le nœud de Grenay, les secteurs de Frontonas, Saint-Marcel-Bel-Accueil et L'Isle-d'Abeau, ainsi que les entrées et sorties de tunnel, afin d'apprécier la perception des remblais et ouvrages depuis les principaux lieux fréquentés.

Des viaducs et ponts-routes à intégrer au territoire mais pouvant aussi envoyer un signal architectural fort

Le traitement architectural des viaducs et ponts-routes a occupé une place importante dans les échanges. Plusieurs participants ont privilégié des ouvrages sobres et discrets, notamment dans les secteurs habités ou déjà marqués par

de nombreuses infrastructures.

Pour le viaduc franchissant la Bourbre et l'A43 à la sortie du tunnel de Bourgoin-Ruy, des attentes contrastées ont été exprimées : certains participants ont souhaité une insertion aussi discrète que possible, tandis que d'autres ont proposé un geste architectural mesuré pouvant marquer l'entrée vers les Alpes. Ces orientations devront être comparées dans la poursuite des études au regard des contraintes techniques, acoustiques, environnementales et paysagères.

Des têtes de tunnels à intégrer avec sobriété

Les entrées et sorties de tunnel ont été identifiées comme des secteurs nécessitant un traitement paysager et architectural spécifique. Les participants ont globalement privilégié une insertion sobre, adaptée au relief et limitant la visibilité des ouvrages.

Pour certains secteurs, ils ont néanmoins estimé qu'un traitement architectural discret pouvait signaler la présence de l'ouvrage. Ils ont demandé que ces choix soient étudiés conjointement avec les enjeux acoustiques, les continuités locales et la proximité des habitations.

Les participants ont demandé que soient étudiées avec attention :

- Les modalités de raccordement entre les tunnels et les sections à l'air libre (notamment la sortie du tunnel de Bourgoin-Ruy à Ruy-Montceau où le remblai est jugé trop large) ;
- L'intégration des éventuels ouvrages techniques ;
- La visibilité des ouvrages depuis les habitations mais aussi les infrastructures routières ;
- La préservation des continuités routières, pédestres ou cyclables.

Des remblais à inscrire dans le paysage et à traiter dans la durée

Concernant les passages en remblais, il a été souhaité qu'une attention particulière soit portée aux zones qui auront une vue directe sur les zones en remblais, notamment depuis les collines. Une « *intégration douce* » est attendue, notamment à Cessieu où le passage de la ligne se fait à proximité du cœur du village.

De même, les participants ont mis en avant l'importance de traiter au niveau paysager et architectural les cours d'eau se trouvant en parallèle du tracé en remblais, notamment la Bourbre. Il est attendue une véritable cohérence paysagère avec la rivière et les infrastructures afférentes tel que le projet de piste cyclable qui longera l'eau.

Dans la plaine de la Bourbre et du Catelan, certains participants ont proposé d'examiner des solutions alternatives aux remblais, notamment une ligne portée par des ouvrages sur certains secteurs. Cette proposition vise à limiter les effets de coupure, à préserver les activités et continuités au sol et à maintenir les écoulements et les corridors écologiques. Elle devra être appréciée dans la poursuite des études au regard de sa faisabilité technique, environnementale, hydraulique, foncière et économique

La végétalisation des remblais et des espaces résiduels a été proposée pour accompagner l'insertion de la ligne, notamment autour du nœud de Grenay. Les participants ont également évoqué l'utilisation de matériaux ou de teintes cohérents avec les caractéristiques locales, par exemple pour le traitement de gabions à Chamagnieu. Ils ont demandé que ces solutions soient évaluées au regard de leur efficacité paysagère, de leur emprise foncière, du choix des espèces, du risque de développement d'espèces exotiques envahissantes et de leurs conditions d'entretien dans la durée.

FOCUS : ENTRE INTEGRATION PAYSAGERE ET SAUVEGARDE DE L'ACTIVITE AGRICOLE

Les groupes ont exprimé une vigilance importante concernant la consommation de terres agricoles liée aux aménagements paysagers.

La plantation de végétation ou la création de dispositifs paysagers pourrait nécessiter une emprise supplémentaire sur les parcelles agricoles. Les participants ont demandé que ces solutions soient étudiées au regard de leur efficacité réelle et de leurs conséquences sur les exploitations afin de :

- Limiter les emprises supplémentaires et la consommation foncière ;
- Préserver les prairies nécessaires aux exploitations ;
- Maintenir les chemins et les franchissements agricoles ;
- Réduire les effets de coupure causés par l'infrastructure.

3. SYNTHÈSE DE L'ATELIER 2

L'atelier a fait ressortir une attente de qualité paysagère et architecturale adaptée à la diversité des secteurs traversés. Les participants ont demandé que les choix d'insertion prennent en compte les vues depuis les villages, les coteaux, les habitations et les infrastructures existantes, ainsi que les paysages agricoles, humides et naturels. Ils ont privilégié des traitements sobres dans les secteurs sensibles, tout en évoquant, pour certains ouvrages très visibles, la possibilité d'une expression architecturale plus affirmée. Les remblais, les entrées et sorties de tunnel, le nœud de Grenay et la traversée des plaines de la Bourbre et du Catelan ont été identifiés comme des sujets à approfondir. Les contributions recueillies devront permettre de comparer les solutions en intégrant les enjeux acoustiques, agricoles, hydrauliques, écologiques et fonciers

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 les 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 étapes à venir

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 de Développement des Transports en Commun (ADTC) SAVOIE	Association d'usagers des transports
Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) Auvergne-Rhône-Alpes	Association d'usagers des transports
Association Frontonas vigilance	Association de riverains
Association LO PARVI	Association de défense de l'environnement
Association Porte de l'Isère Environnement (APIE)	Association de défense de l'environnement
Communauté d'Agglomération Porte de l'Isère	Communauté de communes
Communauté de Communes des Balcons du Dauphiné	Communauté de communes
Communauté de Communes de l'Est Lyonnais	Communauté de communes
Conservatoire d'Espaces Naturels de l'Isère	Association de défense de l'environnement
Chambre Agriculture 38	Acteur agricole
Chambre Agriculture 69	Acteur agricole
Commune de Bourgoin-Jallieu	Commune
Commune de Frontonas	Commune
Commune de la Verpillière	Commune
Commune de l'Isle d'Abeau	Commune
Commune de Saint-Laurent-de-Mure	Commune
Commune de Saint-Marcel-Bel-Accueil	Commune
Commune de Saint-Savin	Commune
Commune de Satolas-et-Bonce	Commune
Commune de Villefontaine	Commune
Direction Départementale des Territoires (DDT) 38	État
Direction Départementale des Territoires (DDT) 38- Service Agricole Développement Rural	État
Direction Départementale des Territoires (DDT) 69	État
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes	État
EPAGE de la Bourbre	Syndicat de rivières
Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles (FDSEA) 38	Acteur agricole
Fédération de chasse de l'Isère	Fédération
SEMIDAO	Syndicat des eaux
Sénateur Damien MICHALLET - Département de l'Isère	Sénat

Syndicat Mixte de la Boucle du Rhône en Dauphiné (SYMBORD)	Syndicat mixte
Syndicat mixte SCoT Nord-Isère	Syndicat mixte

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) : Première 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.

Continuités écologiques : Ensemble d'espaces naturels ou semi-naturels reliés entre eux, permettant aux espèces animales et végétales de se déplacer, de se nourrir, de se reproduire et d'accomplir leur cycle de vie. Elles contribuent à préserver la biodiversité malgré la présence d'aménagements humains.

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.

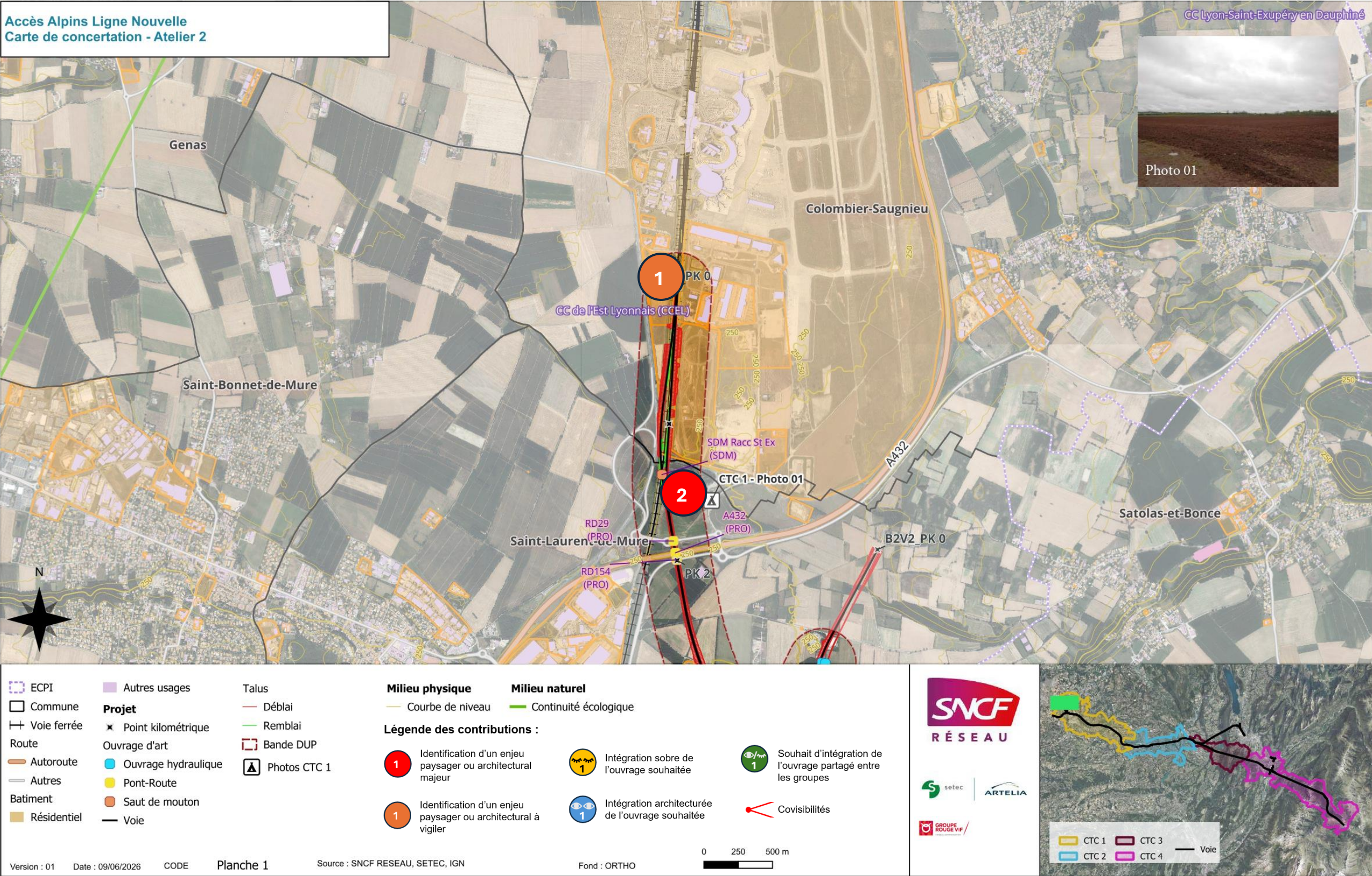
Maîtrise d'œuvre (MOE) : Équipe chargée de concevoir techniquement le projet et ses ouvrages, à partir des études antérieures et des données disponibles. Elle réalise notamment les études techniques et environnementales nécessaires à la conception. Pour les études APD des accès français du Lyon-Turin, 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.

Passages grande faune : Aménagements aériens ou souterrains conçus pour permettre aux grands animaux sauvages, tels que les cerfs, les chevreuils ou les sangliers, de franchir en sécurité des infrastructures comme une voie ferrée, une route ou une autoroute. Ils contribuent à limiter les collisions et à maintenir les déplacements de la faune.

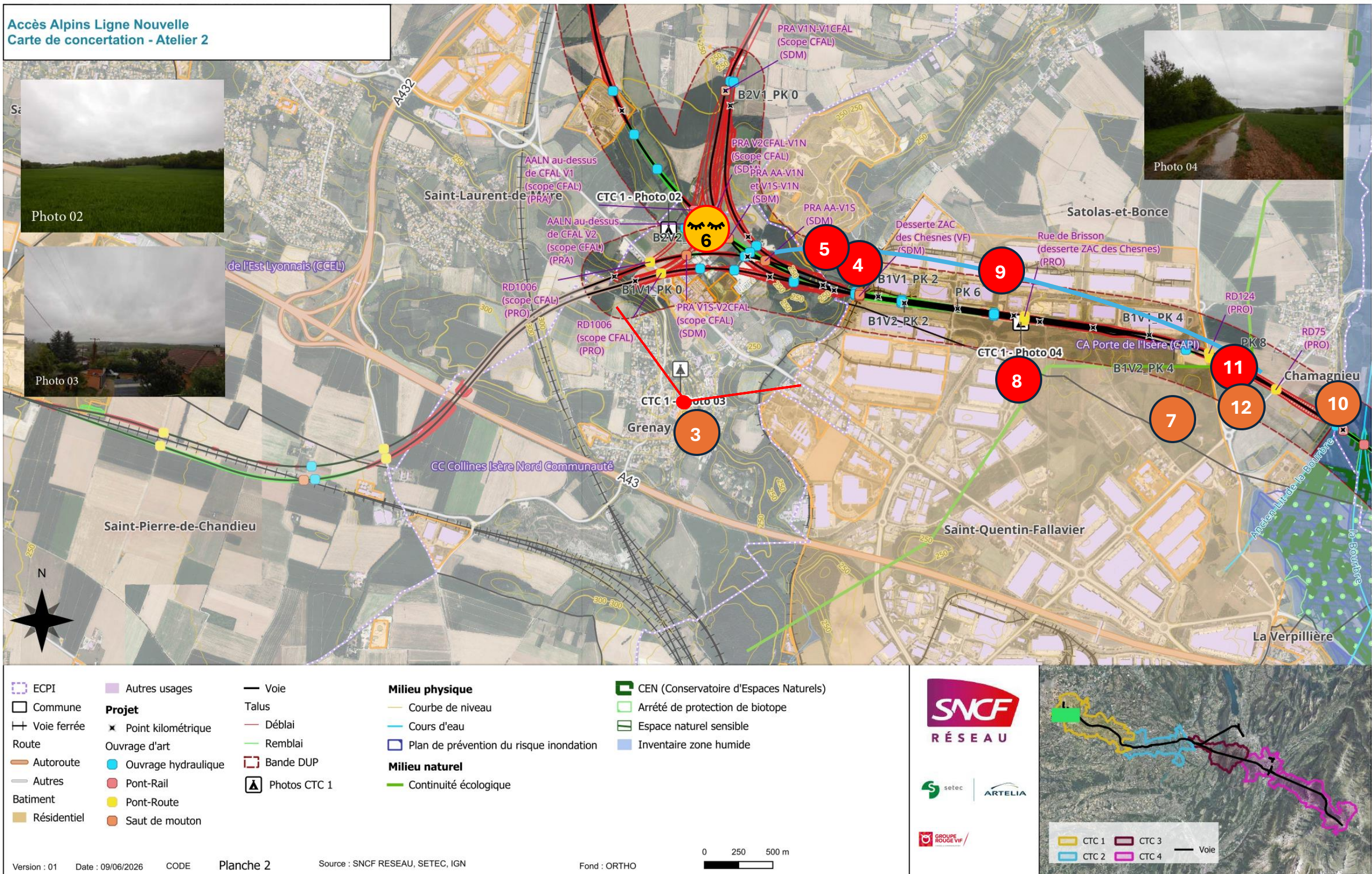
PFAS : Famille très large de substances chimiques de synthèse utilisées notamment pour leurs propriétés antiadhésives, imperméabilisantes ou résistantes à la chaleur. Très persistantes dans l'environnement, elles sont parfois qualifiées de « polluants éternels » : elles peuvent contaminer durablement l'eau, les sols et les aliments. Certaines substances de cette famille sont associées à des effets nocifs pour la santé et l'environnement.

Plateforme de transports combinés : Infrastructure logistique permettant de transférer des marchandises d'un mode de transport à un autre. Dans ce cas, elle permet principalement le transfert de marchandises de la route vers le rail, par exemple par le chargement de conteneurs, de caisses mobiles ou de semi-remorques sur des trains.

CTC Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan (11 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



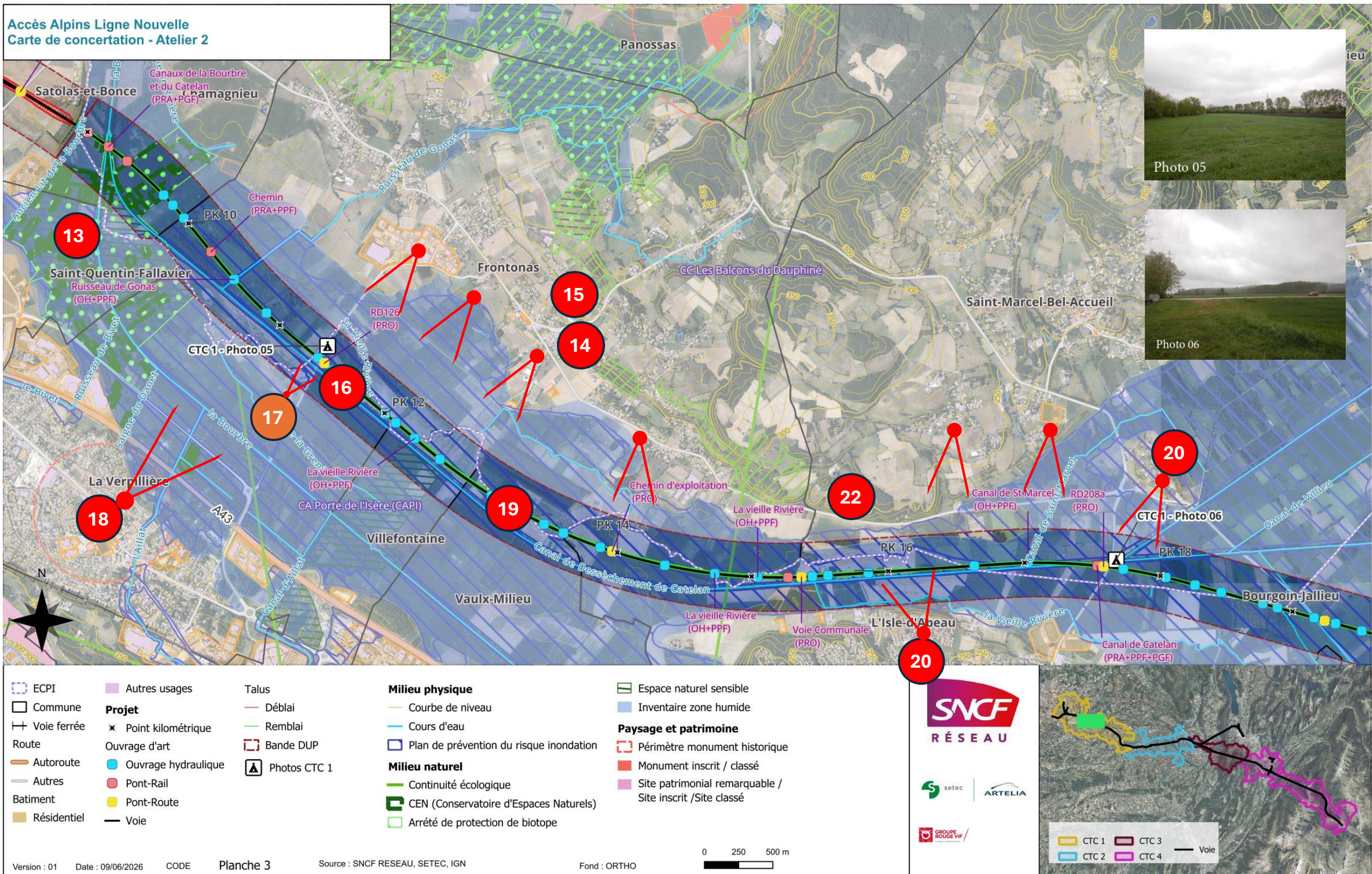
CTC Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan (11 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- | | | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|---|---|
|  | Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur |  | Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée |  | Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes |  | Sites à prendre en compte dans le traitement acoustique |
|  | Identification d'un enjeu paysager ou architectural à veiller |  | Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée |  | Covisibilités | | |

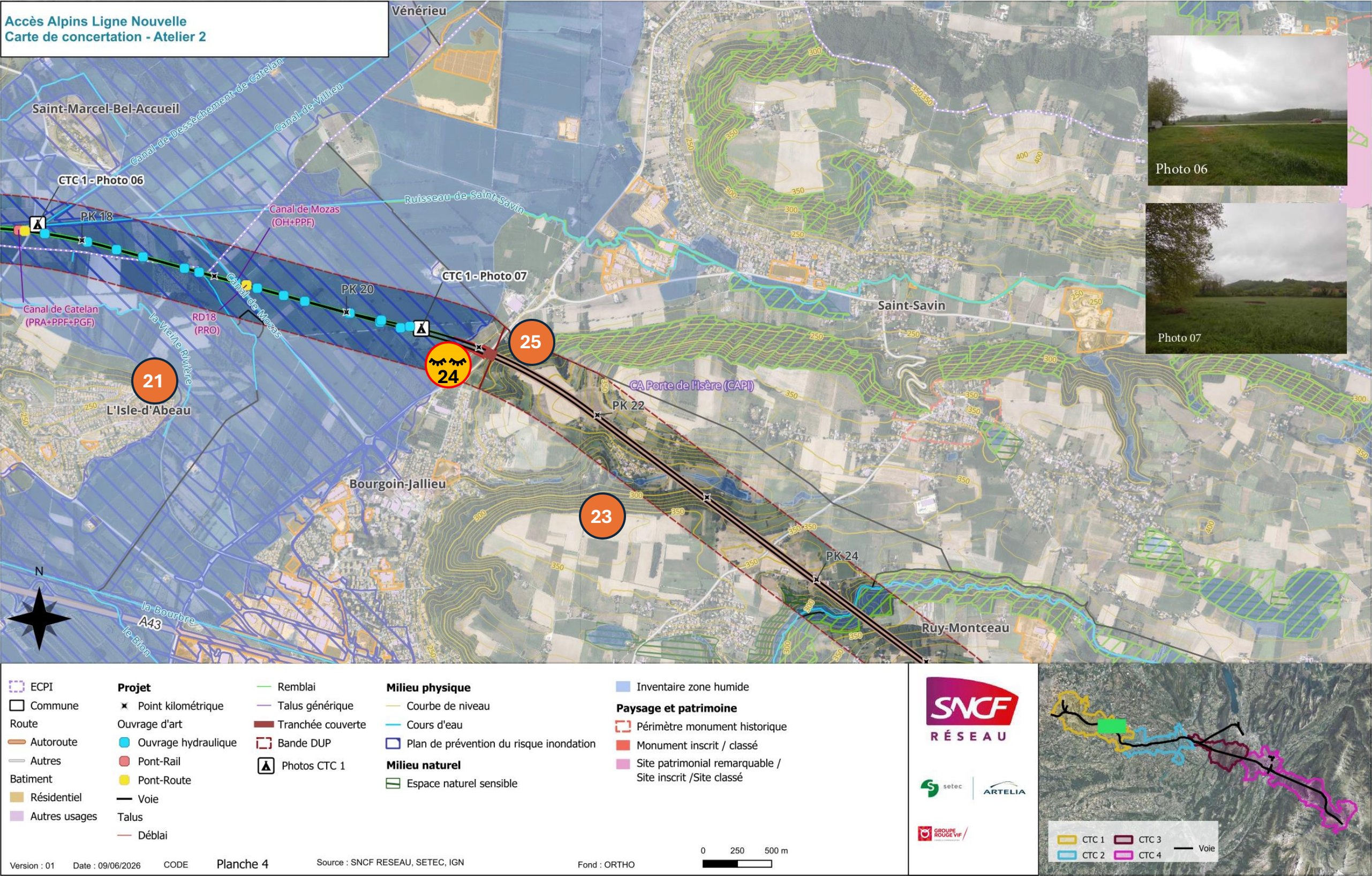
CTC Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan (11 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|
|  | Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur |  | Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée |  | Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes |
|  | Identification d'un enjeu paysager ou architectural à veiller |  | Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée |  | Covisibilités |

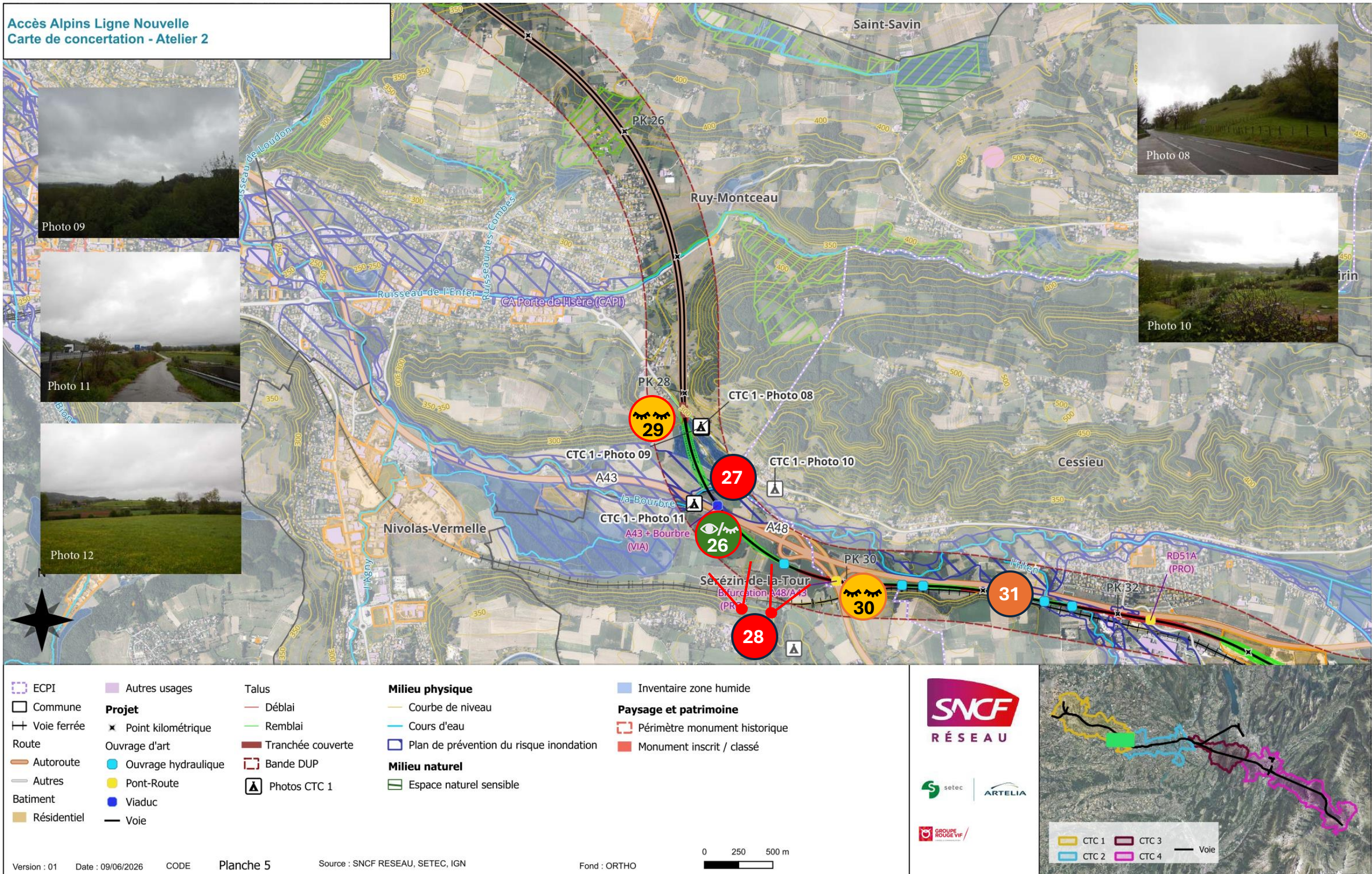
CTC Plains de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan (11 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- 1 Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur
- 1 Identification d'un enjeu paysager ou architectural à vigiler
- Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes
- Covisibilités

CTC Plaines de l'Est lyonnais, de la Bourbre et du Catelan (11 juin 2026) – Atelier 2 : Intégration paysagère et architecturale du projet



Légende des contributions :

- | | | | | | |
|--|---|---|--|---|--|
|  | Identification d'un enjeu paysager ou architectural majeur |  | Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée |  | Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes |
|  | Identification d'un enjeu paysager ou architectural à veiller |  | Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée |  | Covisibilités |

Atelier 2 (11 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			Colombier-Saugnieu	Essayer de mutualiser les infrastructures en augmentation au niveau de l'aéroport. Le foncier est déjà très exploité.	
2	p.1			Saint-Laurent-de-Mure		
					Saut de mouton avec un léger enjeu de covisibilité depuis la ZAC de la commune	
3	p.2			Grenay	Covisibilité sur la future ligne depuis le village	
4	p.2			Satolas-et-Bonce	Continuité écologique (corridor) notamment concernant l'œdicnème criard	
5	p.2			Satolas-et-Bonce	Vue sur la ligne depuis l'est	La tranchée provoquerait une "colline brisée" sur la commune
6	p.2		Ouvrage sobre	Satolas-et-Bonce / Nœud de Grenay	Nœud ferroviaire où se fera le lien entre SFLT et CFAL Covisibilité depuis Grenay	Possibilité de remblais pour élever le niveau et planter des arbres tout en restant vigilant à l'emprise sur le foncier
					Végétalisation nécessaire des délaissés entre les différentes voies	
					Planter les remblais (et pas les déblais pour des raisons de sécurité SNCF) afin de tenter de masquer l'infrastructure.	Créer des lieux pour la faune.
7	p.2			Satolas-et-Bonce / Saint-Quentin-Fallavier	Mesures compensatoires	Enjeu majeur
8	p.2			Satolas-et-Bonce		
					Faire attention à la mutation du territoire dans quelques années pour penser l'intégration de la ligne.	Vigilance sur la zone de captage.
9	p.2			Grenay, Satolas-et-Bonce, Saint-Quentin-Fallavier, Chamagnieu		Il est nécessaire d'avoir une insertion la plus sobre possible. Les gens ont déjà l'aéroport, la déchèterie, la ZAC de Chesnes, la centrale nucléaire et la ligne haute-tension. La zone est déjà saturée par les infrastructures mais ce n'est pas une raison pour en rajouter.
10	p.2			Chamagnieu	Préservation du bâti et gestion des impacts du bruit	
11	p.2			Chamagnieu	Traversée d'un corridor écologique (depuis Grenay ?)	
12	p.2			Chamagnieu	Possibilité d'utiliser les pierres locales (couleur particulière) pour créer des gabions. Les matériaux d'extraction pourraient remplacer ces pierres locales prélevées sur le territoire.	Vigilance à avoir sur les remblais, notamment concernant la gestion des espèces exotiques envahissantes. Si SNCF Réseau fait le choix de planter sur les remblais, il faut un véritable entretien
13	p.3			Satolas-et-Bonce / Saint-Quentin-Fallavier / Chamagnieu	Arrêté Préfectoral de Protection de Biotope + ENS de la Confluence Bourbre - Catelan	
					Préserver le biotope	
14	p.3			Frontonas	Présence d'un château	
15	p.3			Frontonas	Covisibilité avec la ligne	Vigilance sur les protections acoustiques et la consommation foncière
					Enjeux patrimoniaux et vue sur la future ligne (églises, chapelles...)	Le secteur Frontonas / Saint-Marcel-Bel-Accueil aura une vue plongeante sur le chemin de fer
16	p.3			La Verpillière / Frontonas (Plaine du Catelan)	Impact visuel et présence d'une zone humide impliquant un besoin de surélever la ligne. Toutefois, volonté de proposer une autre réflexion technique que le remblais.	Enjeu de perméabilité de la ligne, notamment pour les chemins agricoles, les promeneurs, etc.
					Etudier la possibilité d'une ligne en hauteur afin de limiter l'impact du viaduc sur les activités humaines et animales au sol.	
17	p.3			La Verpillière (Plaine du Catelan)	Attention à porter à la ferme de Cabale présente à cet endroit. Sa visibilité sur la ligne sera forte et elle a un silo de stockage ainsi qu'une zone de sortie des engins agricoles	Vigilance sur cette zone qui sert aux convois exceptionnels
18	p.3			La Verpillière (Plaine du Catelan)	Covisibilité à vérifier depuis La Verpillière	
19	p.3			Vaulx-Milieu	La zone autour de la commune est très importante à traiter d'un point de vue paysager. Il s'agit presque d'un sous-projet car le remblais est jugé trop contraignant	
20	p.3			L'Isle-d'Abeau	Covisibilité avec la ligne	
					Enjeux patrimoniaux et vue sur la future ligne (églises, chapelles...)	
					Présence de hameaux avec des habitations qui pourraient avoir une visibilité sur la ligne	
21	p.4			L'Isle-d'Abeau	Chapelle Saint-Anne	
22	p.3			Saint-Marcel-Bel-Accueil	Présence d'un château	
23	p.4			Bourgoin-Jallieu	Vigilance sur les bâtis en pisé avec le creusement du tunnel	
24	p.4		ouvrage sobre	Bourgoin-Jallieu / Saint-Savin	Point d'attention sur l'entrée du tunnel (notamment pour le réseau de mobilités douces)	Traitement paysager sobre pour signifier la présence du tunnel
			ouvrage sobre		Entrée du tunnel avec avis partagé sur l'intégration architecturale et paysagère.	Consensus pour avoir un ouvrage sobre et intégré à son paysage.
25	p.4			Bourgoin-Jallieu / Saint-Savin	Chemin au-dessus de la tête de tunnel à préserver	
26	p.5		Ouvrage sobre	Sérézin-de-la-Tour	Volonté d'avoir un viaduc sobre au-dessus de l'A43	
			ouvrage architecturé		Avoir un viaduc visible, la "Porte des Alpes"	
27	p.5			Sérézin-de-la-Tour	Passage de la Bourbre à mettre en cohérence paysagère avec le projet de piste cyclable le long de la Bourbre	
28	p.5			Sérézin-de-la-Tour	Covisibilité depuis la commune	
29	p.5		Ouvrage sobre	Ruy-Montceau	Sortie de tunnel (remblai, aménagement en hauteur d'environ 35m de large). Volonté d'avoir une étude approfondie pour réduire l'impact visuel	
30	p.5		ouvrage sobre	Cessieu	Attention aux nombreuses infrastructures, aux habitations et aux collines sur ce secteur. L'intégration de l'ouvrage doit être douce.	
31	p.5			Cessieu	Attention à avoir sur le traitement des délaissés agricoles.	Crainte sur la perte de prairies agricoles.