

Montmélian, le 2 juillet 2026



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

Synthèse de la Commission Territoriale de Concertation de la Combe de Savoie, de Belledonne et de la Maurienne

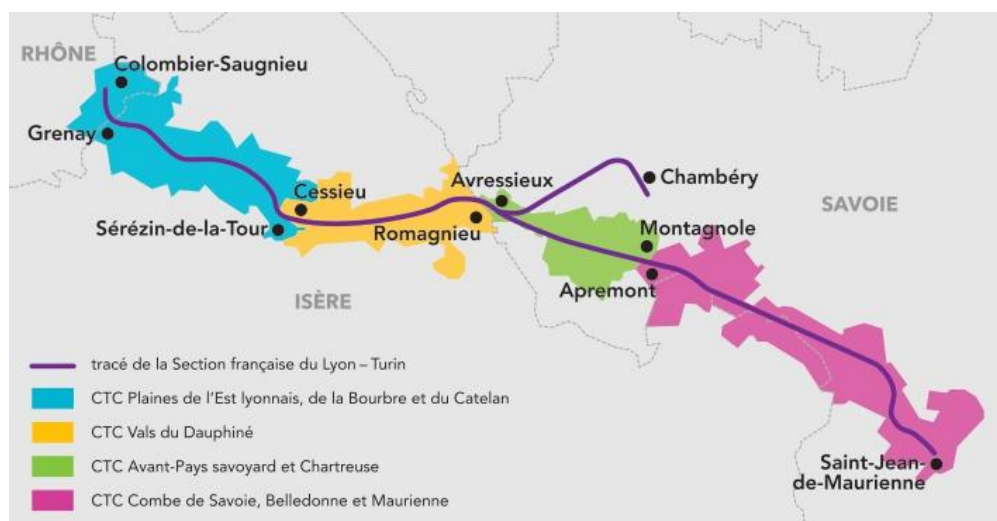
Depuis le printemps 2025, SNCF Réseau poursuit une démarche de concertation continue avec les territoires concernés par le projet de Section française du Lyon-Turin. Dans ce cadre, les Commissions Territoriales de Concertation ont été mises en place à l'automne 2025, sous l'égide des préfetures de Savoie 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 2 juillet 2026 pour la Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne. 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 en combe de Savoie, Belledonne et Maurienne	7
3. Synthèse de l'atelier 2	9
CONCLUSION DE LA JOURNEE 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 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 et de services de l'Etat (DDT, DREAL).

Une quarantaine 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 de Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne – 2 juillet 2026 ©Fabrice Rumillat

Les participants ont été divisés en 3 tables de travail d'une dizaine de 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 la Savoie, arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne
- SNCF Réseau, Maître d'ouvrage du projet Section française du Lyon-Turin
- Setec - Artelia, Maîtrise d'œuvre du projet
- WSP, Maîtrise d'œuvre du projet sur la partie descenderies et grands tunnels
- 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



Intervention de Madame la sous-préfète –
Commission Territoriale de Combe de Savoie,
Belledonne et Maurienne – 2 juillet 2026
©Fabrice Rumillat

Madame SPANIOL, sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Jean-de-Maurienne, a ouvert la journée en rappelant le rôle de la concertation dans la poursuite des études. Elle a invité les participants à partager leurs connaissances, leurs questions et leurs points de vue afin de mieux caractériser les enjeux du territoire et d'éclairer le projet. Elle a souligné l'importance du croisement des regards et de la remontée d'informations issues du terrain.

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. À l'issue de la présentation, plusieurs élus ont demandé à disposer d'informations plus précises sur le calendrier du projet et sur les sondages géotechniques, afin de pouvoir répondre aux questions de leurs administrés. SNCF Réseau a rappelé les objectifs de cette première journée d'ateliers et indiqué que les communes concernées seraient recontactées avant le démarrage des sondages prévu à partir de septembre 2026.

ATELIER 2 : INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE DU PROJET



Massif de la Chartreuse ©SNCF Réseau

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, patrimoniaux, agricoles et naturels, ainsi que sur les têtes de tunnel, le viaduc sur l'Isère, le nœud ferroviaire de Laissaud et la descenderie de Détrier.

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 dès la conception les enjeux acoustiques, agricoles, écologiques et liés à la phase chantier.

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 de la Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne avait été divisé en huit 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 bâtis, patrimoniaux ou points de vue susceptibles d'entretenir une relation visuelle avec la future ligne et ses ouvrages, notamment :

- La tour de Saint-Maximin qui permet un point de vue sur la vallée ;
- Une borne sarde historique dans le Glandon à Chapareillan ;

FOCUS SUR LE HAMEAU DE SAINT-SULPICE

Concernant le hameau de Saint-Sulpice, les participants ont proposé d'étudier sa valorisation et la conservation de son architecture. Ils ont souhaité éviter que le site ne soit simplement laissé à l'abandon après la réalisation du projet.

La possibilité de lui attribuer un nouvel usage a également été évoquée, sans qu'une destination précise n'ait été définie.

- ▶ Le château du chevalier Bayard à Pontcharra ;
- ▶ Un potentiel site archéologique romain à Détrier ;
- ▶ Le hameau de Saint-Sulpice, à Saint-Rémy-de-Maurienne ;
- ▶ Des monuments classés à Saint-Jean-de-Maurienne.

Les secteurs naturels

Les échanges ont porté sur plusieurs paysages agricoles et naturels structurants : les vignobles de la Combe de Savoie sous le label Appellation d'Origine Protégée (AOP), le Glandon et ses boisements alluviaux, les lacs de Saint-André, Sainte-Hélène et Saint-Clair, la plaine du Canada, le ruisseau du Pomaray, le plan d'eau de la Besse et les continuités écologiques associées.

Les participants ont demandé que les études prennent en compte la fonctionnalité de ces espaces, leur sensibilité paysagère et environnementale, leurs usages agricoles ou de loisirs, ainsi que les

perceptions depuis leurs abords.

Une attention particulière a été demandée sur les effets éventuels des terrassements et de la reconstitution des sols dans les secteurs viticoles.

Les covisibilités

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 proches et lointaines depuis les coteaux, les villages, les habitations, les routes, les itinéraires cyclables et les plaines agricoles. Une attention particulière a été demandée sur :

- ▶ Les vues plongeantes depuis les massifs et les coteaux notamment depuis le massif de Belledonne, mais également depuis le massif des Bauges, notamment au-dessus de Montmélian ;
- ▶ Les perceptions depuis les villages et les habitations dans toute la Combe de Savoie mais également depuis les coteaux de la Plaine du Canada et à Détrier sur la descenderie (voir définitions en annexe 2) ;
- ▶ Les vues depuis les autoroutes et les routes départementales, notamment depuis la RD 285C et la RD 2 à Chapareillan mais également depuis des itinéraires cyclables comme la Via Maurienne à Saint-Rémy-de-Maurienne ;
- ▶ Les traversées de plaines agricoles ouvertes notamment à Laissaud.

Les participants ont demandé que les études paysagères prennent en compte les perceptions proches comme les vues plus éloignées depuis les massifs.

FOCUS SUR L'INTEGRATION PAYSAGERE DES CARRIERES

Plusieurs carrières sont présentes dans le secteur de la Combe de Savoie. Les participants ont estimé qu'elles étaient, dans leur état actuel, relativement discrètes et bien intégrées au paysage. La possibilité d'utiliser ces carrières pour recevoir ou valoriser des matériaux issus du chantier a été évoquée.

Les groupes ont demandé que cette utilisation éventuelle ne dégrade pas leur insertion paysagère actuelle. Une attention particulière devait être portée :

- Aux volumes déposés ;
- À la modification des reliefs ;
- Aux accès et aux circulations ;
- À la visibilité depuis les massifs et les villages ;
- À la remise en état finale des sites.
- Plus généralement, les participants sont restés en attente d'une stratégie globale concernant la récupération, le transport, le stockage et la valorisation des matériaux excavés.

2. REFLEXIONS SUR L'INTEGRATION DES OUVRAGES D'ART DE LA SECTION FRANCAISE DU LYON-TURIN EN COMBE DE SAVOIE, BELLEDONNE ET MAURIENNE

Préserver les vues et les lignes de paysage

Les participants ont demandé que les effets cumulés de la future ligne avec les infrastructures existantes soient analysés dans les principales perspectives paysagères. Ils ont notamment attiré l'attention sur les vues depuis Chapareillan vers le Mont-Blanc et Belledonne, depuis Montmélian vers le Granier ainsi que dans la plaine du Canada. Les études devront apprécier la perception des ouvrages dans ces grands paysages et comparer les solutions permettant d'en limiter la présence visuelle.



Atelier de travail – Commission Territoriale de Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne – 2 juillet 2026 ©Fabrice Rumillat

couverte.

- Pour les têtes du tunnel de Belledonne, il a été demandé une intégration sobre du côté ouest, dans la Combe de Savoie sur le même principe que celle du tunnel de Chartreuse. Une attention particulière sera à porter quant aux habitations à proximité, notamment du fait de l'emprise chantier et du déplacement de la route. Pour la tête est à Saint-Rémy-de-Maurienne, certains participants ont demandé une insertion aussi discrète que possible afin de limiter l'impact sur les vues nord-sud quand d'autres ont opté pour un traitement architectural particulièrement soigné, dès lors que l'ouvrage ne pourrait pas être masqué. Les participants ont ainsi demandé qu'une réflexion spécifique soit menée sur cette tête de tunnel, en tenant compte de sa visibilité inévitable.

Des têtes de tunnels à intégrer au paysage

Les entrées de tunnel ont constitué un sujet important de l'atelier, le territoire étant concerné par les trois plus grands tunnels du projet (Chartreuse, Belledonne et Glandon). Les groupes ont souhaité que leur conception préserve les grandes perspectives paysagères et évite de créer des points d'accroche visuelle trop importants.

- Pour la tête du tunnel de Chartreuse, les participants ont privilégié un ouvrage discret afin de laisser le regard se porter sur le grand paysage plutôt que sur l'infrastructure. Il sera toutefois important d'assurer un traitement paysager permettant de restituer le paysage du Glandon une fois le cours d'eau déplacé sur la tranchée

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 et ce particulièrement dans les vallées encaissées de la Plaine du Canada ou, dans une moindre mesure, de la Combe de Savoie.

L'enjeu pour les participants est donc d'intégrer les mesures de réduction du bruit au traitement architectural et paysager. Il est attendu un traitement spécifique, avec l'installation de protection acoustique mais également d'éventuellement prévoir des plantations en amont.

Concernant les écrans acoustiques, il est demandé une vigilance particulière sur l'aspect esthétique tout en rappelant qu'une bonne intégration paysagère ne devrait pas réduire l'efficacité des dispositifs de protection des riverains.

- Pour les têtes du tunnel du Glandon, les participants ont penché pour des insertions sobres autant du côté de Saint-Etienne-de-Cuines que de Saint-Jean-de-Maurienne. A Saint-Jean-de-Maurienne notamment, les participants ont considéré que la future gare internationale devait constituer l'ouvrage architectural majeur du secteur. Il a donc été demandé de ne pas « multiplier les signaux » et de conserver un ouvrage sobre.



Atelier de travail – Commission Territoriale de Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne – 2 juillet 2026 ©Fabrice Rumillat

Un saut-de-mouton le plus sobre possible

A Montmélian, les participants ont insisté sur la nécessité d'avoir un ouvrage le plus sobre possible. Ce principe s'applique aux infrastructures qui l'entourent et devra être pensé avec les autres projets en cours comme le pôle d'échange multimodal de Montmélian ou la modernisation de la ligne ferroviaire Dijon-Modane.

Un viaduc sur l'Isère à raccrocher à l'existant

Le franchissement de l'Isère a donné lieu à des attentes différenciées. Certains participants ont privilégié un ouvrage sobre, limitant son effet de masse et s'inscrivant dans les infrastructures existantes. D'autres ont proposé un traitement architectural plus affirmé, en cohérence avec les

ponts du Grésivaudan. Ces orientations devront être comparées dans la poursuite des études au regard des vues sur la vallée, des contraintes techniques et environnementales et du dialogue avec les ouvrages voisins.

Le nœud de Laissaud à minimiser dans le paysage

Le nœud ferroviaire de Laissaud a concentré une part importante des échanges en raison de son ampleur, de la multiplicité des branches et de la présence d'autres infrastructures. Les participants ont demandé que les études justifient les emprises nécessaires, comparent les solutions en remblai ou sur ouvrage et recherchent la configuration limitant les effets de coupure et la consommation foncière.

Ils ont également proposé de maintenir ou renforcer des îlots de végétation, notamment au sud-est, et d'examiner les usages agricoles, écologiques ou paysagers possibles des espaces résiduels. Ces choix devront tenir compte des vues depuis le lac et le camping de Sainte-Hélène, des lignes électriques et des continuités existantes.

La descenderie de Détrier, un espace à rendre le plus sobre possible

À Détrier, la descenderie et ses installations de chantier ont été identifiées comme un secteur sensible en raison de leur visibilité depuis le village, le lac Saint-Clair et le camping, de la proximité des habitations et de la durée potentielle des travaux. Les participants ont demandé que l'analyse précise les emprises, les circulations, les dépôts de matériaux, le bruit, les poussières, les perceptions paysagères et les conditions de remise en état.

Ils ont privilégié un traitement sobre pour les éventuels aménagements pérennes et demandé que l'insertion du site soit étudiée dès la phase chantier.

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 coteaux, les villages, les habitations, les routes et les itinéraires cyclables, ainsi que les paysages agricoles, viticoles, humides et naturels. Ils ont globalement privilégié des traitements sobres, tout en exprimant des attentes différentes pour certains ouvrages très visibles, notamment la tête est du tunnel de Belledonne et le viaduc sur l'Isère. Le nœud de Laissaud, les têtes de tunnel et la descenderie de Détrier ont été identifiés comme des secteurs à approfondir. Les contributions recueillies devront permettre de comparer les solutions en intégrant les enjeux acoustiques, agricoles, écologiques, hydrauliques, fonciers et liés à la phase chantier, et d'expliquer les choix retenus aux acteurs du territoire.

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 JOURNEE 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 de Développement des Transports en Commun (ADTC) SAVOIE / Fédération Nationale des Usagers des Transports (FNAUT) Auvergne-Rhône-Alpes	Association d'usagers des transports
Association France Nature Environnement 73	Association de défense de l'environnement
Association Vivre et Agir en Maurienne	Association de défense de l'environnement
Chambre Agriculture 73	Acteur agricole
Communauté de communes Cœur de Maurienne Arvan	Communauté de communes
Communauté de communes Terres de Maurienne	Communauté de communes
Communauté de communes Cœur de Savoie	Communauté de communes
Commune de La Chambre	Commune
Commune de Chapareillan	Communes
Commune de La Chapelle Blanche	Commune
Commune des Mollettes	Commune
Commune de Porte-de-Savoie	Commune
Commune de Sainte-Hélène-du-Lac	Commune
Commune de Saint-Jean-de-Maurienne	Commune
Commune de Saint-Rémy-de-Maurienne	Commune
Commune de Val-d'Arc	Commune
Conservatoire d'Espaces Naturels de Savoie	Association de défense de l'environnement
Direction Départementale des Territoires (DDT) 73	Etat
Direction Départementale des Territoires (DDT) 73 – Service Environnement, eau et forêt	Etat
Direction Départementale des Territoires (DDT) 73 – Service agricole	Etat
Département de la Savoie	Département
Département de l'Isère	Département
Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Auvergne-Rhône-Alpes	Etat
Fédération de pêche de Savoie	Fédération
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Région
Syndicat du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la Grande Région de Grenoble	Syndicat mixte
Sénateur de Savoie – Cédric VIAL	Sénat
Syndicat des eaux de la Rochette	Syndicat des eaux

Syndicat du Pays de Maurienne	Syndicat mixte
Syndicat Régional des Vins de Savoie	Acteur économique

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.

Continuités piscicoles : Possibilité pour les poissons de circuler librement dans un cours d'eau, notamment pour accéder à leurs zones de reproduction, d'alimentation, de repos ou de refuge. Les barrages, seuils et autres obstacles peuvent entraver cette circulation. Le rétablissement de la continuité piscicole peut nécessiter, par exemple, l'aménagement d'une passe à poissons, l'abaissement ou la suppression d'un obstacle.

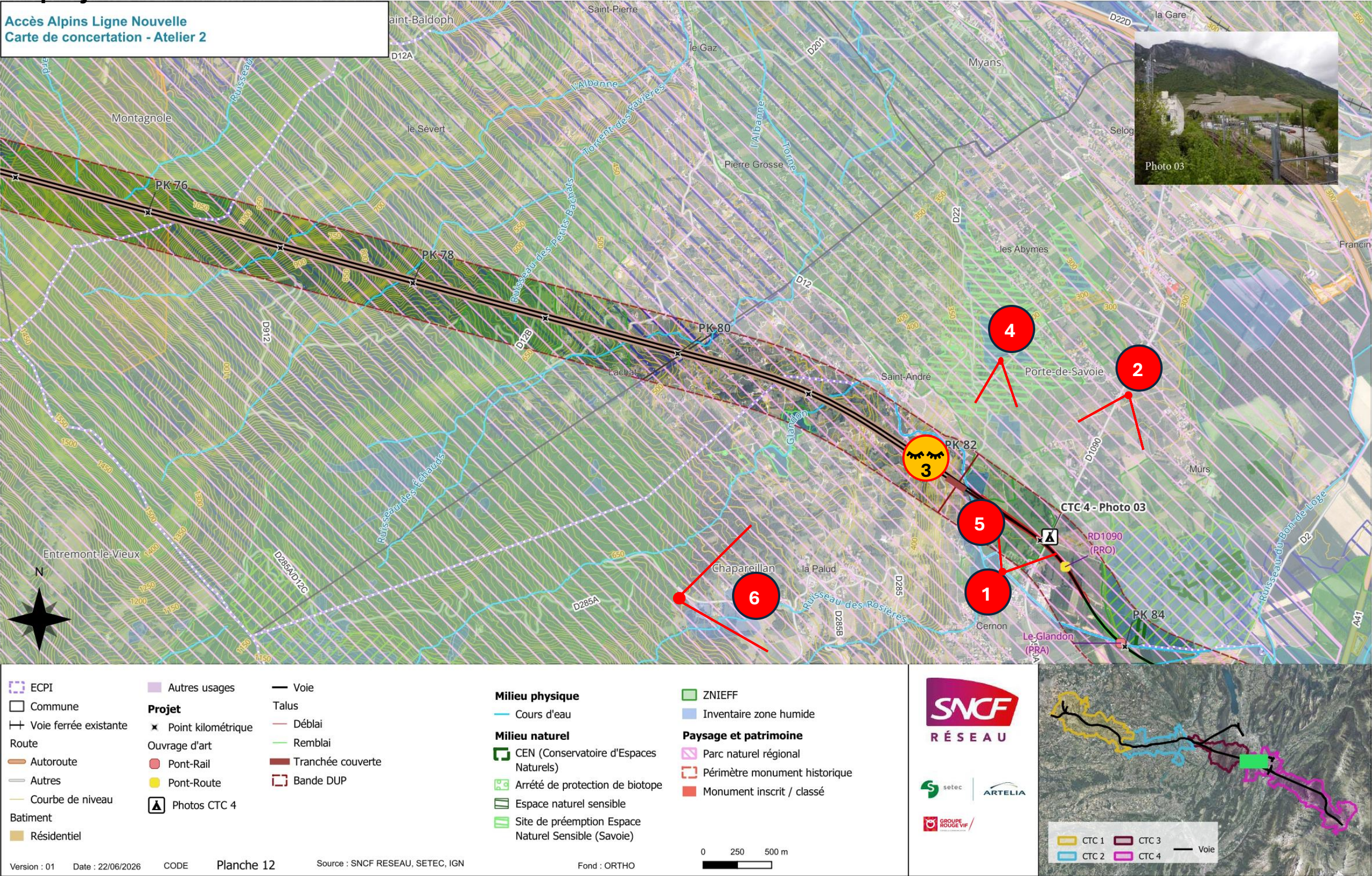
Descenderie : Galerie souterraine inclinée permettant d'accéder au niveau d'un futur tunnel. Elle est réalisée en amont ou au début des travaux afin de mieux connaître la nature des terrains et les conditions de creusement. Pendant le chantier, elle peut permettre l'accès aux zones de travaux et l'évacuation des matériaux excavés. En phase d'exploitation, selon sa conception et les besoins du projet, elle peut contribuer à l'accès des secours, à la maintenance ou à la ventilation.

Laves torrentielles : Écoulements très rapides et violents, composés d'un mélange d'eau, de boue, de sédiments, de pierres et parfois de gros blocs rocheux. Elles se produisent principalement dans les torrents de montagne, souvent à la suite de fortes pluies ou de la mobilisation de matériaux accumulés dans le lit du torrent.

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.

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural secondaire
- 1

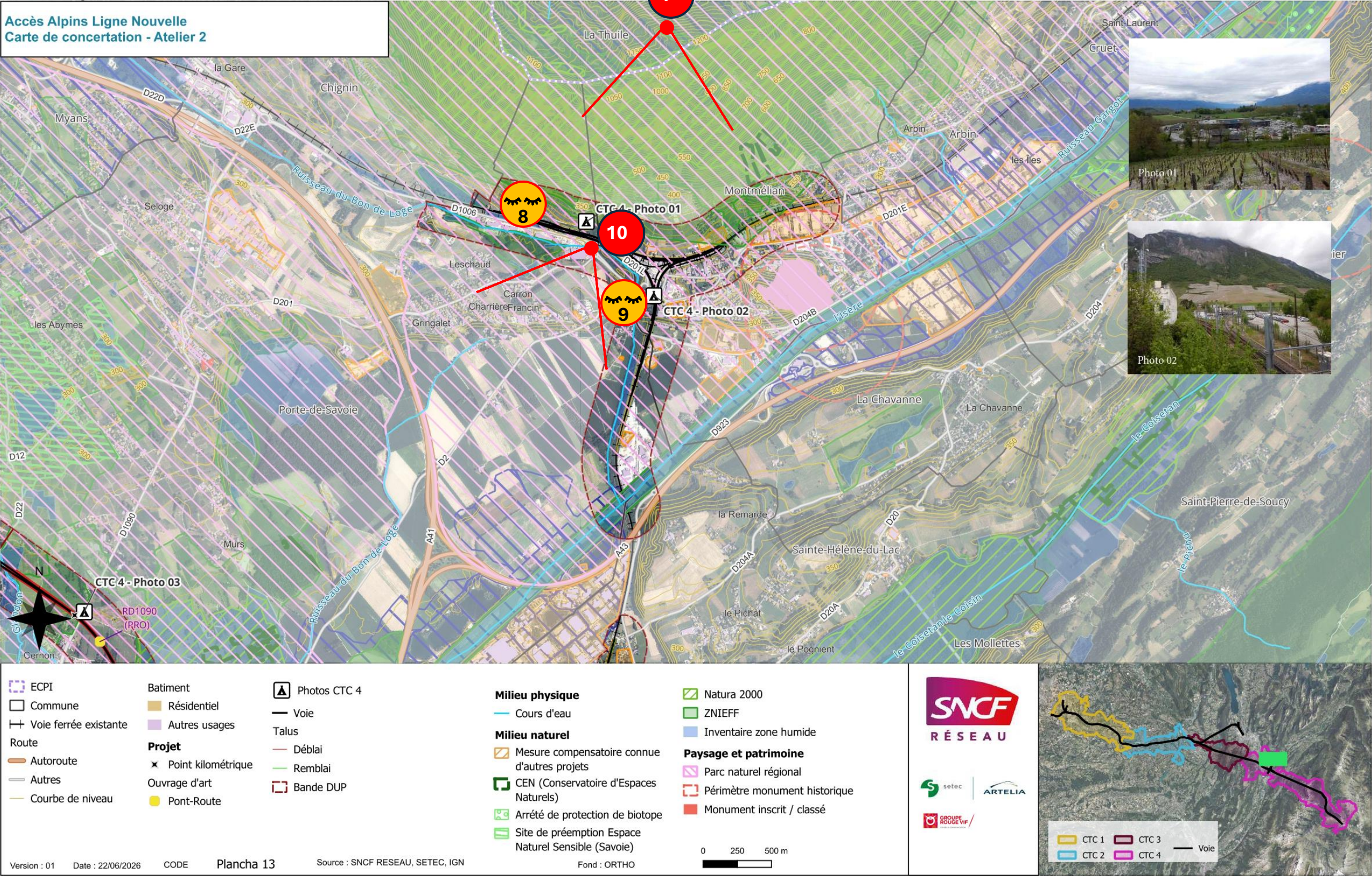
Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

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

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural secondaire
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

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

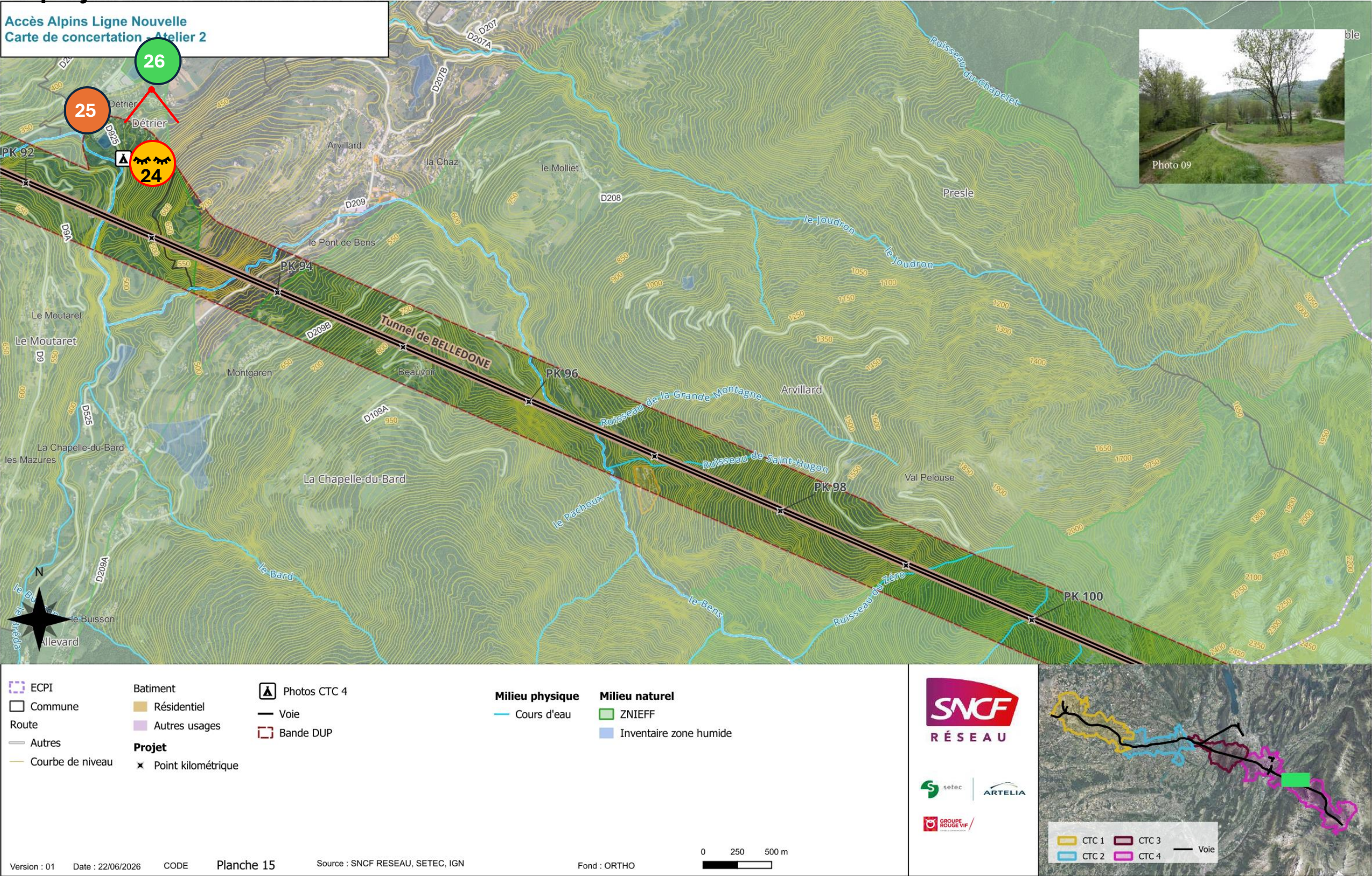
Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- Covisibilités

Accès Alpains Ligne Nouvelle
Carte de concertation - Atelier 2



- Covisibilités

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural secondaire
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

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

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural secondaire
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

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

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural secondaire
- 1

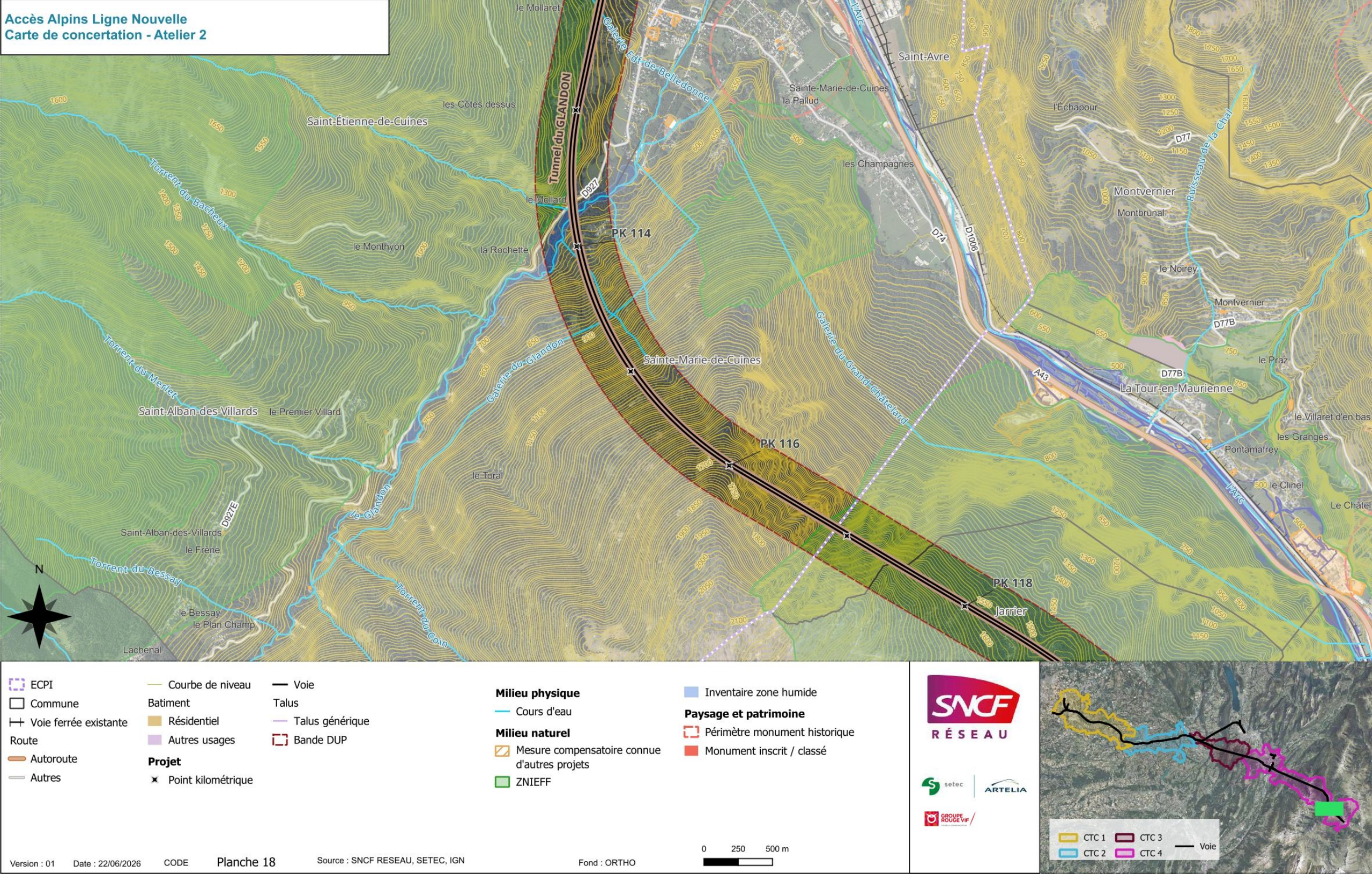
Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

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

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1

Covisibilités

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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 secondaire
- 1

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

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

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- Covisibilités

CTC Combe de Savoie, Belledonne et Maurienne (2 juillet 2026) – Atelier 2 : Insertion 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
- 1

Identification d'un enjeu paysager ou architectural secondaire
- 1

Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1

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

Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- Covisibilités

Atelier 2 (2 juillet 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			Chapareillan	Covisibilité Mont Blanc depuis le bas de Chapareillan		
2	p.1			Porte de Savoie	Covisibilité avec la ligne SFLT depuis Les Marches (Porte-de-Savoie)		
3	p.1		Ouvrage sobre	Chapareillan Porte-de-Savoie			
					Entrée est tunnel de Chartreuse	vignobles en sortie du tunnel à Chapareillan. Longueur des racines de la vigne. Modification du sol avec perte de l'AOP. Demande : plan de coupe et vérification de l'altimétrie de la sortie du tunnel	
4	p.1			Porte de Savoie	Lac de Saint-André et son écrin paysager a une covisibilité avec la tête du tunnel. Il y a une abbaye sous le lac, invisible		
5	p.1			Chapareillan Porte-de-Savoie	Tête du tunnel. Va entraîner un déplacement du cours d'eau Glandon. Importance de reconstituer un environnement paysager "intégré", "naturel" du cours d'eau.	Prise en compte du bruit vis-à-vis des habitations voisines. Intégration de "protections". Intégration du chantier : plantation anticipée ? Attention à bien étudier tous les enjeux y compris emprise agricole, fonctionnalités.	protection bruit et vue => enjeux paysagers paysage de la plaine à préserver phase chantier à harmoniser Important ! enjeu générique : prise en compte de la continuité écologique, présence de petite faune
6	p.1			Chapareillan	Vue Granier vers Mont-Blanc Belledonne. Comment l'entrée du tunnel n'accroche pas l'œil et ne détourne pas du grand paysage ? Donc plutôt un ouvrage sobre.		
7	p.2			Montmélian	Covisibilité de la ligne SFLT depuis le Rocher de Manettaz		
8	p.2		Ouvrage sobre	Montmélian	Présence de vignobles à préserver. Attention, traitement de la vigne sauvage nuisible le long de la voie		
9	p.2		Ouvrage sobre	Montmélian	Ouvrage sobre pour le pont monté sud Gare Montmélian		
10	p.2			Montmélian	Vue de Montmélian vers le Granier. Comment l'entrée du tunnel n'accroche pas l'œil et ne détourne pas du grand paysage ? Donc plutôt un ouvrage sobre		
11	p.3			Chapareillan	Covisibilité de la ligne SFLT depuis la RD 285C et la RD 2		
12	p.3			Chapareillan	Covisibilité de la ligne SFLT depuis les côteaux		
13	p.3			Chapareillan Montmélian	borne Sarde historique dans le Glandon Bois alluvial du Glandon. Anciens casiers de l'Isère. Forts enjeux de biodiversité, loisirs récréatifs et chasse. Zone de quiétude. Casiers pouvant se remplir lorsqu'il y a beaucoup d'eau.		
14	p.3		Ouvrage sobre	Chapareillan / Laissaud	viaduc sur l'Isère. Rattacher l'inspiration architecturale des ouvrages existants sur l'autoroute à côté		
			Ouvrage archituré		Pont sur l'Isère. En faire un ouvrage architecturé en cohérence avec les autres ponts du Grésivaudan		
15	p.3		Ouvrage sobre	Laissaud	noëud ferroviaire de Laissaud. Attention à l'intégration paysagère des nombreuses lignes électriques sur le secteur.	Au sud-Est, prévoir des îlots de végétation pour diminuer la visibilité de la ligne. Au Nord-Ouest, il y a déjà des îlots de végétation qui cachent le noëud ferroviaire	
					/		
16	p.3			Barraux	questionnement fort sur l'architecture ferroviaire qui consomme beaucoup d'espace. Démontrer par des arguments techniques que la consommation foncière a été prise en compte. Quid remblai ou viaduc (pour la fonctionnalité du foncier) ? Ne pas accrocher l'oeil avec cet ouvrage, donc plutôt quelque chose de sobre		
17	p.3			Saint-Hélène-du-Lac	Si agrandissement de la carrière Vicat à cause des travaux de la SFLT, faire en sorte que ça ne rende pas la carrière trop visible... Car aujourd'hui, elle est bien cachée		
18	p.3			Saint-Hélène-du-Lac	Camping avec covisibilité		
19	p.3		Ouvrage sobre	Laissaud La Chapelle Blanche	Covisibilité du lac de Sainte-Hélène-du-Lac vers le sud. Impact du noëud de Laissaud sur l'ENS. Le lac = nature, récréatif, biodiversité		
20	p.3				Entrée tunnel de Belledonne : faire un ouvrage qui n'accroche pas l'œil. Attention aux habitations à proximité, en particulier sur l'emprise chantier (grand espace et longue temporalité du chantier). Déplacement de la route RD 923 et D 202		
21	p.3			Saint-Maximim	/		
22	p.3			La Chapelle Blanche Le Villaroux	Attention au bruit à l'entrée du tunnel.		
23	p.3			Saint-Maximim	Tour de Saint-Maximim permet un point de vue sur la vallée, avec covisibilité de la SFLT		
24	p.3			La Chapelle Blanche Le Villaroux	Covisibilité avec la ligne SFLT		
25	p.3			Pontcharra	Château du chevalier Bayard. Quid covisibilité avec la ligne SFLT ?		
26	p.3			Les Mollettes	Covisibilité de la ligne SFLT depuis la route des vins		
27	p.4		Ouvrage sobre	Détrier	Descenderie sobre Impacts chantier = visuel + trafic routier + logements pour les ouvriers		
28	p.4			Détrier	camping + possible archéologie romaine		
29	p.4			Détrier	Impact visuel de la descenderie et du chantier sur le lac Saint-Clair. Gène pour les usagers du lac qui est un espace récréatif		
30	p.6		Ouvrage architecturé	Saint-Rémy-de-Maurienne	entrée est du tunnel de Belledonne car forte visibilité depuis les infrastructures existantes		
			Ouvrage sobre		présence d'une continuité écologique à maintenir au niveau de la tête de tunnel		
			Ouvrage sobre		Le groupe n" a pas exprimé de volonté d'avoir des ouvrages très marqués architecturalement mais plutôt discrets pour ne pas accrocher l'œil dans le grand paysage		

28	p.6			La Chambre / Saint-Martin-sur-la-Chambre	Covisibilité avec la ligne SFLT.		
29	p.6			Saint-Rémy-de-Maurienne	covisibilité depuis l'itinéraire cyclable Via Maurienne et les autres infrastructures routières (départementales, autoroute). Quid traitement protection acoustique ?		
					Réflexion à avoir sur l'élargissement de la route pour la Via Maurienne. Profiter du chantier SFLT pour mettre en sécurité la Via Maurienne.		
30	p.6			Saint-Rémy-de-Maurienne	Continuité écologique à maintenir.		
					Plaine du Canada : plan d'eau de la Besse, zone Natura 2000, secteur écrevisses = forts enjeux de biodiversité. Prise en compte de la continuité piscicole du Pomaray.		
31	p.6			Saint-Rémy-de-Maurienne	Attention à l'insertion paysagère dans la plaine du Canada.		
32	p.6			Saint-Rémy-de-Maurienne (Saint-Sulpice)	Village enclavé entre voie et montagne. Il va être supprimé. Que fait-on du bâtiment existant ? Quelle valeur patrimoniale peut avoir ce hameau ? Comment le valoriser ? Rentre dans la dimension sociale du projet		
33	p.6		Ouvrage architecturé	Saint-Etienne-de-Cuines	multitude d'infrastructures sur un court tracé. Mettre en cohérence les différents ouvrages et travailler l'architecture. Quid de la gestion du bruit ? Murs anti-bruits ? Merlons ? Car cette zone est déjà une "zone de résonnance"		
			Ouvrage sobre		Attention à l'insertion pour la phase chantier		
34	p.6		Ouvrage sobre	Saint-Etienne-de-Cuines	entrée ouest tunnel de Glandon		
35	p.6			Saint-Etienne-de-Cuines	Plan d'eau Barbouillon. Pas d'enjeu paysager a priori, mais à ne pas oublier.		
36	p.8		Ouvrage sobre	Saint-Jean-de-Maurienne	Entrée est tunnel de Glandon. Etre sobre et en cohérence avec les ouvrages existants. Clarifier l'entrée de ville. Ne pas multiplier les signaux		
			Ouvrage architecturé		tranchée couverte jusqu'à la RD. Insertion de la sortie du tunnel est un ENJEU FORT		
37	p.8			Saint-Jean-de-Maurienne	Entrée de ville + gare internationale = être en cohérence avec une charte architecturale de TELT ?		
38	p.8			Saint-Jean-de-Maurienne	Carrières Apprin : mouvements de matériaux. Quid insertion paysagère ? Surtout qu'on est en entrée de ville		
39	p.8			Saint-Jean-de-Maurienne	Monuments classés. Volonté de la ville de réorganiser son centre-ville, de mieux marquer les espaces		