



Vimines, le 30 juin 2026



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

Synthèse de la Commission Territoriale de Concertation de l'Avant-Pays Savoyard et Chartreuse

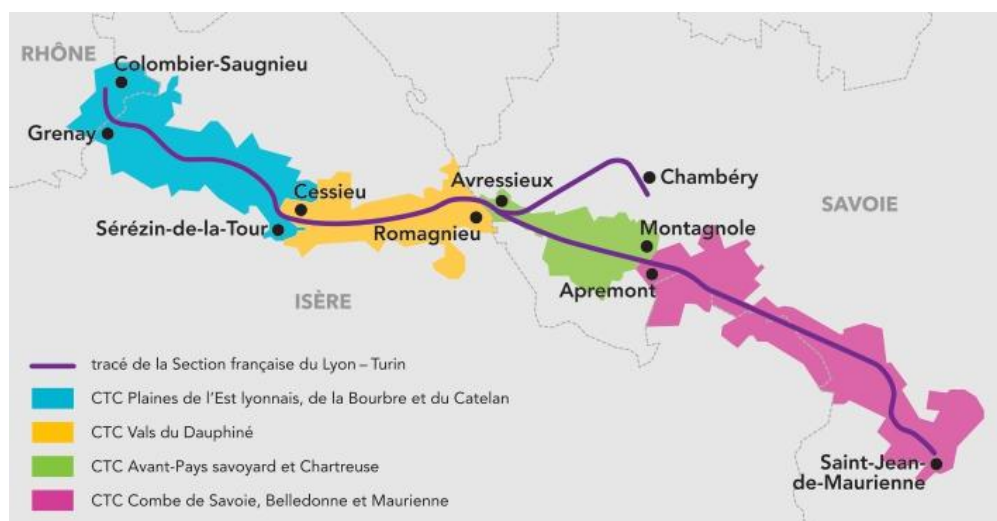
Depuis le printemps 2025, SNCF Réseau poursuit une démarche de concertation continue avec les territoires concernés par le projet de Section française du Lyon-Turin. Dans ce cadre, les Commissions Territoriales de Concertation ont été mises en place à l'automne 2025, sous l'égide des préfetures de Savoie 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 30 juin 2026 dans l'Avant-Pays Savoyard et la Chartreuse. 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

SOMMAIRE	2
INTRODUCTION DE LA JOURNÉE	3
Les ateliers de travail proposés	3
ATELIER 3 : INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE DU PROJET	5
1. Identification des enjeux locaux au niveau des covisibilités	5
2. Réflexions sur l'intégration des ouvrages d'art de la Section française du Lyon-Turin dans l'Avant-Pays Savoyard et la Chartreuse.....	6
3. Synthèse de l'atelier 3.....	8
CONCLUSION DE LA JOURNÉE D'ATELIERS	9
Annexe 1 : Structures participantes	10
Annexe 2 : Lexique	11

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 trentaine 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 l'Avant-Pays Savoyard et Chartreuse – 30 juin 2026 ©Fabrice Rumillat

Les participants ont travaillé en trois tables le matin puis en deux 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 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 l'Avant-Pays
Savoyard et Chartreuse – 30 juin 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, un temps d'expression a permis de recueillir des questions et observations. Le Parc naturel régional de Chartreuse a demandé des précisions sur la fonction des ouvrages de reconnaissance. SNCF Réseau a indiqué qu'ils sont destinés à compléter la connaissance des sols et des conditions de réalisation des grands tunnels de Chartreuse et de Belledonne ; certains pourront ensuite contribuer aux fonctions de maintenance, de secours ou de ventilation. L'association Saint-Thibaud Environnement a, pour sa part, exprimé des interrogations sur l'utilité du projet et rappelé l'existence d'autres espaces d'information et de débat sur le territoire.

ATELIER 3 : INTEGRATION PAYSAGERE ET ARCHITECTURALE DU PROJET



À RETENIR

Ce troisième 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, la plaine agricole du Guiers, les secteurs habités, les zones humides, les têtes de tunnel, les viaducs, le puits de Lourdun et la descenderie de Saint-Thibaud-de-Couz.

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, préserver autant que possible les ouvertures paysagères et accorder une attention particulière aux secteurs sensibles ainsi qu'à la phase chantier. Les contributions ont été reportées sur les cartes et consignées dans les tableaux afin d'alimenter la poursuite des études

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 l'Avant-Pays Savoyard et Chartreuse 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 AU NIVEAU DES COVISIBILITES

Les participants ont identifié plusieurs secteurs présentant des enjeux de visibilité ou de covisibilité avec la future ligne et ses ouvrages :

- ▶ À Belmont-Tramonet, les échanges ont porté sur les vues depuis les coteaux, les habitations, l'A43 et la piste cyclable de la plaine du Guiers ainsi que depuis la zone d'activité économique ;
- ▶ A Avressieux les participants ont identifié une vue directe sur le chantier et la ligne depuis le coteau nord ;
- ▶ Dans l'ensemble du Parc Naturel Régional de Chartreuse et notamment les covisibilités avec le Val de Couz.

2. REFLEXIONS SUR L'INTEGRATION DES OUVRAGES D'ART DE LA SECTION FRANCAISE DU LYON-TURIN DANS L'AVANT-PAYS SAVOYARD ET LA CHARTREUSE

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 coteaux, les habitations, les itinéraires cyclables et l'autoroute afin de ne pas créer de rupture paysagère, ainsi que les effets cumulés avec les infrastructures déjà présentes.

Une attention particulière a été demandée pour la plaine agricole du Guiers, les marais d'Avressieux et le Val de Couz, afin d'apprécier la perception des remblais, des ouvrages et des installations de chantier depuis les principaux lieux fréquentés.

Profiter du projet pour améliorer l'intégration paysagère du territoire et mobiliser les délaissés

À Belmont-Tramonet et Avressieux, les participants ont proposé que l'insertion de la future ligne soit étudiée en cohérence avec les infrastructures et zones d'activités existantes.

Ils ont notamment évoqué la possibilité d'améliorer la continuité paysagère de la zone d'activités Val Guiers et de donner un usage aux espaces résiduels situés entre la ligne et l'A43.

Les éventuelles fonctions paysagères, agricoles ou environnementales de ces espaces devront être examinées en tenant compte des emprises nécessaires, de la maîtrise foncière et de la compatibilité avec les mesures compensatoires du projet.

Un viaduc du Guiers architecturé pour une continuité d'ensemble

Le viaduc du Guiers a fait l'objet d'une attente de qualité architecturale forte en raison de sa visibilité depuis les

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

Les participants 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 et de réduire les effets de coupure causés par le passage en remblais.

FOCUS : POUR UNE CONTINUITE ARCHITECTURALE DU LYON-TURIN

Les participants ont profité de cet atelier pour insister sur la nécessité d'avoir une intégration architecturale faisant « langage commun » tout au long de la ligne entre Lyon et Turin. Ils ont proposé de s'inspirer des ouvrages à l'entrée du tunnel de base (sous maîtrise d'ouvrage de la société TELT) à Saint-Jean-de-Maurienne.

habitations, l'A43 et les coteaux. Plusieurs participants ont souhaité qu'un parti pris architectural identifiable soit étudié, dans une recherche de cohérence avec les ouvrages proches des têtes de tunnel et avec le contexte paysager de la plaine du Guiers. Cette orientation devra être appréciée dans la poursuite des études au regard des contraintes techniques, environnementales et des différents points de vue.

Un viaduc sur le Paluel et une estacade qui doivent tendre vers la sobriété

Pour le franchissement du Paluel et le secteur conduisant à la tête du tunnel de Chartreuse, les participants ont privilégié des ouvrages sobres et discrets. Ils ont demandé que soient comparées différentes solutions permettant de limiter l'effet de coupure et l'emprise dans le secteur humide, notamment une solution de type viaduc court ou remblai ajouré. Le traitement des protections acoustiques devra être étudié conjointement avec l'insertion paysagère, afin que ces équipements assurent leur fonction sans devenir eux-mêmes des éléments fortement visibles. Les solutions resteront à examiner au regard de leur faisabilité technique, hydraulique, environnementale et foncière.

Une tête de tunnel peu visible mais à intégrer au paysage

La tête du tunnel de Chartreuse présente une covisibilité limitée, mais les participants ont néanmoins demandé un traitement paysager sobre et discret inspiré des exemples de têtes de tunnels suisses qui invisibilisent au maximum ces entrées.

Un enjeu paysager sur le site du puit de Lourdun

Les participants ont mis en avant l'enjeu visuel autour du puit de Lourdun. Ils ont insisté sur la nécessité de traiter l'aire technique finale avec une végétalisation importante.



Atelier de travail – Commission Territoriale de l'Avant-Pays Savoyard et Chartreuse – 30 juin 2026 ©Fabrice Rumillat

La zone chantier de la descenderie de Saint-Thibaud-de-Couz à traiter au même titre que les infrastructures définitives

À Saint-Thibaud-de-Couz, la descenderie et les installations nécessaires au chantier ont concentré une part importante des échanges.

Les participants ont demandé que l'analyse distingue clairement les différentes configurations de chantier envisagées, leurs emprises, leur durée et leurs effets potentiels sur les vues, les circulations, le bruit, les poussières et la gestion des matériaux. Ils ont rappelé la sensibilité paysagère du Val de Couz et les orientations de la charte du PNR de Chartreuse.

Certains participants ont proposé d'examiner une méthode de creusement limitant les installations de surface, notamment une attaque conventionnelle sans tunnelier ni voussoirs. Cette proposition devra être appréciée avec les autres scénarios au regard des contraintes techniques, environnementales, calendaires et de sécurité. Les conditions de remise en état et la vocation du site après travaux devront également être précisées dans la poursuite des études.

3. SYNTHÈSE DE L'ATELIER 3

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 habitations, les coteaux, les itinéraires et les infrastructures existantes, ainsi que les paysages agricoles, humides et naturels. Ils ont privilégié des traitements sobres pour la tête du tunnel de Chartreuse, le secteur du Paluel, le puits de Lourdun et les paysages sensibles. Pour le viaduc du Guiers, certains participants ont proposé une expression architecturale plus affirmée compte tenu de sa visibilité. La descenderie de Saint-Thibaud-de-Couz a été identifiée comme un secteur nécessitant un examen approfondi de la phase chantier, de ses emprises et de sa remise en état. Les contributions recueillies devront permettre de comparer les solutions et d'approfondir les secteurs présentant les enjeux les plus importants, en associant les acteurs concernés.

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 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 des Riverains de la Carrière de Montagnole Frontonas vigilance	Association de riverains
Association Saint-Thibaud Environnement	Association de défense de l'environnement
Chambre Agriculture 73	Acteur agricole
Attaché parlementaire de Cédric VIAL – Sénateur de Savoie	Sénat
Commune d'Avressieux	Commune
Commune de Lépin-le-Lac	Commune
Commune de Saint-Thibaud-de-Couz	Commune
Commune de Vimines	Commune
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
Fédération de pêche de Savoie	Fédération
Grand Chambéry – Service eau	EPCI
Parc Naturel Régional de Chartreuse	Syndicat mixte
Préfecture de Savoie	Etat
Région Auvergne-Rhône-Alpes	Région
Syndicat Interdépartemental d'Aménagement du Guiers et ses Affluents (SIAGA)	Syndicat de rivières
Syndicat des eaux du Thiers	Syndicat des eaux
Syndicat mixte Avant-Pays Savoyard	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) : 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.

Bassin de démodulation : Bassin destiné à stocker temporairement l'eau turbinée par une centrale hydroélectrique, avant de la restituer progressivement au cours d'eau. Il permet de limiter les variations brusques de débit et de réduire leurs effets sur le milieu aquatique.

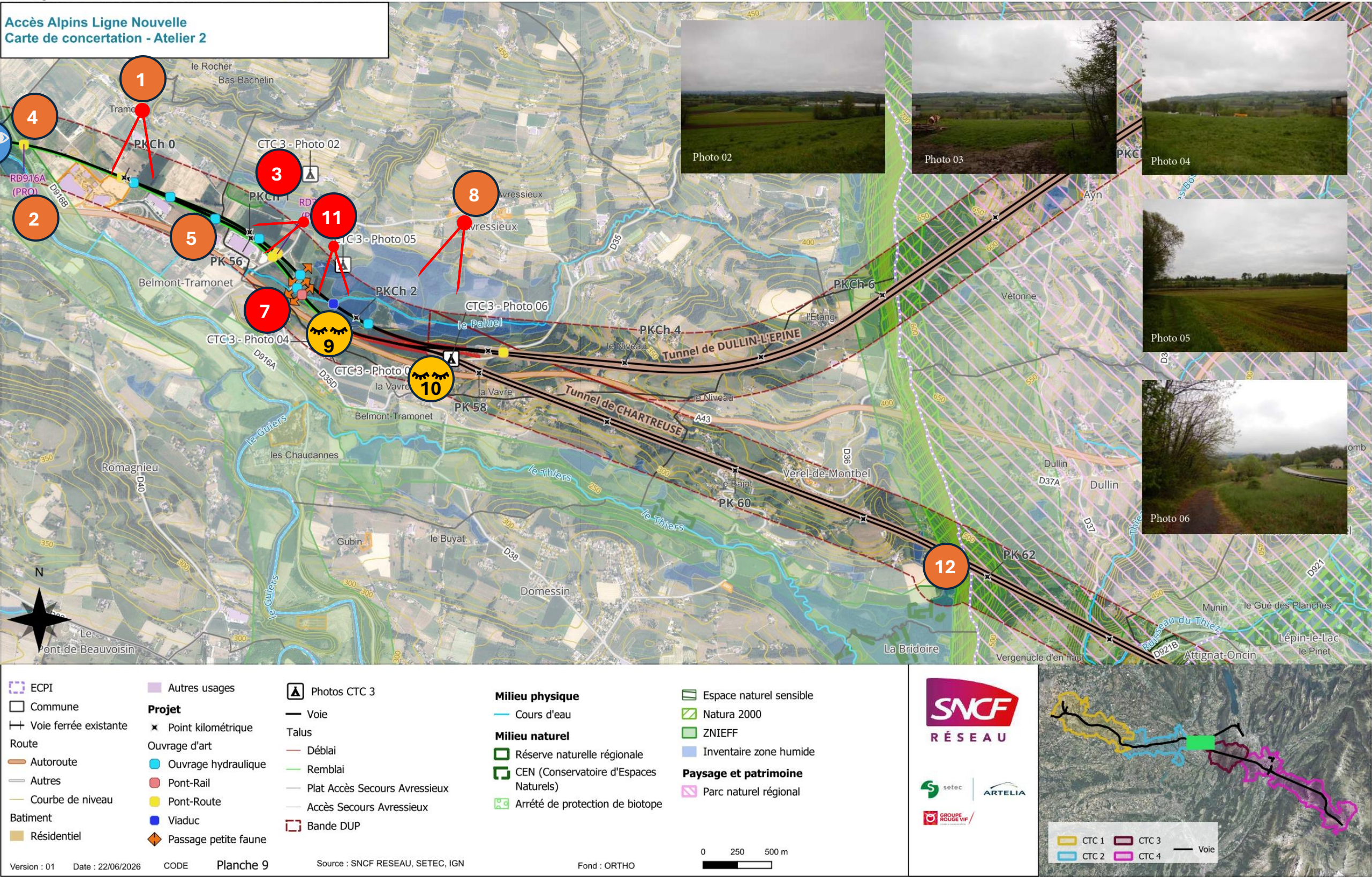
Embâcles : Accumulation de branches, troncs, végétaux ou autres débris dans le lit d'un cours d'eau. Un embâcle peut ralentir ou détourner l'écoulement de l'eau et, selon son importance, augmenter localement le risque d'inondation. Il peut également constituer un habitat pour certaines espèces.

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.

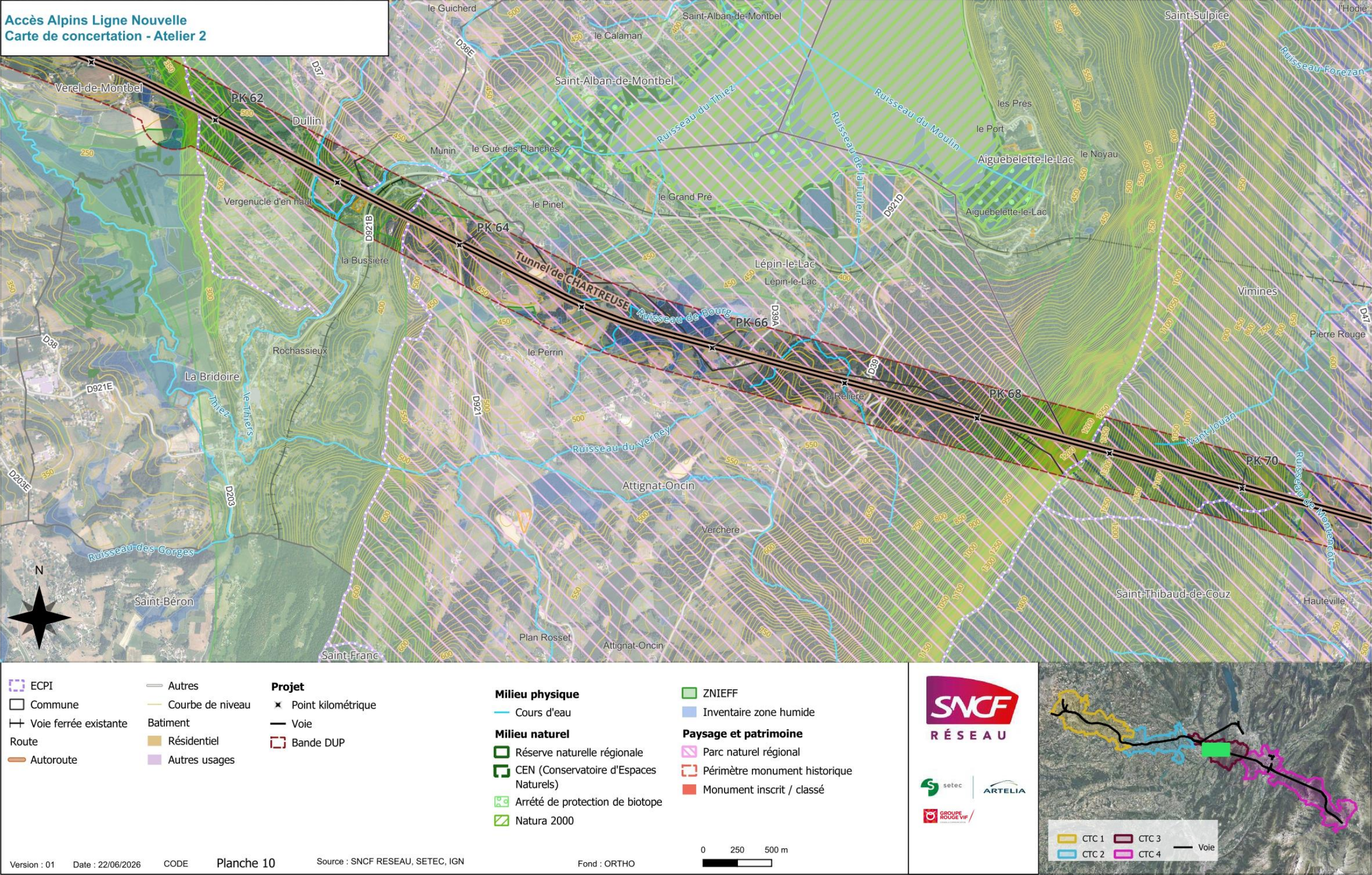
Maîtrise d'ouvrage (MOA) : Entité qui organise le projet, fixe les besoins, le budget et les objectifs et s'assure de la bonne réalisation de la future ligne ferroviaire. Pour la Section française du Lyon-Turin, c'est SNCF Réseau qui assure cette mission pour le compte de l'Etat français.

Ripisylve : Ensemble de la végétation présente sur les berges d'un cours d'eau. Elle contribue à stabiliser les berges, à limiter l'érosion, à filtrer certains polluants, à apporter de l'ombre et de la fraîcheur à l'eau, et constitue un habitat ainsi qu'un corridor de déplacement pour la faune et la flore.

CTC Avant-Pays Savoyard et Chartreuse (30 juin 2026) – Atelier 3 : Intégration paysagère et architecturale du projet



CTC Avant-Pays Savoyard et Chartreuse (30 juin 2026) – Atelier 3 : 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
- Enjeu paysager Parc Naturel Régional de Chartreuse
- Identification d'un enjeu paysager ou architectural à vigiler
- Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- Covoisibilités

CTC Avant-Pays Savoyard et Chartreuse (30 juin 2026) – Atelier 3 : 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
- 1 Intégration sobre de l'ouvrage souhaitée
- 1 Intégration architecturée de l'ouvrage souhaitée
- 1 Souhait d'intégration de l'ouvrage partagé entre les groupes
- 1 Covisibilités
- Enjeu paysager Parc Naturel Régional de Chartreuse

Atelier 3 (30 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			Belmont-Tramonet	Covisibilité Traitement paysager d'accompagnement de la ligne pour atténuer et masquer les bâtiments de la ZAC actuelle. Les meilleures vues sont depuis le coteau nord	
2	p.1			Belmont-Tramonet	Ouvertures visuelles à conserver pour les usagers de l'autoroute et des infrastructures au sud	Enjeu à vigiler
3	p.1			Belmont-Tramonet	Enjeu de la plaine agricole du Guiers à Belmont-Tramonet avec une coupure visuelle liée au passage de la ligne en remblais	Enjeu majeur
4	p.1			Belmont-Tramonet	Piste cyclable dans la plaine du Guiers avec vues à conserver	
5	p.1			Belmont-Tramonet	ZAC de Val Guiers avec une opportunité de travailler l'amélioration paysagère de l'ensemble	Volonté d'avoir une vraie vocation à ces zones de délaissés qui cumulent de nombreuses infrastructures. Une continuité d'ensemble doit être faite
6	p.1		Ouvrage architecturé	Belmont-Tramonet	Viaduc du Guiers : compte-tenu de la visibilité alentour avec des habitats et l'A43, parti-pris d'avoir un ouvrage architecturé. S'il est visible, cela permettra de détourner le regard des remblais	Faire une intégration sur le modèle de l'entrée du tunnel TELT à Saint-Jean-de-Maurienne. Il est nécessaire de trouver un "langage commun" entre tous les ouvrages proches des têtes de tunnels
7	p.1			Avressieux	Valorisation paysagère des délaissés entre la ligne et l'A43 avant la tête de tunnel Limiter l'emprise des aménagements paysagers et de l'impact foncier ou veiller à sa réutilisation	Valoriser les délaissés pour faire des mesures compensatoires
8	p.1			Avressieux	Covisibilité Traitement paysager d'accompagnement de la ligne pour atténuer et masquer les bâtiments de la ZAC actuelle. Les meilleures vues sont depuis le coteau nord	
9	p.1		Ouvrage sobre	Avressieux	Point à vigiler sur le viaduc sur le Paluel Viaduc et estacade d'Avressieux : parti-pris d'avoir un ouvrage discret et sobre. Volonté d'avoir un mini-viduc plutôt qu'une estacade en remplacement du remblais (remblais ajouré)	Présence d'un ancien marécage asséché. Il est nécessaire d'étudier la "variante estacade" plus en accord avec la zone humide
10	p.1		Ouvrage sobre	Avressieux	Tête du tunnel de Chartreuse avec très peu de covisibilité. Il faudra toutefois veiller à l'accompagnement paysager via un traitement sobre (mobilisation de l'exemple suisse où <i>"on ne voit presque plus les entrées"</i>) et la gestion du volet acoustique Traitement sobre de la tête ouest du tunnel de Chartreuse	
11	p.1			Avressieux	Coteau d'Avressieux : chantier + ligne visible depuis le coteau habité et vue du nord vers le sud	
12	p.1			Verel-de-Montbel	Enjeu visuel du puit de Lourdun et de l'aire technique à traiter via un verdissement	Autre enjeu eau lié à la pisciculture Bernard

13	p.3		Ouvrage sobre	Saint-Thibaud-de-Couz	Insertion paysagère de la descenderie et de la base vie à Saint-Thibaud-de-Couz pendant la phase chantier. Il sera nécessaire de préserver la qualité de la vue et de la perspective	
14	p.3			Saint-Thibaud-de-Couz	Carrière à vigiler, notamment via la gestion des matériaux liés à son exploitation	
15	p.3			Saint-Thibaud-de-Couz	Enjeu majeur des impacts paysagers de la descenderie sur le Val de Couz. Ces impacts sont une menace existentielle au "label PNR". Ce qui est acceptable est l'une des options de l'APS d'avoir une attaque manuelle sans tunnelier ni voussoirs	Le traitement paysager doit traiter l'axe jusqu'à Cognin