

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Compte-rendu de la réunion avec les
exploitants du Rhône du 27/04/2026

18 mai 2026



Sommaire

1. Introduction	3
2. Objectifs de la réunion.....	3
3. Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) nord phase 1	4
Tracé, objectifs et enjeux	4
Études et calendrier prévisionnel.....	4
Besoins fonciers.....	4
Acquisition de données.....	5
Démarche de concertation proposée	5
4. La Section Française du Lyon-Turin (SFLT).....	5
5. Temps d'échanges	7
Tracé du CFAL nord phase 1	7
Incidence des temps d'élaboration des projets ferroviaires.....	7
Impacts fonciers	8
Plateformes ferroviaires de chargement de marchandises.....	9
Nuisances pour le cadre de vie.....	9
Impacts environnementaux.....	10
Fonctionnement et gestion des réseaux d'irrigation agricole.....	10
6. Clôture et suites.....	11

Ce compte-rendu se lit en complément du diaporama de présentation diffusé en séance. Pour chaque partie, les numéros des diapositives concernées sont rappelés en rose.

1. Introduction

Diapositives 2 à 4

Samuel MAZZER du cabinet Nicaya (AMO concertation de SNCF Réseau), en charge de l'animation de la réunion, remercie les participants pour leur présence et invite les différents intervenants à se présenter. Il partage ensuite le déroulé de la réunion ainsi que quelques règles de travail pour les échanges à venir :

- Objectifs de la réunion ;
- Projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) Nord Phase 1 ;
- Projet de Section Française du Lyon-Turin (SFLT) ;
- Temps d'échanges.

2. Objectifs de la réunion

Diapositives 5 et 6

Matthieu COCHARD, directeur des projets SFLT et CFAL nord chez SNCF Réseau, partage les objectifs de la réunion :

- Présenter la consistance de chaque projet, leur processus d'études, leur calendrier prévisionnel et leurs actualités ;
- Partager les échéances à court-terme qui concernent directement les exploitants et les méthodes de travail mises en place pour chaque projet afin de travailler à l'insertion de ces projets sur les territoires ;
- Échanger avec les participants.

3. Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) nord phase 1

Tracé, objectifs et enjeux

Diapositives 7 à 15

Jérémy POGLIO, responsable du projet de CFAL nord phase 1 chez SNCF Réseau, présente le tracé de la ligne nouvelle entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Leyment. Il précise ensuite les deux phases du projet : phase 1 entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Dagneux ; phase 2 entre Dagneux et Leyment (avec raccordements de La Boisse et Lyon-Saint-Exupéry).

Il partage les fonctionnalités historiques du projet, qui restent d'actualité au regard des enjeux de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais :

- Proposer un itinéraire alternatif pour les trains de fret aujourd'hui amenés à traverser le cœur de l'agglomération lyonnaise ;
- Libérer de la capacité pour les trains de voyageurs ;
- Connecter la Section française du Lyon-Turin aux lignes existantes.

Il présente ensuite les communes concernées par la phase 1, notamment dans le Rhône : Jons, Pusignan, Colombier-Saugnieu, Saint-Laurent-de-Mure et Saint-Pierre-de-Chandieu. Enfin, il rappelle l'historique du projet.

Études et calendrier prévisionnel

Diapositives 16 à 19

Jérémy POGLIO présente les études d'avant-projet détaillé (APD - 2025-2027) qui s'inscrivent dans le tracé déclaré d'utilité publique en 2012 et doivent permettre de réaliser la conception technique du CFAL nord phase 1 et de définir ses modalités d'insertion détaillées dans les territoires concernés.

Il présente ensuite le calendrier prévisionnel global du projet ainsi que le calendrier détaillé sur la thématique agricole.

Besoins fonciers

Diapositives 20 à 24

Jérémy POGLIO indique que les études APD doivent permettre de préciser les besoins fonciers du projet (pour la phase travaux et la phase d'exploitation) : plateforme ferroviaire, équipements, installations temporaires de chantier, ...

Pierre-Emmanuel MALBEC, responsable foncier chez Systra (AMO foncier SNCF Réseau), précise que les études APD permettront de distinguer des emprises définitives et des emprises temporaires. Il présente les principes et le calendrier prévisionnel des acquisitions foncières prévues dans le cadre du projet CFAL nord : enquête parcellaire, rencontres individuelles, négociations, indemnisation, ...

Acquisition de données

Diapositives 25 à 30

Jérémy POGLIO présente les principales acquisitions de données en cours ou à venir et nécessaires aux études APD : inventaires écologiques, relevés topographiques, recensement des sources et captages et sondages géotechniques.

Il souligne l'importance de l'appui des exploitants agricoles pour permettre un recensement exhaustif des points d'eau présents sur le territoire.

Il indique que les sondages géotechniques prévus à l'automne 2026 seront organisés en lien avec les propriétaires / exploitants concernés et précise le protocole qui sera mis en place.

Démarche de concertation proposée

Diapositives 31 à 34

Jérémy POGLIO présente la démarche de dialogue territorial proposée sur la thématique agricole, pour toute la phase d'études APD, afin de travailler à la meilleure insertion possible du projet en impliquant les parties prenantes compétentes. Il précise les modalités envisagées pour ce dialogue territorial agricole ainsi que le calendrier prévisionnel des prochains échanges.

Il rappelle qu'une instance de concertation commune aux grands projets, pilotée par la Préfecture de Région, doit veiller au traitement des impacts cumulés des grands projets du territoire, dont font partie le CFAL nord phase 1 et la Section Française du Lyon-Turin.

4. La Section Française du Lyon-Turin (SFLT)

Diapositives 35 à 63

Matthieu COCHARD présente le projet de Section française du Lyon-Turin (SFLT) qui consiste à créer une ligne nouvelle entre l'agglomération lyonnaise et Saint-Jean-de-Maurienne, connectée à la section transfrontalière du Lyon-Turin actuellement en travaux. Il rappelle les enjeux du projet Lyon-Turin, en vue de faciliter les échanges ferroviaires transfrontaliers de marchandises et de voyageurs.

Il présente ensuite les principales fonctionnalités du projet :

- Favoriser le transport ferroviaire de marchandises et le report modal de la route vers le rail ;
- Permettre la mise en place d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit, permettant aux camions de monter directement sur les trains ;
- Libérer de la capacité sur les lignes existantes, notamment pour permettre le développement des trains du quotidien et des services express régionaux métropolitains (SERM).

Matthieu COCHARD rappelle que la SFLT a été déclarée d'utilité publique en 2013. Le projet est actuellement au stade des études d'avant-projet détaillé (APD) qui doivent se dérouler sur la période 2025-2028.

Il indique que les communes du département du Rhône sont concernées par le raccordement à la LGV existante, au sud de la gare de Lyon-Saint-Exupéry TGV.

Les enjeux et modalités relatives aux besoins fonciers, aux procédures d'acquisition foncière et aux acquisitions de données nécessaires aux études sont similaires entre les projets SFLT et CFAL nord. Il précise toutefois deux éléments spécifiques au projet SFLT :

- Les études APD sur la thématique agricole reprennent les recommandations de la commission mise en place entre 2014 et 2018 afin de travailler spécifiquement sur les impacts du projet sur le foncier agricole dans le Rhône, l'Isère et la Savoie ;
- Les sondages géotechniques démarreront dès l'été 2026.

Enfin, il souligne que si la démarche de concertation du projet suivra des principes proches de la démarche conduite sur le CFAL nord, chaque projet disposera de ses instances de concertation propres, de son calendrier, de ses acteurs locaux à mobiliser, ...

5. Temps d'échanges

À l'issue de la présentation des projets, Matthieu COCHARD et Jérémy POGLIO ont invité les participants à intervenir et / ou poser des questions sur les éléments présentés. Les échanges ont notamment porté sur les thématiques ci-dessous.

En bleu, les réponses apportées par les intervenants.

Tracé du CFAL nord phase 1

Plusieurs participants interrogent SNCF Réseau sur le tracé du projet et la possibilité de réaliser des tunnels ou des voies aériennes afin de limiter les impacts sur les terres agricoles.

- *Jérémy POGLIO* indique que le tracé retenu pour le projet CFAL nord en 2012 tient compte de contraintes géométriques réglementaires pour traverser des voiries routières tout en respectant les courbes nécessaires à la bonne circulation des trains. Il rappelle que le tracé retenu est jumelé sur une grande partie de son linéaire avec les infrastructures ferroviaires et autoroutières existantes. Il indique que les études APD permettront de préciser finement le tracé et les solutions techniques envisageables pour ponctuellement limiter ses emprises sur les parcelles agricoles.
- *Matthieu COCHARD* indique que les tunnels et/ou voies aériennes sont possibles mais présentent des contraintes de réalisation par rapport aux solutions en remblais / déblais : coût important, faisabilité technique, maintenance, ...
- Sur le secteur de l'aire de repos de Montluel/Dagneux par exemple, *Jérémy POGLIO* indique que les études APD permettront de préciser les options techniques permettant d'abaisser et couvrir la voie en-dessous du terrain naturel (enjeux techniques, de coût, environnementaux, agricoles, hydrauliques et acoustiques).

Incidence des temps d'élaboration des projets ferroviaires

Plusieurs participants interrogent SNCF Réseau sur le calendrier de réalisation des projets et mettent en avant les difficultés pour les exploitants de se projeter dans l'avenir (incertitudes sur le devenir des parcelles, investissements en attente, ...).

- CFAL nord phase 1 :
 - *Jérémy POGLIO* indique que la mise en service est envisagée à l'horizon 2035, sous réserve du prolongement de la DUP, de la continuité de la volonté politique de réaliser le projet et de l'obtention des financements nécessaires (seule la phase d'études APD est financée à ce jour). Selon le calendrier prévisionnel actuel et en fonction des réserves détaillées ci-avant, les acquisitions foncières interviendraient à horizon 2029-2030. La date de mise en service du CFAL nord phase 2 n'est pas connue : sa réalisation répond à des besoins à horizon plus lointain, notamment en lien avec la mise en service du Lyon-Turin.
 - *Matthieu COCHARD* précise que le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures de 2023 a identifié le CFAL nord phase 1 comme un projet prioritaire, ce qui a contribué à la mobilisation des partenaires pour l'engagement des études APD. Le rapport 2026 du COI a confirmé ce statut prioritaire du projet.

- *Matthieu COCHARD* rappelle que les grands projets ferroviaires s'inscrivent dans des temporalités souvent longues (env. 10 à 12 ans). Il est donc habituel pour SNCF Réseau de mener des études sur les projets sans attendre le bouclage financier complet de l'opération.

Impacts fonciers

Des participants s'inquiètent des conséquences potentielles de la réalisation des projets pour la pérennité des exploitations agricoles. Une participante souligne notamment les difficultés pour envisager et mettre en œuvre une transmission / reprise d'exploitation.

- *Jérémy POGLIO* indique que les études et le dialogue territorial agricole doivent permettre d'identifier le plus en amont possible les impacts précis sur les exploitations et de recueillir les contraintes / besoins pour les exploitants concernés. Il précise que les sondages géotechniques aident notamment à dimensionner correctement l'infrastructure et à en préciser les emprises. Cette phase de sondage sera menée en étroite collaboration avec les exploitants concernés afin d'en limiter les impacts sur les parcelles et les récoltes.

Stéphane PEILLET, vice-président de la Chambre d'agriculture du Rhône, rappelle que la Chambre d'agriculture réalisera les études agricoles pour SNCF Réseau. En cela, elle veillera à défendre au mieux les intérêts agricoles et faire remonter précisément les contraintes des exploitants concernés.

Émilie BARBIER, de la Chambre d'agriculture du Rhône, rappelle que SNCF Réseau travaillera à respecter la démarche « éviter, réduire, compenser ». Elle invite les exploitants à faire remonter à la Chambre toute information utile aux études.

Un participant demande que les impacts ne soient pas analysés par projet mais tiennent-compte à la fois du CFAL nord, de la Section française du Lyon-Turin et du projet de mise à 4 voies entre Saint-Fons et Grenay. Il sollicite une présentation des trois projets lors d'une prochaine réunion.

- *Jérémy POGLIO* indique que chacun de ces projets a des enjeux différents, un calendrier spécifique et est conduit par une équipe-projet propre. Il précise que toutes les équipes travaillent néanmoins en étroite coordination en raison des interfaces entre ces opérations. Il confirme que les effets cumulés de ces projets seront pris en compte.
Il indique qu'un temps de présentation des trois projets pourra être proposé ultérieurement, une fois que leur niveau d'avancement permettra de présenter des éléments nouveaux.

Un participant interroge SNCF Réseau sur les besoins générés par les chantiers des projets CFAL nord et SFLT : en matière de logement, de restauration, de déplacements et d'infrastructures locales. Il estime que le territoire pourra difficilement répondre à ces besoins.

Un autre participant rappelle l'exemple de la base travaux de Grenay, envisagée comme installation provisoire et qui constitue toujours un délaissé important privant les exploitants agricoles de terres cultivables.

- *Matthieu COCHARD* indique que ces enjeux seront précisés grâce aux études d'avant-projet détaillées : modalités de réalisation des travaux, calendriers, lieux d'installation et flux associés. Ces études, alimentées par la concertation, intégreront au mieux les contraintes locales et les projets connexes du territoire. Il rappelle la volonté de SNCF Réseau de travailler avec les acteurs agricoles, dans le cadre des projets CFAL nord et SFLT, pour éviter de reproduire certaines erreurs passées.
- *Jérémy POGLIO* indique que les rétablissements des chemins agricoles seront étudiés avec la Chambre d'agriculture et le groupe de travail Agriculture afin de définir des solutions correspondant au mieux aux attentes des territoires.

Plateformes ferroviaires de chargement de marchandises

Un participant interroge SNCF Réseau sur la consistance de la plateforme multimodale envisagée au sud de l'aéroport Saint-Exupéry et ses interfaces avec les projets CFAL nord / SFLT. Il souligne l'impact foncier potentiel important de cette plateforme et regrette qu'elle n'ait pas été présentée lors de la réunion.

- *Matthieu COCHARD* indique que cette plateforme est nécessaire au fonctionnement de l'autoroute ferroviaire mise en service avec le Lyon-Turin. Ce projet ne relève pas de la maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau mais est porté par l'État. Si le choix du site a récemment été acté, SNCF Réseau ne dispose pas à ce jour d'éléments pour le présenter.

Un participant prend exemple sur la plateforme ferroviaire d'Aiton, en Savoie, et interroge SNCF Réseau sur l'efficacité attendue des projets CFAL nord et SFLT (autoroutes ferroviaires). Il estime que les transporteurs ne privilégient pas ce mode mais la route, pour des raisons de coût, de temps et de facilité d'utilisation.

- *Matthieu COCHARD* indique que l'expérience d'autoroute ferroviaire alpine à Aiton n'a pas été totalement concluante. Il précise que la distance entre Aiton et Turin était insuffisante pour être suffisamment compétitive avec la route. Il indique que la plateforme ferroviaire actuelle est située à une distance bien plus grande et permettra la mise en œuvre d'une autoroute ferroviaire à grand gabarit (chargement direct des poids lourds avec leur conteneur, sans manipulation). Il ajoute qu'une politique incitative de régulation du transport routier sera également nécessaire pour encourager les transporteurs à utiliser ces installations ferroviaires.

Nuisances pour le cadre de vie

Plusieurs participants rappellent que les territoires de l'Est lyonnais sont déjà exposés à des nuisances multiples liées au train, à l'autoroute et à l'avion. Ils partagent leur volonté de ne pas devenir une « population sacrifiée ».

- *Jérémy POGLIO* indique que les impacts acoustiques des projets CFAL nord et SFLT sont bien identifiés et seront également traités dans le cadre des études : les études acoustiques tiendront compte de la réglementation actuelle.

Il indique que le dialogue territorial du CFAL nord prévoit de travailler spécifiquement sur cette thématique avec les acteurs locaux, par exemple au sein d'un groupe de travail dédié.

Impacts environnementaux

Un participant prend l'exemple du projet *Cargoport* afin d'alerter sur le rôle déterminant des bureaux d'études dans l'identification des espèces et des besoins de compensation environnementale. Il demande que la profession agricole soit informée le plus tôt possible des hypothèses et conclusions de ces études.

- *Jérémy POGLIO* indique que les bureaux d'études écologiques des projets CFAL nord et SFLT ont été désignés et mènent actuellement des inventaires faune/flore. Ces données permettront d'alimenter le travail d'actualisation de l'étude d'impact.
- *Matthieu COCHARD* rappelle que les enjeux relatifs à la compensation environnementale seront traités en associant le monde agricole, les associations environnementales et les services de l'État.

Un participant indique que les compensations environnementales constituent une « double peine » pour les exploitants, en se cumulant aux emprises des projets.

- *Matthieu COCHARD* confirme que les impacts indirects des compensations environnementales sur les parcelles agricoles seront pris en compte dans le cadre des études et traités avec les acteurs agricoles locaux afin d'en diminuer les incidences.

Il ajoute que des pistes innovantes de compensation environnementale pourront également être étudiées, par exemple en dépolluant des zones telles que des carrières, des sites dégradés ou des surfaces actuellement non-exploitable. L'objectif est de ne pas concentrer les zones de compensation sur les mêmes territoires, en prenant en compte une vision globale à l'échelle de l'ensemble des grands projets.

Fonctionnement et gestion des réseaux d'irrigation agricole

Un participant, membre du Syndicat Mixte d'Hydraulique Agricole du Rhône (SMHAR), alerte sur les impacts potentiels des deux projets sur les réseaux d'irrigation et rappelle que l'accès à l'eau est indispensable au maintien de l'activité agricole.

- *Matthieu COCHARD* indique que le recensement des réseaux existants et la bonne compréhension de leur fonctionnement constitue un enjeu important des études APD et permettra d'identifier précisément les impacts des projets ainsi que les solutions techniques à apporter pour limiter au maximum les impacts.

Un participant, également membre du SMHAR, rappelle que les ASA sont des associations foncières de propriétaires, avec des droits d'irrigation attachés aux parcelles. Il rappelle que l'acquisition foncière par SNCF Réseau de parcelles situées dans le périmètre d'une ASA impliquerait une intégration au sein de l'ASA et le respect des obligations associées.

6. Clôture et suites

Matthieu COCHARD et *Jérémy POGLIO* remercient les participants pour leur présence et la qualité des échanges. Ils indiquent qu'un compte-rendu de la réunion sera prochainement transmis, accompagné du diaporama.

Ils invitent ensuite les participants qui le souhaitent à poursuivre les échanges de manière informelle : questions individuelles, consultation de cartes du CFAL nord phase 1 et de la SFLT, ...