

Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

Compte-rendu de la réunion avec les
exploitants de l'Ain du 29/04/2026

19 mai 2026

Sommaire

1. Introduction.....	3
2. Objectifs de la réunion.....	3
3. Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) Nord	4
Tracé, objectifs et enjeux	4
Études et calendrier prévisionnel.....	4
Besoins fonciers.....	4
Acquisition de données.....	5
Démarche de concertation proposée	5
4. Temps d'échanges.....	6
Financement et calendrier du CFAL nord phase 1	6
Hiérarchie entre les grands projets d'infrastructures.....	6
Évolution du projet depuis la DUP (raccordement de Dagneux)	6
Impacts agricoles, impacts fonciers et pérennité des exploitations.....	7
Sondages géotechniques.....	7
Compensations environnementales, délaissés et effets cumulés.....	8
CFAL nord phase 2.....	8
Autres thématiques.....	8
5. Clôture et suites.....	9

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
- Temps d'échanges

2. Objectifs de la réunion

Diapositives 5 et 6

Jérémy POGLIO, responsable du projet de CFAL nord chez SNCF Réseau, partage les objectifs de la réunion :

- Présenter la consistance du projet CFAL Nord Phase 1, le processus d'études et le calendrier prévisionnel
- Partager les échéances à court-terme qui concernent directement les exploitants et les méthodes de travail mises en place pour le CFAL afin de travailler à l'insertion du projet sur les territoires
- Échanger avec les participants

3. Le projet de Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL) Nord

Tracé, objectifs et enjeux

Diapositives 7 à 14

Jérémy POGLIO, responsable du projet de CFAL nord 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.

Enfin il présente ensuite les communes concernées par la phase 1, dans l'Ain : Montluel, Dagneux, La Boisse, Niévroz et Balan.

Enfin, il rappelle l'historique du projet.

Études et calendrier prévisionnel

Diapositives 15 à 18

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 19 à 23

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 : les acquisitions foncières sont envisagées à horizon 2029-2030, après les études APD, la définition précise des emprises foncières nécessaires (enquête parcellaire) et les rencontres individuelles avec les propriétaires / exploitants concernés.

Acquisition de données

Diapositives 24 à 29

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 30 à 33

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. Temps d'échanges

À l'issue de la présentation du projet du CFAL nord, Jérémy POGLIO invite les participants à intervenir et / ou poser des questions sur les éléments présentés.

Les échanges ont notamment porté sur les thématiques ci-dessous.

Financement et calendrier du CFAL nord phase 1

Jean-Christophe PEGUET, maire de Dagneux, rappelle qu'il suit le projet CFAL nord depuis plusieurs années. Il interroge SNCF Réseau sur le coût des études, le coût global du projet et les modalités de financement.

- Jérémy POGLIO indique que la phase d'avant-projet détaillé est financée à hauteur de 42 M€ (37 M€ par l'État et 5 M€ par la Métropole de Lyon). Il précise que des discussions avec la Région sont en cours afin d'étudier les modalités de co-financement de la collectivité. Une première demande de subvention européenne (20 M€) avait été refusée : SNCF Réseau travaille actuellement sur une nouvelle demande qui sera déposée à l'été.

Un participant interroge SNCF Réseau sur la pertinence de mener des études alors que le financement global du projet n'est pas bouclé.

- Jérémy POGLIO rappelle que SNCF Réseau est aujourd'hui mandaté uniquement pour conduire les études APD. La mise en service du CFAL nord phase 1 est envisagée à l'horizon 2035, sous réserve de la prorogation de la DUP, de l'obtention des financements complémentaires nécessaires et des décisions politiques à venir. Il rappelle que les grands projets ferroviaires s'inscrivent dans des temporalités longues (10 à 12 ans) : il est donc nécessaire d'engager les études avant le bouclage complet du financement.

Hiérarchie entre les grands projets d'infrastructures

Un participant interroge SNCF Réseau sur la place du CFAL nord phase 1 parmi l'ensemble des grands projets d'infrastructures sur le territoire national. Il mentionne notamment le rapport Duron publié à l'été 2021 et proposant plusieurs modèles économiques pour les transports collectifs.

- Jérémy POGLIO précise que le Gouvernement s'appuie désormais sur les conclusions des rapports rédigés par le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), dont le dernier en date publié en avril 2026 identifie le CFAL nord phase 1 comme un projet prioritaire et urgent à réaliser, notamment au regard des enjeux de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais.

Évolution du projet depuis la DUP (raccordement de Dagneux)

Jean-Christophe PEGUET interroge SNCF Réseau sur le raccordement du CFAL nord phase 1 à Dagneux, via une « virgule » ferroviaire qui n'apparaissait pas dans les documents de la DUP de 2012.

- *Jérémy POGLIO* rappelle que dans le projet ayant obtenu la DUP en 2012, seul un raccordement du CFAL nord à la ligne existante Lyon-Ambérieu-en-Bugey était prévu. À la suite du phasage du projet, un second raccordement est désormais nécessaire pour finaliser le fonctionnement de la phase 1 du contournement : il s'agit du raccordement de Dagneux qui sera défini durant la phase APD.

Un participant invite SNCF Réseau à limiter au maximum les emprises de ce nouveau raccordement sur les parcelles agricoles.

- *Jérémy POGLIO* indique que les principales contraintes sont liées au franchissement de la voie ferrée existante via un pont-rail, en respectant les pentes et les rayons de courbure ferroviaires réglementaires (contraintes techniques importantes). Il rappelle que les tracés présentés ce jour sont issus des études sommaires menées en amont de la DUP : les études APD permettront de préciser ce tracé.
- *Jérémy POGLIO* précise que les études APD seront alimentées par des groupes de travail réunissant les parties prenantes du territoire. Dans un premier temps, ces groupes de travail identifieront les principaux enjeux à prendre à compte dans le cadre des études puis, sur la base des premiers livrables, échangeront sur les solutions techniques proposées afin de déterminer les meilleurs choix pour le projet. Il rappelle la volonté de SNCF Réseau de solliciter les acteurs locaux afin d'intégrer au mieux les attentes des territoires.

Impacts agricoles, impacts fonciers et pérennité des exploitations

Les participants font part de leurs inquiétudes concernant les conséquences du projet sur les exploitations agricoles.

Jean-Christophe PEGUET rappelle que le territoire compte de petites exploitations (dont certaines avec des jeunes exploitants) et souligne le contexte économique difficile pour eux.

Gilles BRENON, Président de la Chambre d'agriculture de l'Ain, indique que la Chambre sera particulièrement vigilante sur la protection du foncier agricole et l'accompagnement des exploitants concernés par le projet. Il insiste sur l'importance de prendre en compte les impacts directs (emprises), les impacts indirects, les effets cumulés avec d'autres projets du territoire, les délais agricoles, les enjeux d'accessibilité aux parcelles et les besoins liés aux rétablissements des cheminements / voiries.

- *Jérémy POGLIO* indique que l'objectif de SNCF Réseau est de consommer le strict nécessaire de foncier agricole. Il ajoute que les échanges avec le monde agricole, en complément des études, permettront d'identifier clairement les contraintes locales afin d'envisager le plus tôt possible des solutions adaptées. Il reconnaît toutefois le décalage entre le besoin d'information rapide des exploitants et le rythme des études ne permettant pas de fournir aujourd'hui toutes les réponses attendues.

Sondages géotechniques

Gilles BRENON insiste sur l'importance de travailler finement avec les exploitants concernés à l'emplacement des sondages géotechniques, afin de limiter leurs impacts sur les parcelles et les cultures.

- *Pierre Emmanuel MALBEC* confirme que ces démarches seront menées en lien étroit avec les exploitants concernés, selon les modalités présentées en réunion. Il indique que ces sondages sont essentiels pour dimensionner correctement les emprises du projet.

Compensations environnementales, délaisés et effets cumulés

Gilles BRENON estime que les compensations environnementales constituent l'un des impacts les plus lourds pour la profession agricole : elles peuvent conduire à mobiliser des surfaces très importantes, parfois supérieures aux emprises directes du projet.

Il rappelle que les effets cumulés de plusieurs projets sur un même territoire peuvent avoir des conséquences majeures pour l'activité agricole.

Enfin, il demande à SNCF Réseau que les compensations environnementales ne soient pas systématiquement localisées sur les mêmes secteurs déjà fortement impactés. Il invite SNCF Réseau à rechercher des solutions sur d'autres territoires ou sur des « espaces dégradés ».

- *Jérémy POGLIO* indique que SNCF Réseau a conscience du caractère cumulatif de ces compensations pour la profession agricole. Compte tenu du nombre important de grands projets dans la région, il précise qu'une instance interdépartementale est mise en place pour échanger sur les enjeux fonciers environnementaux et agricoles des grands projets du sud de l'Ain, de l'est lyonnais, du nord de l'Isère et de la Savoie. Il indique que SNCF Réseau étudiera des mesures de compensation dans des secteurs tels que des carrières abandonnées, des zones historiquement polluées ou des sites dégradés.

Gilles BRENON souligne que les délaisés agricoles devront être clairement identifiés afin, le cas échéant, d'être éventuellement mobilisés pour les compensations.

- *Jérémy POGLIO* indique que SNCF Réseau précisera les délaisés agricoles causés par le projet (notamment en raison des contraintes géographiques des voies) et travaillera au devenir de ces espaces.

CFAL nord phase 2

Un participant interroge SNCF Réseau sur l'horizon de réalisation de la phase 2.

- *Jérémy POGLIO* indique que le phasage du CFAL nord vise à répondre rapidement aux enjeux de désaturation du nœud ferroviaire lyonnais, dans une logique de rationalisation des investissements au regard du développement actuel du fret. Il précise que les fonctionnalités de la phase 2 du CFAL nord sont particulièrement pertinentes après la mise en service de la Section française du Lyon-Turin : son horizon de réalisation est donc plutôt en 2045-2050.

Autres thématiques

Nuisances et cadre de vie

Jean-Christophe PEGUET rappelle l'exposition actuelle du territoire aux nuisances des trafics ferroviaire, routier et aérien. Il partage son inquiétude concernant les nuisances complémentaires générées par le CFAL nord.

- *Jérémy POGLIO* rappelle que SNCF Réseau est tenu de respecter la réglementation actuelle concernant la protection acoustique des riverains du projet : la réglementation a d'ailleurs évolué depuis la DUP de 2012 et les études APD permettront de préciser les impacts acoustiques et de dimensionner les protections éventuellement nécessaires.

Il rappelle que la commune a sollicité SNCF Réseau pour définir les points de mesure acoustique : le maître d'ouvrage est favorable à conduire ce travail en collaboration avec la commune afin de s'appuyer sur sa connaissance fine du territoire.

Jean-Christophe PEGUET souligne l'importance d'intégrer les effets potentiels des nuisances sur les communes voisines, notamment Bressolles.

- *Jérémy POGLIO* confirme que les études acoustiques permettront d'obtenir une vision claire et complète des impacts du projet sur l'ambiance sonore du territoire.

Plusieurs participants interrogent SNCF Réseau sur les solutions techniques envisageables pour limiter les nuisances acoustiques : abaissement / couverture de la voie, mise en tunnel, ...

- *Jérémy POGLIO* indique que les solutions en tunnel présentent des contraintes fortes en matière de coût, de faisabilité technique, de maintenance, d'interfaces avec les réseaux existants et de gestion hydraulique. Il précise que SNCF Réseau étudiera diverses solutions pour la réalisation du CFAL nord : elles feront l'objet d'une analyse multicritère afin de retenir la meilleure solution possible pour le projet et le territoire. Il ajoute que le dialogue territorial permettra de travailler sur les questions acoustiques, par exemple dans le cadre d'un groupe de travail dédié associant les communes, les représentants de riverains et d'autres acteurs directement concernés.

Environnement et continuités écologiques

Jean-Christophe PEGUET alerte SNCF Réseau sur les effets de coupure de l'A42 pour la faune : certains corridors biologiques sont fortement perturbés, la faune dispose de très peu de passages et du gibier est régulièrement observé à proximité de l'autoroute. Il souligne l'importance d'éviter d'accentuer ces problématiques avec la réalisation du CFAL nord.

- *Jérémy POGLIO* indique que ces informations de terrain sont particulièrement utiles pour les études APD, qui permettront de préciser au fur et à mesure les mesures envisageables pour améliorer les continuités écologiques et, si possible, traiter les dysfonctionnements actuels. Il rappelle néanmoins que les passages existants sous d'autres infrastructures routières / ferroviaires ne pourront pas être redimensionnés dans le cadre du projet CFAL.

5. Clôture et suites

Jérémy POGLIO remercie les participants pour leur présence et la qualité des échanges. Il indique qu'un compte-rendu de la réunion sera prochainement transmis, accompagné du diaporama.

Il invite ensuite les participants qui le souhaitent à poursuivre les échanges de manière informelle : questions individuelles, consultation de cartes du CFAL nord phase 1, ...