cfal nord

Contournement Ferroviaire
de l'Agglomération Lyonnaise



Découvrez le projet à travers 10 questions

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté Égalité Fraternité

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU

Sommaire

1 Pourquoi réaliser le projet CFAL nord ? 4

2 Qu'est-ce que le projet CFAL nord ? 6

3 Quelles sont les 2 phases de réalisation du CFAL nord ? 8

4 Quels sont les bénéfices du CFAL nord phase 1 ? 10

5 Comment s'articule le CFAL nord phase 1 avec les autres grands projets ferroviaire régionaux ? 12

6 Que s'est-il passé depuis la déclaration d'utilité publique du CFAL nord en 2012 ? 14

7 Quel est le calendrier prévisionnel du CFAL nord phase 1 ? 16

8 De quelle manière les acteurs locaux seront-ils impliqués dans l'élaboration du projet ? 18

9 Quel est le coût de la phase 1 ? 20

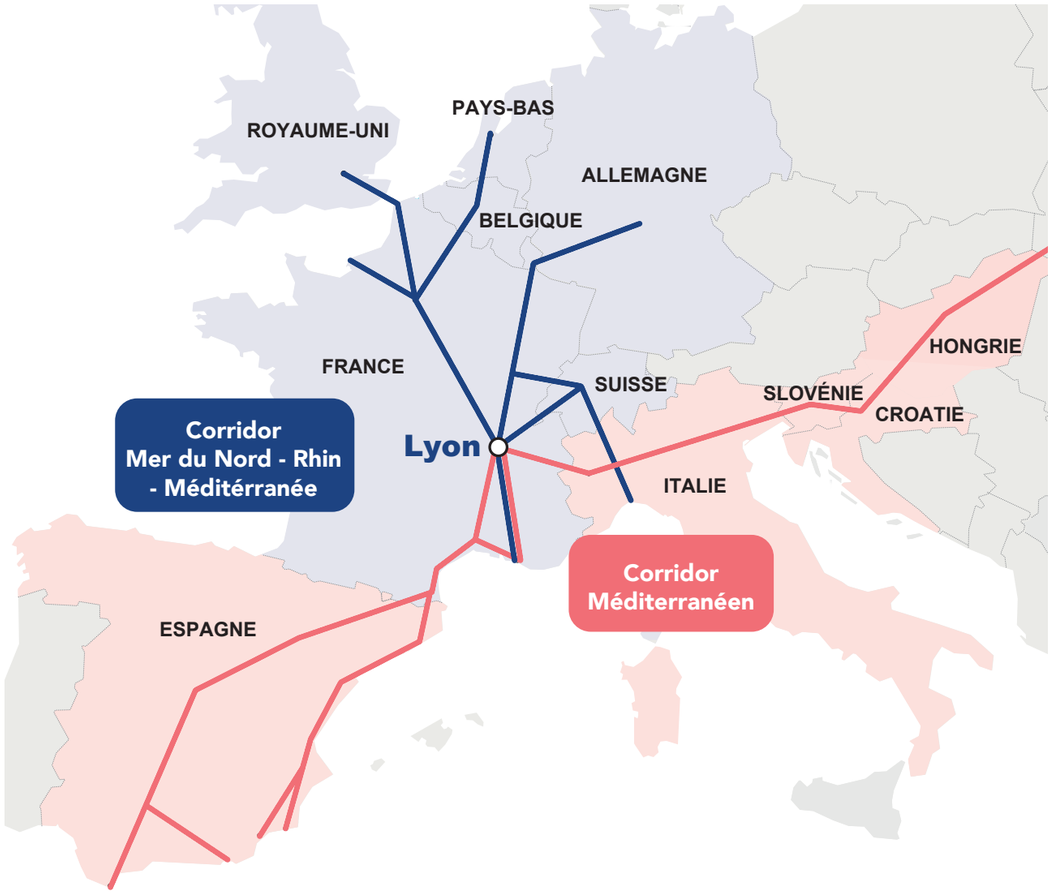
10 Qu'est-ce que le CFAL sud et comment s'articulerait-il avec le CFAL nord ? 22

1 Pourquoi réaliser le projet CFAL nord ?

Le **dynamisme économique et démographique** de la région Auvergne-Rhône-Alpes et de l'aire urbaine de Lyon provoque une augmentation du nombre de déplacements domicile-travail et des flux de marchandises. Ces besoins sont renforcés par le fait que Lyon est un carrefour ferroviaire, à la croisée de **11 branches régionales, nationales et européennes (1200 trains /jour dont 11% de circulation fret sur le réseau Auvergne-Rhone-alpes).**

LYON, CARREFOUR FERROVIAIRE DE PREMIER PLAN

Lyon Part-Dieu est la **1re gare européenne de correspondances (135 000 voyageurs / jour)** pour les trains de voyageurs et un **point de convergence** des convois de fret en transit Nord-Sud et Est-Ouest.



Un corridor est un ensemble de lignes ferroviaires sur lesquelles circulent des trains de fret internationaux et pour lesquelles des conditions spécifiques ont été mises en place afin de faciliter, et donc accroître, les circulations.

FAVORISER LE REPORT MODAL

Diverses politiques nationales (notamment la Stratégie Nationale Bas Carbone) et européennes (notamment la construction du Réseau TransEuropéen de Transport) ont pour ambition de **favoriser le report modal du transport de marchandises de la route vers les modes ferrés et fluviaux. L'objectif est de diminuer le nombre de poids lourds sur la route et réduire la pollution de l'air ainsi que les émissions de gaz à effet de serre.**

Pour permettre ce report modal et développer un transport de marchandises par le train compétitif par rapport à la route, il est nécessaire de moderniser des tronçons existants du réseau ferré et de créer des lignes nouvelles pour séparer les flux de voyageurs et de marchandises.

Or, le réseau ferroviaire lyonnais a atteint ses **limites de capacité depuis une vingtaine d'années** : y circulent à la fois du trafic à grande vitesse (en développement), du trafic TER (en très forte hausse) et du trafic de marchandises. Le réseau ne peut donc plus accueillir de trains supplémentaires. Au regard des ambitions du SERM lyonnais, il sera **d'autant plus difficile de maintenir des circulations de fret** dans le coeur lyonnais.



3 OBJECTIFS PRINCIPAUX DU CFAL NORD

Développer le fret ferroviaire et renforcer le report modal de la route vers le rail, via un itinéraire plus performant.

Absorber la croissance du fret attendue avec l'ouverture de la section transfrontalière du Lyon-Turin et connecter la Section Française du Lyon-Turin au réseau existant sur les lignes Lyon - Grenoble d'une part et **Lyon - Ambérieu-en-Bugey** d'autre part, pour offrir des itinéraires longues distances aux trains de marchandises.

Libérer de la capacité pour les trains voyageurs (TER en particulier) en proposant un nouvel itinéraire alternatif pour les trains de marchandises, évitant leur circulation dans le cœur de l'étoile ferroviaire lyonnaise, en gare de Lyon Part-Dieu en particulier.

2 Qu'est-ce que le projet CFAL nord ?

UNE NOUVELLE LIGNE FERROVIAIRE DANS L'EST LYONNAIS

48 km de ligne nouvelle

Le projet consiste en la construction d'une ligne ferroviaire nouvelle de 48 km **contournant l'agglomération de Lyon par l'est** et **reliant Saint-Pierre-de-Chandieu à Leyment** via les départements du Rhône, de l'Isère et de l'Ain.

Son tracé, formellement arrêté dans la déclaration d'utilité publique de 2012, est **en grande partie jumelé** avec les autoroutes A432 et A42 existantes : ce choix permet de **limiter l'impact sur les zones agricoles et naturelles, les effets de coupure et les nuisances pour les riverains. Le CFAL nord prévoit plusieurs raccordements avec des lignes ferroviaires déjà en service :** à Saint-Pierre-de-Chandieu (ligne Lyon–Grenoble), en gare de Lyon-Saint-Exupéry (Ligne à Grande Vitesse Paris-Marseille) et dans le secteur de Leyment - La Boisse - Dagneux (ligne Lyon- Ambérieu-en-Bugey).

Le CFAL nord est **dimensionné pour accueillir tout type de trains de fret** (voir ci-dessous)**.**

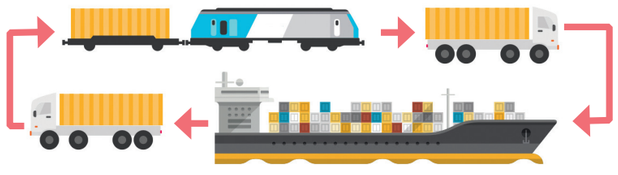
SNCF Réseau, gestionnaire du réseau ferré national, assure la maîtrise d'ouvrage des études du projet pour le compte de l'État et de la Métropole de Lyon, qui en assurent le cofinancement.

LES DIFFÉRENTS TYPES DE FRET FERROVIAIRE QUI CIRCULERONT SUR LE CFAL NORD

1 **Le chargement en vrac :**
hydrocarbures, pondéreux, silicones…



2 **Le transport combiné :**
containers / caisses mobiles chargées successivement sur des trains, des poids-lourds et/ou des bateaux.

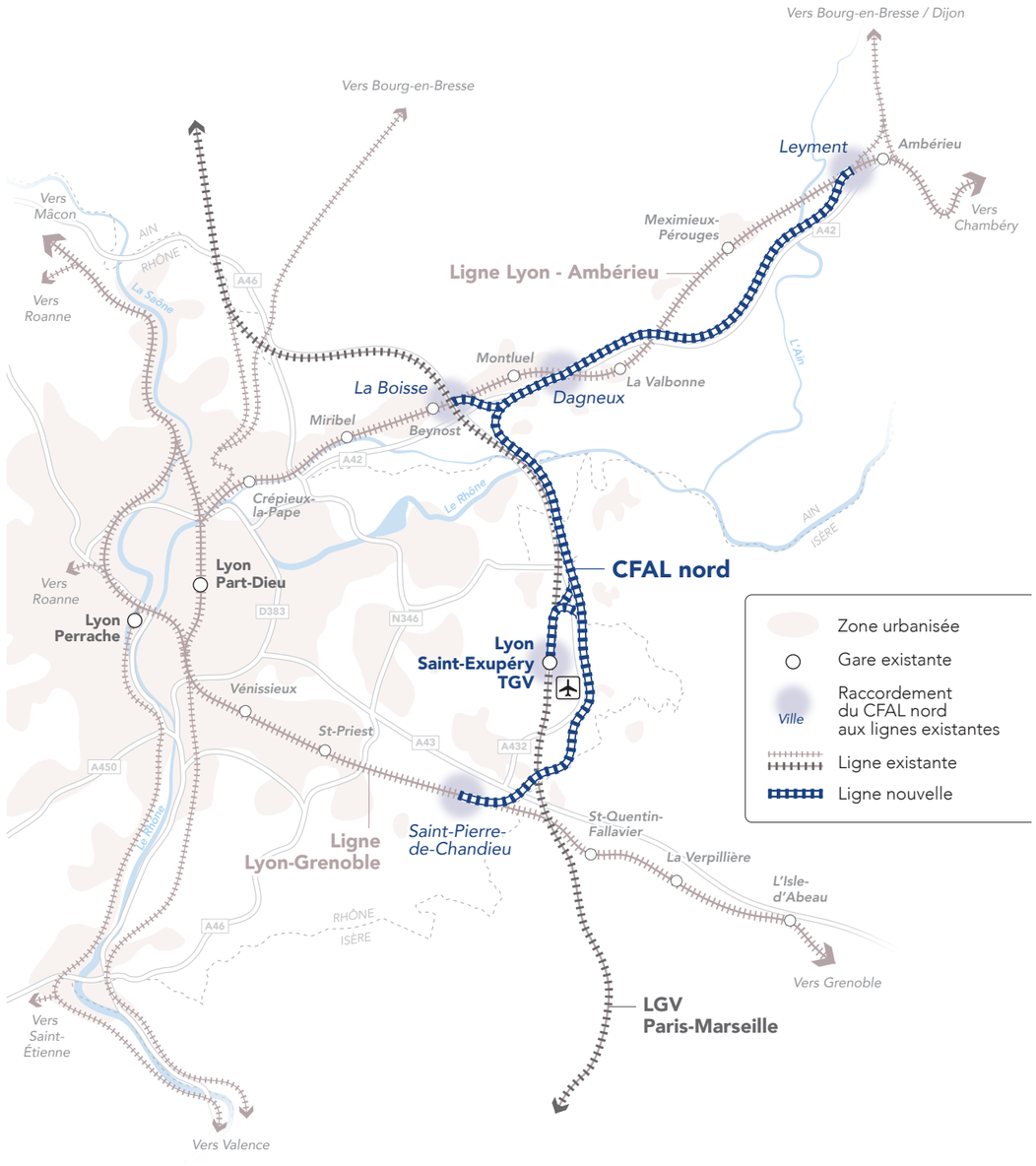


3 **L'autoroute ferroviaire :**
les poids lourds sont déchargés et embarqués sur les trains (container + véhicule).



TRACÉ DU CFAL NORD

(déclaré d'utilité publique en 2012)



3 Quelles sont les 2 phases de réalisation du CFAL nord ?



L'État et les collectivités territoriales ont travaillé à la conception de différents projets ferroviaires structurants à l'échelle de l'aire urbaine lyonnaise. **Le CFAL nord a été conçu à cette époque et reconnu d'utilité publique en novembre 2012.**

L'État, les collectivités locales et SNCF Réseau ont par la suite engagé une réflexion globale sur **l'aménagement du nœud ferroviaire lyonnais.** Cette réflexion visait à **optimiser et coordonner d'un point de vue technique, environnemental et financier l'ensemble des projets ferroviaire dans l'agglomération lyonnaise.**

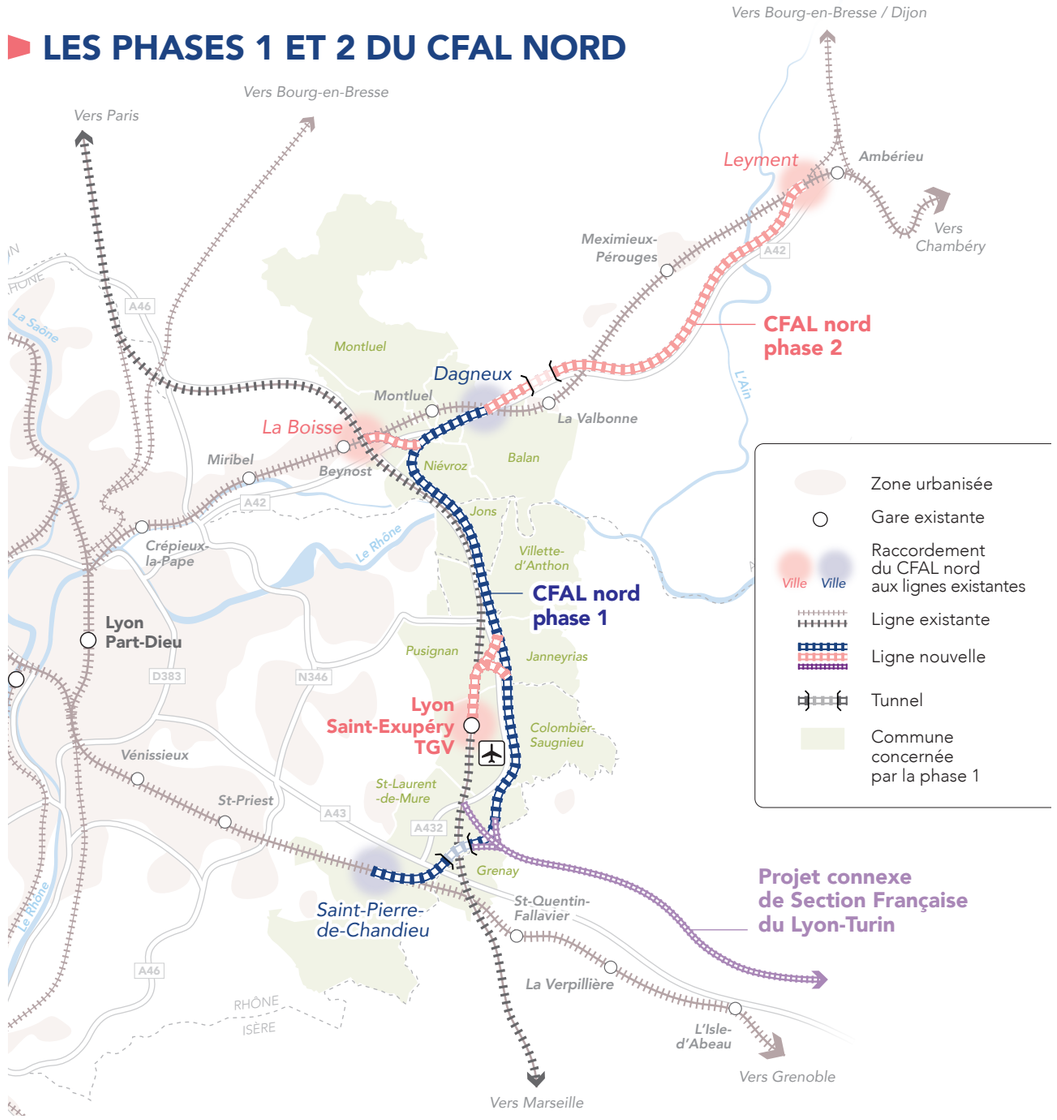
EN ÉTUDES : LE CFAL NORD PHASE 1

28 km
de ligne nouvelle à l'horizon 2035

En 2022, l'État et les collectivités ont convenu de **réaliser en priorité une 1re phase du CFAL nord.** Cette phase consiste à construire 28 km de ligne, **entre Saint-Pierre de Chandieu (ligne Lyon-Grenoble) et Dagneux (ligne Lyon-Ambérieu)** sur les 48 km de ligne nouvelle déclarée d'utilité publique en 2012. La mise en service de cette première phase est prévue **à l'horizon 2035.**

Les études menées aujourd'hui se concentrent uniquement sur la phase 1.

LES PHASES 1 ET 2 DU CFAL NORD



À L'AVENIR : LE CFAL NORD PHASE 2

D'autres aménagements offrant de nouvelles fonctionnalités sont intégrés dans la phase 2 du projet : raccordement de la Boisse, raccordement de l'aéroport Lyon St-Exupéry et prolongement de la ligne nouvelle vers Leyment / Ambérieu-en-Bugey.

Les études relatives à cette 2e phase seront conduites ultérieurement.

4 Quels sont les bénéfices du CFAL nord phase 1 ?

POUR LE TRANSPORT DE MARCHANDISES

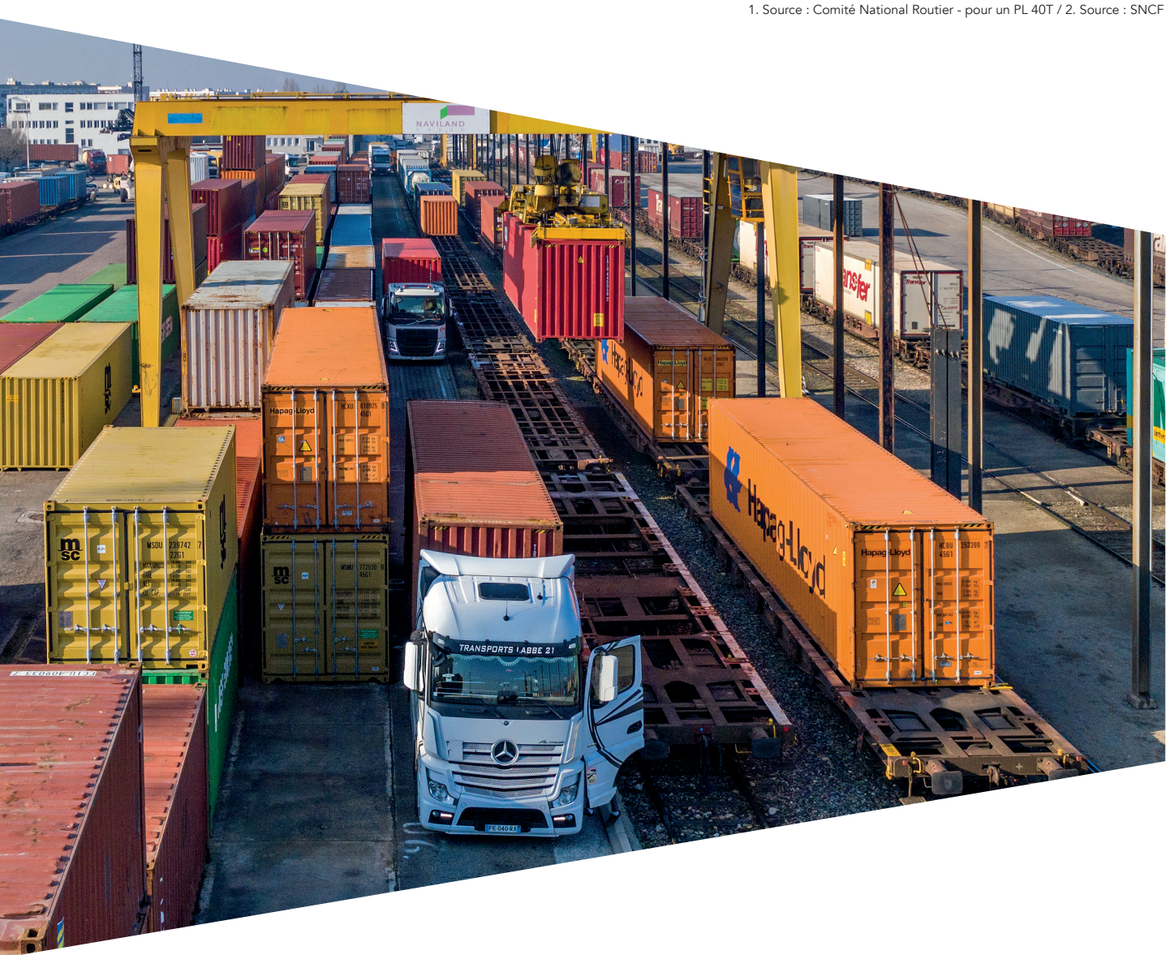
Le projet vise à contribuer aux objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone, qui ambitionne un **doublement de la part modale du transport ferroviaire** (voyageurs et marchandises) à horizon 2050. En créant une nouvelle liaison fret en complément du réseau actuellement saturé, **le CFAL nord phase 1 rend possible l'augmentation du nombre de trains de marchandises et offrira des sillons fret aux heures de pointe sur une nouvelle infrastructure modernisée.**

- Augmenter le nombre de trains de marchandises
- Offrir des sillons fret y compris aux heures de pointe

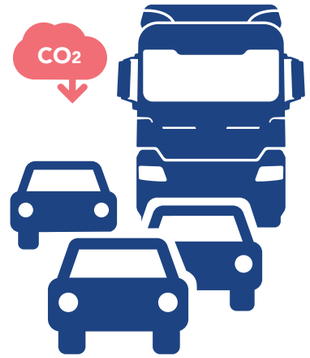
Le saviez-vous ?

Un camion semi-remorque consomme environ 30 L de carburant / 100 km[1]. À chargement équivalent, c'est 6 x plus d'énergie consommée et 9 x plus d'émission de gaz à effet de serre qu'un train[2].

1. Source : Comité National Routier - pour un PL 40T / 2. Source : SNCF



POUR LES HABITANTS DE L'EST LYONNAIS



Le projet favorisera la **réduction du nombre de poids lourds en transit sur les routes**, contribuant à :

- **Réduire la pollution** atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre.

Le développement des circulations ferroviaires voyageurs (voir ci-dessous) présentera plusieurs avantages pour les habitants de l'Est lyonnais en contribuant à :

- **Faciliter leurs déplacements en train de et vers Lyon** en particulier.
- **Limiter la congestion routière** attendue avec les prévisions de croissance démographique dans l'Ain et le nord-Isère.

- Réduire la pollution atmosphérique
- Limiter la congestion routière
- Faciliter les déplacements du quotidien

Le saviez-vous ?



1 train de marchandises = 45 poids-lourds

POUR LES SERVICES RÉGIONAUX DE VOYAGEURS



En détournant une partie du trafic de marchandises du coeur du réseau ferré lyonnais, le projet permettra de **fluidifier le trafic des trains du quotidien et grandes lignes sur l'ensemble des lignes vers et depuis Lyon.** Il contribuera à augmenter le nombre de trains en heure de pointe, en cohérence avec les objectifs du projet du Service Express Régional Métropolitain (SERM) lyonnais porté par l'État et les collectivités locales : desserte des gares de la première couronne toutes les 15 min et de celles de la seconde couronne toutes les 30 min.

- Augmenter les trains en heure de pointe

Le saviez-vous ?

À l'horizon 2045 le réseau ferroviaire Auvergne-Rhône-Alpes accueillera 1450 TER supplémentaires par jour.

5 Comment s'articule le CFAL nord phase 1 avec les autres grands projets ferroviaires régionaux ?

CONTRIBUER À L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE TRAINS DU QUOTIDIEN

Le programme d'aménagements de « l'étoile ferroviaire lyonnaise » qui s'étend **de Valence à Mâcon et de Saint-Etienne à Ambérieu-en-Bugey ou Saint-André-le-Gaz** vise à augmenter l'offre ferroviaire sur la grande aire lyonnaise pour répondre à l'augmentation des besoins de déplacements.
À horizon 2035, les premiers aménagements de l'EFL permettront de donner de la capacité pour augmenter le nombre de trains de voyageurs et d'augmenter progressivement le nombre de trains de fret, principalement sur l'itinéraire Paris – Lyon – Méditerranée. **Le CFAL nord phase 1 contribuera, dans un 2e temps, à cette augmentation du nombre de trains de voyageurs en gare de Lyon-Part-Dieu**, en permettant aux trains en transit de la contourner.

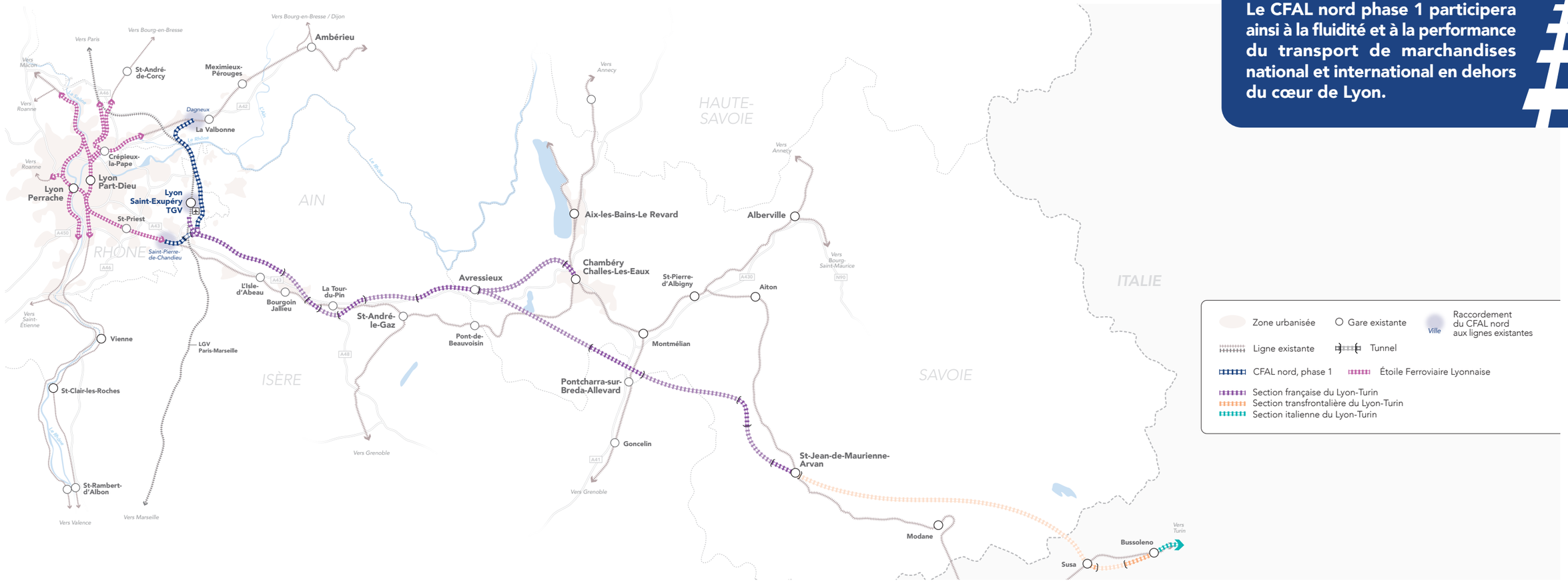
CONNECTER LA SECTION FRANÇAISE DU LYON-TURIN AU RÉSEAU EXISTANT

De son côté, **le projet Lyon-Turin vise à créer une nouvelle liaison ferroviaire entre la France et l'Italie, au service des voyageurs comme du transport de marchandises.** Il permettra de **réduire les temps de parcours (jusqu'à 2h sur l'axe Paris-Milan)**, **d'améliorer la mobilité du quotidien et de renforcer les connexions entre les grands pôles européens.** La section française de ce projet prévoit **140 km de ligne nouvelle entre Lyon et Saint-Jean de Maurienne.** Elle contribuera à un report massif du transport de marchandise vers le rail, permettant la diminution des émissions de CO2 et de la congestion routières dans les vallées alpines, tout en libérant de la capacité pour les TER sur la ligne existante entre Grenay et la Tour-du-Pin.

Le CFAL nord phase 1 permettra de connecter la Section Francaise du Lyon-Turin au réseau existant sur les lignes Lyon - Ambérieu-en-Bugey et Lyon - Saint-André-le-Gaz.

Le CFAL nord phase 1 participera ainsi à la fluidité et à la performance du transport de marchandises national et international en dehors du cœur de Lyon.

ARTICULATION DES DIFFÉRENTS PROJETS



6 Que s'est-il passé depuis la déclaration d'utilité publique du CFAL nord en 2012 ?

Dans les années 2010, SNCF Réseau étudie de nombreux projets dans la continuité des réflexions portées sur les projets d'aménagement du réseau ferroviaire lyonnais : CFAL, Lyon-Turin, LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon, LGV Rhin-Rhône, nouvelles voies ferrées à la Part-Dieu, …
Après la déclaration d'utilité publique du CFAL nord, **SNCF Réseau et l'État conduisent une réflexion d'ensemble afin d'optimiser, de coordonner et de hiérarchiser ces différents projets entre eux.**

Cette réflexion est parallèle à une évolution stratégique à l'échelle nationale : le rapport du Comité d'Orientation des infrastructures[1] de janvier 2018 préconise ainsi que « priorité absolue doit être donnée au traitement du nœud ferroviaire lyonnais, dont la saturation pénalise à la fois les circulations fret et voyageurs régionales et nationale ». **La Loi d'Orientation des Mobilités, votée en 2019, confirme que l'Etat donne désormais la priorité à la décongestion des noeuds ferroviaires.**

1. Rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures, janvier 2018, p.197.

Dans cette perspective nouvelle, pour répondre à la croissance des besoins de mobilité dans l'ensemble de l'aire métropolitaine lyonnaise et aux enjeux de croissance du fret ferroviaire, la ministre des Transports a demandé à SNCF Réseau de saisir la Commission Nationale du Débat Public en vue d'organiser un débat public sur les aménagements de long terme du nœud ferroviaire lyonnais.

À l'issue de ce débat (avril - juillet 2019) et en réponse aux interrogations exprimées par le public, SNCF Réseau a réévalué l'intérêt d'une réalisation phasée et complémentaire des grands projets dans l'agglomération lyonnaise, pour répondre aux besoins identifiés. Cette réflexion a abouti à la conclusion que **le CFAL nord est l'aménagement de compromis le plus réaliste aux points de vue technique / financier et compte-tenu des gains attendus.**
En juin 2022, les grands partenaires (État, Région Auvergne-Rhône-Alpes, Métropole de Lyon) décident ainsi de réaliser une première phase du CFAL nord et le doublement de la section de ligne entre Saint-Fons et Grenay. Des aménagements plus capacitaires, plus complexes et plus onéreux dans le cœur de l'étoile ferroviaire, seront réalisés dans un second temps.

Cette décision est formellement validée en décembre 2024 par une **délibération de la Métropole de Lyon**, qui acte sa participation au financement des études d'avant-projet détaillées du CFAL nord phase 1, à hauteur de 5 millions d'euros.
En 2026, le Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) définit le CFAL nord phase 1 comme « urgent et prioritaire », pour répondre tant à l'échéance du tunnel Lyon-Turin qu'aux ambitions du SERM lyonnais, en désaturant le centre de l'étoile ferroviaire.

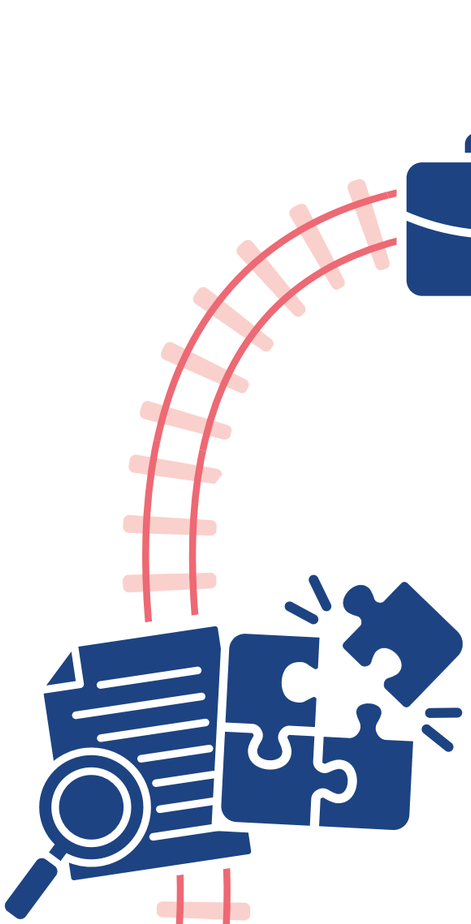


7 Quel est le calendrier prévisionnel du CFAL nord phase 1 ?

1

2025 - 2027

Études d'avant-projet détaillées (y compris acquisitions de données), alimentées et enrichies par le dialogue avec le territoire



2

2028 - 2031

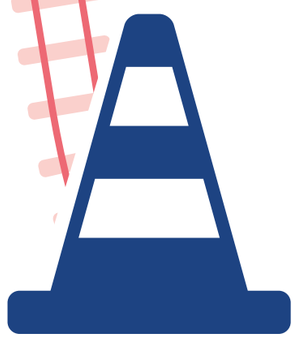
Dernières études de projet, acquisitions foncières, procédures administratives et appels d'offres d'entreprises travaux



3

2031 - 2035

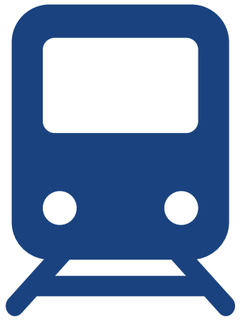
Phase travaux
sous réserve de financement



4

Horizon 2035

Mise en service du CFAL nord phase 1



8 De quelle manière les acteurs locaux seront-ils impliqués dans l'élaboration du projet ?

Les études d'avant-projet détaillées (APD) en cours, conduites jusqu'à fin 2027, vont notamment permettre au maître d'ouvrage de préciser les composantes du projet déclaré d'utilité publique (raccordements, insertion, …) puis d'objectiver ses impacts sur les territoires afin d'œuvrer à les éviter, les réduire s'ils ne peuvent être évités et enfin les compenser.

SNCF Réseau souhaite que ces études soient enrichies par les **observations et l'expérience des différentes parties prenantes locales que sont les communes, chambres consulaires, représentants du monde agricole, associations environnementales, acteurs économiques, associations de riverains…** Pour ce faire, des échanges réguliers sont organisés et se poursuivront tout au long des études afin de travailler à l'insertion du projet, notamment sur les thématiques suivantes :

CADRE DE VIE DES HABITANTS :
Protections acoustiques, aménagements paysagers.

AGRICULTURE :
Impacts sur les parcelles / filières, compensation, rétablissements, …

DIALOGUE TERRITORIAL

MILIEUX NATURELS ET BIODIVERSITÉ :
Étangs, marais, zones humides, …

RÉTABLISSEMENTS ROUTIERS ET MOBILITÉS DOUCES :
rétablissement des routes et des voies douces, passages à niveau, ...

+

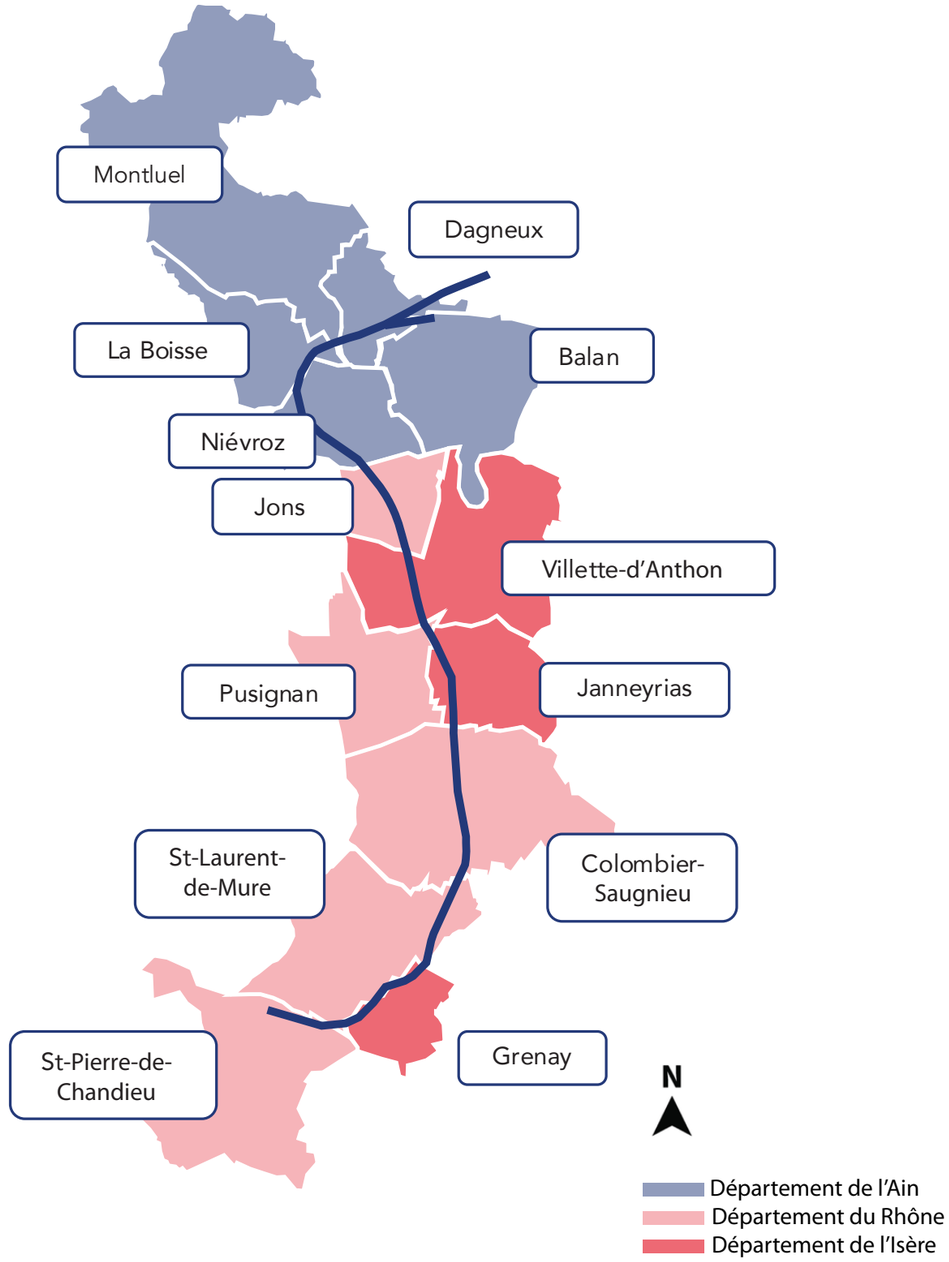
AUTRES THÉMATIQUES :
SNCF réseau identifiera et traitera d'autres thématiques en cohérence avec les attentes des territoires et les besoins de concertation. Par exemple l'hydraulique (traitement des pollutions, transparence, risque inondation, ...), les interfaces avec les projets du territoire et les activités économiques, ...

INFORMATION DU GRAND PUBLIC

Parallèlement à ce dialogue territorial avec les parties prenantes locales, le maître d'ouvrage tiendra le grand public informé sur l'avancement du projet et du travail en cours.

Plus d'informations : www.cfal.fr

Le tracé de 28 km du CFAL nord phase 1 traverse 13 communes du Rhône, de l'Ain et de l'Isère.



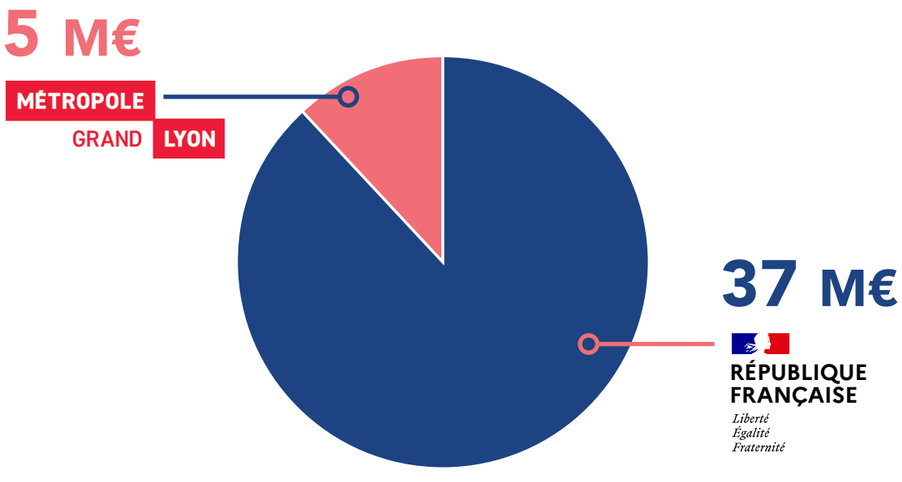
9 Quel est le coût de la phase 1 ?

1,170 milliard d'euros
(montant actualisé* de la phase 1 aux conditions économiques 2022)

FINANCEMENT ACTUEL DES ÉTUDES APD

Les études dites « d'avant-projet détaillées » (APD) du projet CFAL nord phase 1, menées par SNCF Réseau ont **démarré début 2025 et dureront jusque fin 2027**. Elles comprennent les **études techniques, la conduite de la concertation avec le territoire et la préparation de certaines procédures administratives.**

En janvier 2025, l'État et la Métropole de Lyon ont signé une convention de financement d'un montant total de 42 millions d'euros pour financer une partie de ces études. Des financements complémentaires, notamment européens, pourront intervenir pour boucler le financement des études APD.



Il n'existe pas, pour le moment, de convention de financement pour les travaux du projet de CFAL nord phase 1.

*En 2012, le coût total du projet était estimé à 1,503 milliard d'euros (aux conditions économiques de 2012).



10 Qu’est-ce que le CFAL sud et comment s’articulerait-il avec le CFAL nord ?

LE CFAL SUD, MAILLON COMPLÉMENTAIRE DU CONTOURNEMENT DE L’AGGLOMÉRATION DE LYON

Le CFAL sud viserait à prolonger le CFAL nord en reliant Saint-Pierre-de-Chandieu à la ligne Lyon-Vienne, avec une connexion à la gare de triage de Sibelin.

Le projet de CFAL sud permettrait aux trains de marchandises de réaliser des trajets nord-sud sans emprunter la ligne existante entre Saint-Pierre-de-Chandieu et Saint-Fons et sans saturer les gares de Vénissieux, Saint-Priest et la future halte des portes du Dauphiné. **Ainsi, il contribuerait à améliorer la performance des itinéraires fret et diminuer la saturation du cœur de Lyon, améliorant un peu plus la qualité de service fret ainsi que le service aux voyageurs.**

Les études APD du CFAL nord ne portent pas sur des aménagements du CFAL sud, qui est un projet distinct.

Néanmoins, la conception du CFAL nord tient compte de la réalisation éventuelle du CFAL sud pour conserver une cohérence d’ensemble du réseau, limiter les coûts et les impacts sur les territoires.

Les études du projet de Mise à 4 voies entre St-Fons et Grenay, compris au programme de l’étoile ferroviaire lyonnaise, tiennent également compte de la réalisation éventuelle du CFAL sud.



Pour en savoir plus sur le projet et suivre son actualité, rendez-vous sur le site internet du CFAL :

www.cfal.fr

Pour toute question ou pour transmettre des informations relatives au projet, vous pouvez également nous contacter par mail à l’adresse suivante : concertation.cfal@sncf.fr

Pour plus d’informations sur le projet de Section Française du Lyon-Turin : www.projet-lyonturin.fr

Crédits Photos : SNCF Réseau, AREP, Pierre-Louis Espinasse, Matej Kastelic/ shutterstock.com - Réalisation : Nicaya Conseil - Mai 2026



cfal nord
Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté
Égalité
Fraternité

MÉTROPOLE GRAND LYON

SNCF RÉSEAU