



17ème législature

Question N° : 28	De M. Pierrick Courbon (Socialistes et apparentés - Loire)	Question orale sans débat
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Liaison ferroviaire Saint-Etienne-Lyon	Analyse > Liaison ferroviaire Saint-Etienne-Lyon.
Question publiée au JO le : 19/11/2024 Réponse publiée au JO le : 19/12/2024 page : 7004		

Texte de la question

M. Pierrick Courbon attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre du partenariat avec les territoires et de la décentralisation, chargé des transports, sur la situation de la liaison ferroviaire entre Saint-Etienne et Lyon. La ligne TER Saint-Etienne-Lyon transporte quotidiennement 20 000 voyageurs, elle est l'une des plus fréquentées de France. L'abandon du projet autoroutier A45, combiné au développement de la volonté politique de favoriser le report modal de la voiture vers le train afin de désengorger l'actuelle A47, laisse entrevoir une logique d'augmentation significative du nombre de passagers transportés par le rail à l'avenir. Or l'infrastructure ferroviaire entre les deux principales villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) est vieillissante, pour ne pas dire obsolète et largement saturée en matière de sillons disponibles et ce, malgré la création récente d'un nouveau quai en gare de Lyon Part-Dieu. Les dysfonctionnements sont nombreux, même en l'absence d'aléa : trains bondés aux heures de pointe en raison de la faiblesse de la capacité d'emport, retards quotidiens, annulations fréquentes... Depuis quelques années, la situation empire avec la recrudescence d'évènements climatiques : éboulements de terrain, chutes d'arbres, comme récemment avec les terribles inondations d'octobre 2024, lesquelles ont causé la suppression du trafic pendant plusieurs semaines, sans aucune offre de substitution proposée par la SNCF ou la région pendant plusieurs jours. Les usagers du rail n'en peuvent plus. Cette situation inacceptable ne peut pas perdurer ainsi. Afin de créer les conditions d'un nécessaire choc d'offre, il faudra d'abord procéder à un choc qualitatif en matière de fiabilité d'exploitation et de fiabilité de l'infrastructure. Chacun a un rôle à jouer et sa part de responsabilité : la région AURA, avec les retards pris dans la commande de nouvelles rames, n'est pas exempte de reproches, tout comme l'ensemble des collectivités locales qui étaient prêtes à financer l'A45 mais qui n'ont à ce jour pas réorienté les investissements prévus vers ses alternatives, contrairement à l'État. La SNCF quant à elle, semble tout faire pour nous faire préférer autre chose que le train. Face à l'urgence et l'exaspération des usagers, il faut agir et agir vite. Aussi il sollicite, d'une part, son avis sur la mise en place par l'État, en lien avec les collectivités locales et la SNCF, de manière automatique, systématique et immédiate, de bus de substitution en quantité suffisante en cas d'interruption du trafic et, d'autre part, un engagement à travailler de façon urgente à la sécurisation de l'infrastructure et à sa résilience aux aléas, par l'organisation d'importants travaux de renforcement et de soutènement sur les points bien identifiés de fragilité.

Texte de la réponse

LIAISON FERROVIAIRE SAINT-ÉTIENNE-LYON



Mme la présidente . La parole est à M. Pierrick Courbon, pour exposer sa question, no 28, relative à la liaison ferroviaire Saint-Étienne-Lyon.

M. Pierrick Courbon . La ligne de transport express régional (TER) Saint-Étienne-Lyon, l'une des plus fréquentées de France, est utilisée quotidiennement par plus de 20 000 voyageurs. L'abandon du projet autoroutier A45, combiné à une volonté politique croissante de favoriser le report modal de la voiture vers le train afin de désengorger l'autoroute A47, laisse entrevoir une augmentation du nombre de passagers à transporter par le rail à l'avenir. Or l'infrastructure ferroviaire entre les deux principales villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes est vieillissante, pour ne pas dire obsolète, et largement saturée du point de vue des sillons disponibles, malgré la création récente d'un nouveau quai dans la gare de Lyon Part-Dieu. Les dysfonctionnements sont nombreux, même en l'absence d'aléas : trains bondés aux heures de pointe en raison de la faiblesse de la capacité d'emport, retards quotidiens, annulations fréquentes.

Depuis quelques années, la situation empire avec la recrudescence d'événements climatiques tels que des éboulements de terrain ou des chutes d'arbres. Récemment, les terribles inondations d'octobre ont causé la suspension du trafic pendant plusieurs semaines, sans aucune offre de substitution proposée par la SNCF ou la région pendant plusieurs jours. Hier encore, la circulation des trains était complètement interrompue en raison d'un épisode venteux, sans aucune solution de substitution. Les usagers du rail n'en peuvent plus. Cette situation inacceptable n'a que trop duré.

Si nous voulons créer les conditions d'un nécessaire choc d'offre pour transporter encore plus de passagers par le rail à l'avenir, il nous faut d'abord procéder à un choc qualitatif pour garantir la fiabilité de l'exploitation et celle de l'infrastructure. Chacun a un rôle à jouer et doit assumer sa part de responsabilité : la région Auvergne-Rhône-Alpes, étant donné les retards pris dans la commande de nouvelles rames, n'est pas exempte de reproches, tout comme l'ensemble des collectivités locales, qui étaient jadis prêtes à financer l'autoroute A45 mais qui n'ont pas, à ce jour, réorienté la totalité des investissements vers cette solution alternative, contrairement à l'État – je tiens à le souligner. La SNCF, quant à elle, semble tout faire pour nous faire préférer autre chose que le train.

Face à l'urgence et à l'exaspération des usagers, il faut agir et agir vite. D'une part, je demande à l'État, en lien avec les collectivités locales et la SNCF, de travailler au déploiement systématique et immédiat de bus de substitution en quantité suffisante en cas d'interruption du trafic. D'autre part, et surtout, il est urgent de travailler à la sécurisation de l'infrastructure et à sa résilience aux aléas, par l'organisation d'intenses travaux de confortement et de soutènement sur les points bien identifiés de fragilité. Une étude est en cours, dans le cadre du programme Mobi'LYSE sur l'amélioration globale de la mobilité entre Saint-Étienne et Lyon, piloté par la préfecture de région. Quand connaîtrons-nous ses résultats ? L'État entend-il massifier le volume de ses investissements au regard de l'ampleur des travaux qui devront probablement être réalisés ? Si oui, à quelles conditions ?

Mme la présidente . La parole est à M. le ministre délégué chargé des transports.

M. François Durovray, ministre délégué chargé des transports . Je vous remercie de m'interroger au sujet des déplacements entre Saint-Étienne et Lyon. Comme vous l'avez indiqué, il s'agit de l'une des liaisons les plus importantes en dehors de l'Île-de-France : 20 000 passagers font chaque jour le trajet sur cette ligne ferroviaire, qui connaît des difficultés liées à la massification du trafic, après l'abandon du projet autoroutier A45. Ces difficultés obligent – j'emploie ce terme positivement – l'État et les collectivités locales à trouver des solutions en matière de transport public. Vous savez que l'État est responsable des infrastructures, en lien avec les régions, dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER), tandis que les régions sont les autorités organisatrices et ont la charge de l'offre de transport public.

Des travaux ont d'ores et déjà été lancés par l'État, conjointement avec la région et SNCF Réseau, qui ont investi 250 millions pour améliorer la robustesse du réseau ferroviaire et augmenter la capacité de la ligne ferroviaire,



notamment en renforçant l'alimentation électrique et en allongeant les quais des gares. La région a ainsi acheté dix-neuf nouvelles rames. L'objectif est clair : faire circuler à partir de 2027 des trains composés de trois rames, contre une ou deux actuellement, ce qui permettra de transporter plus d'usagers, dans des conditions plus confortables.

Vous avez évoqué les fragilités de cette ligne, notamment face aux épisodes climatiques extrêmes, comme les inondations que nous avons connues en octobre dernier. J'ai eu l'occasion de me rendre à Givors et d'accompagner les équipes qui sont à pied d'œuvre pour rétablir la circulation. Des dispositions ont été prises pour offrir des solutions de transport malgré les difficultés ferroviaires. Cependant, il est très compliqué de maintenir le niveau normal car, concrètement, pour transporter 20 000 passagers, il faut 400 cars. Nous nous efforçons cependant d'améliorer la situation.

Enfin, sachez que des études sont en cours pour établir un diagnostic de vulnérabilité de la ligne ferroviaire afin de la renforcer. J'espère avoir l'occasion, dans les prochaines semaines, de rendre compte devant vous et les élus de la région Auvergne-Rhône-Alpes des programmes d'action que nous déploierons afin d'améliorer la résilience de la ligne et de renforcer sa capacité.

Mme la présidente . La parole est à M. Pierrick Courbon.

M. Pierrick Courbon . Je vous remercie pour votre réponse. Nous faisons face effectivement à un double enjeu : la capacité d'emport et la résilience. Vous avez évoqué les investissements programmés. Malheureusement, nous aurons beau avoir les trains les meilleurs et les plus confortables, s'ils ne peuvent pas rouler, 20 000 passagers se trouveront de nouveau dans la panade chaque jour. La priorité doit donc être donnée à la sécurisation de l'infrastructure. Pour cela, des investissements colossaux devront être réalisés. En effet, l'infrastructure est coincée entre une rivière, une autoroute et une montagne ; il faudra que l'État, et peut-être aussi les collectivités locales, même si les infrastructures ne relèvent pas de leur domaine de compétence, mettent au pot.