



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Mobilité locale et globale département de la Loire

Question orale n° 1577

Texte de la question

M. Julien Borowczyk attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de la transition écologique, chargé des transports, sur la situation des mobilités dans le département de la Loire. Comme dans de nombreux départements, la Loire voit son trafic automobile se densifier d'année en année. Avec des secteurs particulièrement problématiques, qui sont un frein au développement de l'économie et un accélérateur des inégalités sociales. Le dernier projet d'ampleur sur le département remonte à l'inauguration d'un tronçon autoroutier entre le nord de la métropole lyonnaise et le centre-Loire en 2012. Depuis, le projet de l'A45 entre Saint-Étienne et Lyon a été abandonné, laissant les ligériens dans leurs bouchons quotidiens. Il semble important que l'État impulse une dynamique de modernisation des transports. C'est pourquoi M. le député souhaite proposer plusieurs pistes de réflexions, permettant de mettre en œuvre les fonds programmés et inutilisés pour financer le projet A45. Le besoin d'un nouvel axe ferroviaire entre les deux métropoles est réel, M. le député propose qu'une étude soit menée pour envisager l'utilisation du tracé de l'A45 pour l'implantation d'une ligne ferroviaire expresse vers le centre de Lyon. Avec un pôle multimodal dans le secteur Andrézieux/La Fouillouse (nord de la métropole stéphanoise et débouché prévu initialement pour le tracé A45). Cette nouvelle infrastructure délesterait la ligne existante de la vallée du Gier de tous les trains directs. Permettant ainsi une réorganisation de la ligne Lyon/Saint-Étienne, pour l'aménagement d'un RER Lyon, Saint-Étienne, Andrézieux Bouthéon (pôle multimodal). Afin de compléter le maillage ferroviaire régional, la réouverture du tronçon de 40 km de la ligne SNCF entre Boën sur Lignon et Thiers permettrait une continuité ferroviaire entre les départements de la Loire et du Puy-de-Dôme. Ce tracé Lyon/Saint-Étienne/Clermont-Ferrand est actuellement inopérant pour 40 km de voie ferrée fermée alors que cette voie constitue le trajet intra-régional le plus logique géographiquement et démographiquement. Ces pistes de développement structurantes seraient le moteur d'investissements locaux pour favoriser la mobilité fine en local. Bien conscient du rôle majeur des autorités organisatrices des mobilités sur ces dossiers et de l'absence de propositions émanant de leur part, il souhaite connaître sa position sur ce sujet conditionnant l'avenir des transports dans la Loire et bien au-delà.

Texte de la réponse

MOBILITÉS DANS LE DÉPARTEMENT DE LA LOIRE

M. le président. La parole est à M. Julien Borowczyk, pour exposer sa question, n° 1577, relative aux mobilités dans le département de la Loire.

M. Julien Borowczyk. Je souhaite alerter le Gouvernement sur la situation des mobilités décarbonées dans le département de la Loire, en particulier dans la communauté d'agglomération Loire Forez et dans la métropole stéphanoise. La circulation sur les routes et les lignes ferroviaires arrive à saturation, en particulier sur l'autoroute A47 et sur la ligne de chemin de fer entre Lyon et Saint-Étienne, l'une des plus anciennes de France et l'une des plus utilisées après celles d'Île-de-France.

Depuis quelques années, ma circonscription, située dans le centre de la Loire, notamment les communes

d'Andrézieux-Bouthéon, de Saint-Galmier, de Veauche et de La Fouillouse, connaît une évolution démographique et économique majeure. Les mobilités automobiles et ferroviaires arrivent à saturation dans ces zones.

La question des transferts de l'activité économique et des flux automobiles se pose vers l'est mais aussi vers l'ouest. En effet, un tronçon de 40 kilomètres de voie ferrée entre les communes de Böen-sur-Lignon et de Thiers, dans le département du Puy-de-Dôme, est fermé depuis quelques années et ne permet plus d'aller en train de Lyon et Saint-Étienne à Clermont-Ferrand.

Dans ce contexte, le projet d'autoroute A45, visant à relier les communes d'Andrézieux-Bouthéon et de La Fouillouse, situées près de Saint-Étienne, à Lyon, a été abandonné. Au regard des problèmes de raccordement dans l'ouest lyonnais, cela pouvait s'entendre. Or le Gouvernement s'était engagé – et s'engage encore, je le crois – à allouer les fonds nationaux, initialement destinés à l'autoroute A45, à l'amélioration des mobilités dans le territoire ligérien, en particulier dans le centre et le sud du département de la Loire.

Aussi, madame la secrétaire d'État, je souhaitais vous interroger sur l'étoile de mobilité qui se déplace actuellement de Saint-Étienne aux limites de l'agglomération stéphanoise, dans la commune d'Andrézieux-Bouthéon, laquelle se situe au croisement d'autoroutes et de lignes ferroviaires importantes et pourrait d'ailleurs constituer un pôle multimodal. Existerait-il un intérêt à le créer ? Comment envisager l'avenir des 40 kilomètres de voie ferrée entre Böen-sur-Lignon et Thiers, reliant Lyon-Saint-Étienne à Clermont-Ferrand, importantes villes de la région Auvergne-Rhône-Alpes ? La création d'un réseau express régional (RER) entre Saint-Étienne et Lyon est-elle envisageable ? Certains parlent même de créer un RER entre Lyon et Andrézieux-Bouthéon, sur le trajet de l'autoroute A45, ce qui serait un beau pied de nez décarboné à la velléité de construire de nouvelles autoroutes.

À ce stade, nous n'avons jamais entendu les autorités organisatrices de la mobilité, notamment la région Auvergne-Rhône-Alpes, faire des propositions sur ces sujets ; nous n'avons pas de solutions. Je souhaite connaître les engagements du Gouvernement, car c'est un lieu important de concentration de l'activité économique et de flux automobiles et ferroviaires.

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la biodiversité.

Mme Bérangère Abba, secrétaire d'État chargée de la biodiversité. Vous appelez mon attention sur les difficultés de mobilité rencontrées dans le département de la Loire. Le ministre délégué chargé des transports me charge de vous répondre et je garde moi-même un souvenir ému des discussions que nous avons eues sur ce sujet lors de l'examen de la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Je vous confirme que le financement de 400 millions d'euros apporté par l'État, initialement alloué au projet d'autoroute A45, est bien réservé à l'investissement dans des solutions alternatives afin d'améliorer la mobilité entre les deux métropoles de Saint-Étienne et de Lyon. La concertation avec les collectivités locales se poursuit sous l'égide du préfet de région, afin de déterminer la programmation des actions à mener dans le corridor et élaborer un cadrage financier pluriannuel. Cette programmation comportera à la fois un volet routier, axé autour de l'intermodalité, et un volet ferroviaire.

S'agissant du volet routier et intermodal, les principales actions pourraient consister en l'amélioration des parkings desservant les gares, la création d'une voie réservée au covoiturage sur l'autoroute A7 au sud de Lyon, dans le traitement du nœud routier de Givors-Ternay ainsi qu'en l'amélioration du nœud entre les autoroutes A450 et A7.

S'agissant du volet ferroviaire, les solutions alternatives à l'A45 ont connu une avancée majeure en 2021, comme vous le savez, grâce à la signature le 16 janvier d'accords régionaux de relance par le Premier ministre. Ces accords prévoient l'engagement d'ici à 2022 de 200 millions d'euros, dont 100 millions apportés par l'État, pour améliorer l'offre de transport alternative à la route entre Lyon et Saint-Étienne. L'accord de relance

privilégie l'amélioration rapide de la ligne ferroviaire existante, de sa robustesse et de l'offre de transport, ainsi que du confort et des services aux voyageurs. Ainsi, dès 2021, près de 75 millions d'euros sont délégués par l'État pour les actions ferroviaires, en particulier pour le financement des nouvelles rames de transport express régional (TER) ainsi que de l'atelier de maintenance et des voies d'insertion de la gare de Saint-Étienne Châteaureux. Grâce à cela, la région disposera des moyens de renforcer le service de transport ferroviaire existant par l'augmentation de la capacité d'emport des trains de 50 %.

Concernant le devenir de la section de ligne Boën-Thiers, il incombe à la région Auvergne-Rhône-Alpes de lancer une étude pour expertiser les besoins et envisager une réhabilitation. Si un projet viable vient à émerger, l'État est tout à fait prêt à accompagner les acteurs territoriaux dans cette démarche, dans le cadre du plan de reconquête des petites lignes ferroviaires que le Gouvernement a lancé avec les régions volontaires. Malheureusement, je vous confirme que la région Auvergne-Rhône-Alpes n'a toujours pas souhaité s'engager dans cette démarche.

Données clés

Auteur : [M. Julien Borowczyk](#)

Circonscription : Loire (6^e circonscription) - La République en Marche

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1577

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 novembre 2021](#)

Réponse publiée le : 8 décembre 2021, page 11291

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [30 novembre 2021](#)