



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Mobilités entre Saint-Étienne et Lyon

Question orale n° 444

### Texte de la question

M. Pierrick Courbon attire l'attention de M. le ministre des transports sur le sujet des mobilités entre Saint-Étienne et Lyon. Il y a un an jour pour jour, il avait déjà interrogé son prédécesseur sur la liaison ferroviaire, pour solliciter un engagement de l'État en vue d'améliorer la résilience de l'infrastructure face à la recrudescence d'aléas climatiques. Le programme d'actions Mobi'LYSE, lancé en 2018, est censé construire une démarche d'amélioration de la mobilité dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon, avec la volonté d'agir à court, moyen et long terme sur les différents modes de déplacement. La Métropole de Saint-Étienne va déposer dans les prochains jours son dossier de SERM, visant notamment à atteindre un objectif d'un train tous les quarts d'heure entre Saint-Étienne et Lyon, en heures de pointe. Une fois n'est pas coutume, ce projet de SERM est très consensuel voire unanimement partagé au niveau des acteurs locaux. Aussi, la métropole espère vivement être retenue dans la première vague de labellisation des projets. Si la priorité doit être donnée au ferroviaire et en tout état de cause, à des solutions de nature multimodale, force est de constater que de nombreux déplacements continuent de nécessiter l'usage d'un véhicule individuel et que l'amélioration des conditions de circulation routière (en matière de congestion, de sécurité, de risques et de fiabilité) et l'intégration de l'infrastructure autoroutière (A72-RN88-A47-A7) dans son environnement, en particulier en milieu urbain, doit rester une priorité absolue. Si des travaux ont pu être conduits ou sont en cours de réalisation (murs anti-bruit le long de la RN88, construction d'un demi-échangeur et réaménagement des existants, élargissement ou création d'une bande d'arrêt d'urgence sur l'A47), la question du doublement du franchissement du Rhône dans le secteur de Givors reste entière pour faire « sauter » le nœud de Ternay. Jusqu'en 2024, diverses options ont été envisagées, étudiées et pour certaines abandonnées, mais depuis lors, la question d'un éventuel nouveau pont a disparu des écrans radar dans les différents comités de pilotage. On peut raisonnablement admettre que l'amélioration de la fluidité du trafic sur l'A47 demeurera vaine si tout le flux doit inexorablement s'engorger dans l'entonnoir du pont de Givors. Aussi, il lui demande si l'hypothèse d'un nouveau pont de franchissement du Rhône est toujours d'actualité et le cas échéant, un calendrier relatif à la prise de décision et la réalisation des travaux ; si de nouveaux murs anti-bruit pourront être budgétés et installés le long de la RN88, en particulier dans le secteur de Terrenoire ; si le projet de SERM de Saint-Étienne Métropole pourra être considéré de façon prioritaire en vue de favoriser le report modal ; et si les engagements financiers de l'État au titre des « alternatives à l'A45 » seront quoi qu'il arrive sanctuarisés au profit du territoire.

### Texte de la réponse

#### CONDITIONS DE TRANSPORT ENTRE SAINT-ÉTIENNE ET LYON

**Mme la présidente** . La parole est à M. Pierrick Courbon, pour exposer sa question, no 444, relative aux conditions de transport entre Saint-Étienne et Lyon.

**M. Pierrick Courbon** . Monsieur le ministre, j'aborde une nouvelle fois le sujet des mobilités entre Saint-Étienne et Lyon. Il y a un an, jour pour jour, j'avais déjà interrogé votre prédécesseur sur la liaison ferroviaire entre les deux villes afin de solliciter un engagement de l'État pour améliorer la résilience de l'infrastructure, en particulier face à la recrudescence des aléas climatiques.

Il m'avait été répondu que des études étaient en cours pour établir un diagnostic de vulnérabilité de la ligne afin de la renforcer. Où en sont ces études ? Quelles en sont les conclusions ?

Plus globalement, le programme d'action Mobi'LYSE, lancé en 2018, ambitionne une démarche d'amélioration de la mobilité dans le corridor entre Saint-Étienne et Lyon, avec la volonté d'agir à court, moyen et long termes sur les différents modes de déplacement.

La métropole de Saint-Étienne déposera dans les prochains jours son dossier de service express régional métropolitain (Serm). Il s'agit notamment d'atteindre un objectif d'un train tous les quarts d'heure en heure de pointe entre les deux villes. Une fois n'est pas coutume, ce projet fait consensus dans le territoire. C'est pourquoi la métropole espère vivement être retenue dans la première vague de labellisation des projets. Elle espère surtout que l'État sera au rendez-vous pour le financement.

Si la priorité doit être donnée au ferroviaire et, en tout état de cause, à des solutions de nature multimodale, force est de constater que de nombreux déplacements nécessitent encore l'usage d'un véhicule individuel. L'amélioration des conditions de circulation routière en matière de congestion, de sécurité, de risques et de fiabilité, ainsi que l'intégration de l'infrastructure autoroutière dans son environnement, en particulier en milieu urbain à Saint-Étienne, restent une urgence absolue.

Certes, des travaux ont été conduits ou sont en cours de réalisation – murs antibruit, construction d'un demi-échangeur et rénovation des existants, élargissement de la bande d'arrêt d'urgence sur l'A47. Cependant, la question du doublement du franchissement du Rhône dans le secteur de Givors reste entière pour faire sauter le nœud de Ternay. Jusqu'en 2024, diverses options ont été envisagées, étudiées, certaines abandonnées ; mais depuis, l'éventualité d'un nouveau pont pour franchir le Rhône vers Givors ou Chasse-sur-Rhône a complètement disparu des écrans radar dans les différents comités de pilotage. Or on peut raisonnablement admettre que l'amélioration de la fluidité du trafic sur l'A47 demeurera vaine si tout le flux doit inexorablement s'engager dans l'entonnoir du pont de Givors.

Monsieur le ministre, mes questions sont simples et très précises, et j'espère que vos réponses seront à l'avenant. Oui ou non, l'hypothèse d'un nouveau pont de franchissement du Rhône est-elle toujours d'actualité ? Si oui, quel est le calendrier de la prise de décision puis de la réalisation des travaux ?

Oui ou non, de nouveaux murs antibruit seront-ils financés et installés le long de la RN88, en particulier dans le secteur de Terrenoire ?

Oui ou non, le projet de Serm de Saint-Étienne Métropole sera-t-il considéré comme une priorité en vue de favoriser le report modal ?

Oui ou non, enfin, les engagements financiers de l'État au titre des alternatives à l'A45 seront-ils, quoi qu'il arrive, sanctuarisés au profit du territoire ?

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

**M. Philippe Tabarot, ministre des transports.** Dans le cadre de la démarche dite Mobi'LYSE, l'État s'est engagé à conduire un programme multimodal d'amélioration des mobilités entre Lyon et Saint-Étienne après l'abandon du projet d'autoroute A45. Une enveloppe de 400 millions d'euros de l'État est prévue en sus des contrats de plan État-région (CPER). Fin 2024, près de 190 millions ont été débloqués, dont plus de 70 % pour le volet ferroviaire que vous appelez de vos vœux.

Sur le volet routier, des aménagements ont d'ores et déjà été réalisés – création ou élargissement de bandes d'arrêt d'urgence ou de voies d'entrecroisement, reconfiguration d'échangeurs, protections acoustiques. Ils produisent des effets positifs pour la sécurité des usagers et des agents des routes comme pour le cadre de vie des riverains. Ils permettent aussi d'être plus résilient face aux incidents de circulation sur ces axes très fréquentés, donc de réduire le temps perdu par des dizaines de milliers d'usagers au quotidien.

Le 9 septembre, la préfète de la région Auvergne-Rhône-Alpes a réuni les membres du comité stratégique de Mobi'LYSE pour préparer la seconde phase du plan d'action. Les collectivités partenaires sont invitées à y prendre toute leur part. Les négociations sur les opérations à financer, parmi lesquelles figurent celles que vous avez mentionnées, sont en cours. Elles se poursuivront après les élections municipales.

Lors de ces discussions, le soutien aux transports du quotidien décarbonés, à la sécurisation du réseau routier, ainsi que son intégration environnementale constitueront des priorités pour l'État. À cet effet, je me réjouis que les partenaires du Serm de la région métropolitaine de Saint-Étienne – qui, j'en suis sûr, sera résolument multimodal – puissent formaliser prochainement leur dossier. Je vous rappelle que j'ai annoncé, lors de la grande conférence de financement, que l'État financerait la préfiguration de ces Serm. Nous attendons avec impatience celui de Saint-Étienne Métropole et je puis vous assurer qu'il sera examiné avec la plus grande attention par les équipes du ministère des transports. Comme ce sont des questions que j'ai l'habitude d'évoquer avec des députés et des sénateurs, je vous annonce également que je me rendrai sur place pour échanger avec vous tous à ce sujet.

## Données clés

**Auteur :** [M. Pierrick Courbon](#)

**Circonscription :** Loire (1<sup>re</sup> circonscription) - Socialistes et apparentés

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 444

**Rubrique :** Transports

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [18 novembre 2025](#)

**Réponse publiée le :** 26 novembre 2025, page 10141

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [18 novembre 2025](#)