

L'accessibilité TGV de Saint-Etienne en débat

La desserte ferroviaire à grande vitesse est un élément important des stratégies des grandes métropoles françaises pour marquer leur attractivité, leur rayonnement. Cet enjeu de connexion aux grands réseaux de transports dépasse aujourd'hui l'échelle nationale pour atteindre le niveau européen.

Quel est le niveau de desserte actuel de Saint-Etienne en TGV ? Comment se situe Saint-Etienne par rapport aux autres agglomérations françaises ? Quelles sont les pistes d'amélioration de cette connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse ?



epures

1. L'accessibilité TGV actuelle de Saint-Etienne : bilan et comparaisons

1.1. La liaison Saint-Etienne/Paris : mention « peut mieux faire » ?



Desserte TGV directe des grandes agglomérations au départ de Paris en 2008

(Strasbourg en 2h20, Rennes et Nantes en 2h...). Avec la mise en service de nouvelles lignes à grande vitesse dans les années à venir (cf. encadré), les régions actuellement mal desservies vont résorber leur retard, à l'exception notable du Massif central. L'accessibilité TGV de Saint-Etienne depuis Paris va donc, comparativement aux autres agglomérations françaises, se dégrader.

La fréquence de desserte TGV de Saint-Etienne apparaît particulièrement en retrait, sans doute à cause de la proximité géographique avec Lyon, très bien desservie à la fois vers Paris et les métropoles régionales. Saint-Etienne est aujourd'hui moins bien desservie en TGV que des villes de taille plus modeste, telles Mulhouse, Perpignan, Brest, Dunkerque, Besançon ou Lorient...

La seule desserte TGV de Saint-Etienne depuis 1985 a pour origine/destination Paris – gare de Lyon : 4 allers-retours par jour avec arrêts intermédiaires systématiquement à Lyon Part-Dieu, et à certaines heures au Creusot TGV. Le meilleur temps de parcours s'établit actuellement à 2h42, soit 1h55 pour relier Paris à Lyon grâce à la ligne à grande vitesse (LGV), et 45 à 50 minutes supplémentaires pour atteindre Châteauneuf...

La carte ci-contre recense les meilleurs temps de parcours et le nombre moyen d'allers-retours en semaine des 40 premières agglomérations françaises, hors Ile-de-France et DOM-TOM.

Saint-Etienne bénéficie actuellement d'un temps de parcours de moins de 3 heures (soit l'essentiel de la cible de compétitivité du TGV), mais moins performant que d'autres grandes villes françaises

Des temps de parcours qui vont se réduire fortement :

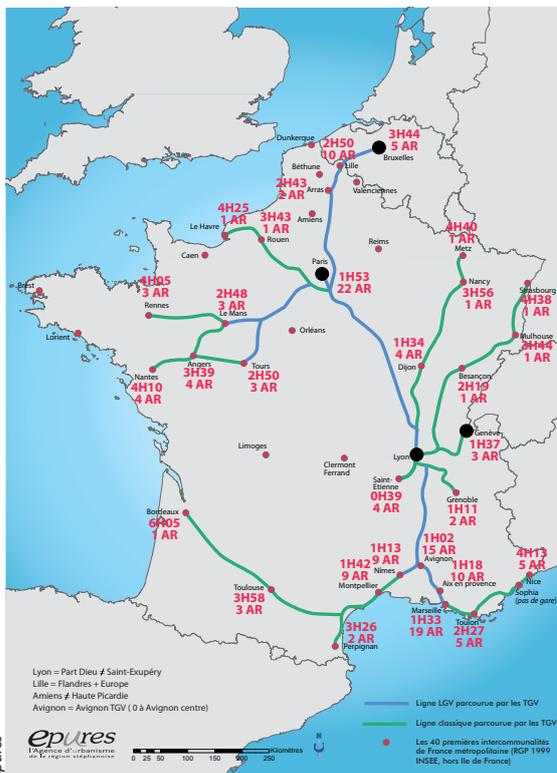
- Lyon – Barcelone 3h35 en 2011
- Lyon – Mulhouse 2h25 en 2012
- Paris – Rennes 1h27 en 2014
- Paris – Bordeaux 2h10 en 2016

1.2. Les liaisons TGV interrégionales : Saint-Etienne à l'écart

Les dessertes TGV interrégionales, ou « province – province » comme les désignent la SNCF, montent régulièrement en puissance par rapport aux dessertes de et vers Paris (gares terminus). Seules quelques grandes agglomérations, dont Saint-Etienne, ne bénéficient pas, en 2008, de telles liaisons TGV évitant Paris. A contrario, des villes plus petites sont desservies, à des fins de développement économique ou de desserte touristique : stations alpines (en période de sports d'hiver), Sens, Brive-la-Gaillarde, Lorient... Le constat est donc identique à celui dressé pour les relations TGV avec Paris : la proximité géographique avec Lyon explique sans doute l'absence de desserte directe de Châteaureux mais place la région stéphanoise à portée d'un « hub TGV » au niveau de desserte sans égal à l'échelle nationale.



Desserte TGV directe interrégionale en 2008



Desserte TGV directe des grandes agglomérations au départ de Lyon Part-Dieu en 2008

1.3. La desserte TGV de Lyon Part-Dieu : une proximité enviable mais une accessibilité relative

Si Saint-Etienne est assez peu desservie en TGV directs, elle bénéficie en revanche de la proximité de Part-Dieu et de sa très bonne desserte ; pourtant la nécessité d'une « rupture de charge », c'est-à-dire d'une correspondance entre TER et TGV nuance cette proximité de Saint-Etienne avec le « hub TGV régional » de Lyon.

Sans même prendre en compte Saint-Exupéry, l'agglomération lyonnaise est remarquablement desservie par les TGV : 22 A-R/jour avec Paris, 10 avec Lille (en moins de 3 heures), 19 avec Marseille (en 1 heure et demie), 4 avec Nantes (en 4 heures)...

D'autres dessertes directes, moins fréquentes, constituent également des liaisons importantes sur le plan économique et symbolique : Toulouse, Bruxelles, Nice, Strasbourg, Bordeaux, Le Havre...



Desserte TGV directe de Roissy-Charles de Gaulle en 2008

1.4. L'accessibilité TGV à Roissy – Charles de Gaulle : une absence révélatrice ?

Depuis une dizaine d'années, de nombreuses agglomérations françaises ont bénéficié de la création de liaisons TGV directes avec Roissy – Charles-de-Gaulle (aéroport international, gare TGV, RER B donnant accès au nord-est de l'Île-de-France).

Cette accessibilité est aujourd'hui un élément clé des stratégies de positionnement des grandes villes françaises pour montrer leur ouverture et leur dynamisme.

Seules quelques agglomérations ne bénéficient pas, à l'heure actuelle, de telles liaisons : Saint-Etienne, Clermont-Ferrand, Mulhouse, Le Havre, Valenciennes, Brest... (Amiens, Metz et Nancy ne sont desservies que par des gares dites « betteraves », éloignées des villes). Indirectement, la région stéphanoise bénéficie de 10 allers-retours quotidiens, via Lyon Part-Dieu. Mais la clientèle concernée par ces liaisons (voyageurs d'affaires « pressés » ou bien touristes « chargés de bagages ») ne peut guère s'accommoder de ruptures de charge et de temps de correspondance).



Un réseau européen de Lignes à Grande Vitesse en plein développement

Les années à venir vont être marquées par la mise en service de nombreuses sections de lignes à grande vitesse, accompagnée du renforcement du nombre d'allers-retours quotidiens, et de l'amélioration des temps de parcours, sur les liaisons au départ de Lyon :

- vers l'Alsace, l'Allemagne et la Suisse dès 2011 (TGV Rhin – Rhône branche est)
- vers Perpignan et Barcelone en 2012 (tunnel sous les Pyrénées dès 2009)
- vers Bordeaux (via Tours), par phases, entre 2013 et 2016
- vers Rennes, Nantes et la Bretagne en 2014
- vers Turin et Milan, à l'horizon 2020 (tunnel de base franco-italien).

Pour ces différentes dessertes, la gare de Saint-Exupéry TGV est appelée à monter en puissance : de nombreux TGV menant à l'Allemagne, la Suisse, l'Espagne et l'Italie desserviront Lyon par ce nouveau « point nodal », plutôt que Part-Dieu, qui conservera néanmoins un certain nombre de dessertes « de centre-ville » et de cœur de métropole.

► 2. Comment améliorer l'accessibilité de Saint-Etienne au réseau TGV ?

Le diagnostic pointe des faiblesses dans la desserte directe et des enjeux d'amélioration des liaisons TER à la fois avec le « hub TGV métropolitain » de Lyon Part-Dieu et avec le futur « hub TGV » de Saint-Exupéry (appelé à monter en puissance avec la mise en service des LGV Rhin-Rhône, Lyon – Turin, Perpignan – Barcelone).

2.1. Davantage de TGV jusqu'à Châteauneuf : opportunités et contraintes

L'une des premières améliorations de l'accessibilité de la région stéphanoise au réseau ferroviaire à grande vitesse pourrait être obtenue par l'augmentation du nombre de TGV desservant Châteauneuf.

Il ne s'agirait pas de créer de nouvelles liaisons à grande distance, mais de prolonger jusqu'à Saint-Etienne quelques TGV ayant pour origine/destination actuelles la gare de Part-Dieu. En théorie, rien n'empêcherait de relier Saint-Etienne au bassin méditerranéen (Marseille, Montpellier...), au prix d'un changement de sens à Part-Dieu, ou en direction du nord de la France (Lille, en desservant au passage Marne-la-Vallée et Roissy-Charles-de-Gaulle) ; ou bien encore, à moyen terme, en direction du « grand est » : Strasbourg, Bâle...

L'amélioration de l'accessibilité directe de Saint-Etienne en TGV offrirait ainsi de nouvelles origines/destinations sans nécessiter de nombreuses rames supplémentaires. En revanche, elle demande de réserver des sillons¹ dédiés, sur une voie ferrée déjà caractérisée par un nombre important de circulations, par la mixité des trafics (TGV + TER + fret), et appelée à connaître de nouveaux renforcements de desserte (TER intercity directs, tramway ferroviaire régional, etc.) En tout état de cause, l'arrivée des trains en provenance de Saint-Etienne dans le « complexe ferroviaire lyonnais » est rendue difficile par la quasi-saturation de l'infrastructure donnant accès aux gares de Perrache et Part-Dieu.



Une rame à la gare de Roissy Charles-de-Gaulle TGV

Ces contraintes ne doivent pas empêcher de chercher à renforcer la desserte TGV directe de Saint-Etienne (par exemple en direction de Roissy et du nord de la France), mais elles montrent qu'il ne peut être envisagé, en l'état actuel des infrastructures, de multiplier le nombre de TGV.

1

possibilité de passage d'un train à un horaire donné, sur un axe ferroviaire

2.2. Accélérer et renforcer la liaison ferroviaire intercités Lyon – Saint-Etienne

Depuis les années 1980 et l'invention du conventionnement « Stélyrail », relayé par la prise de compétence de la Région Rhône-Alpes en matière de TER, la liaison Lyon – Saint-Etienne, aujourd'hui prolongée jusqu'à Firminy, a connu des améliorations très importantes de la desserte, des fréquences, du confort, pour aboutir en 2007 au cadencement de l'axe et à la généralisation du matériel moderne à 2 niveaux. L'offre a été réorientée sur une origine/destination Lyon Part-Dieu, ce qui permet notamment d'offrir à la clientèle TER stéphanoise un très large panel de correspondances régionales et nationales (TGV et TER).



Un TER Rhône-Alpes à 2 niveaux, en gare de Châteauneuf

Aujourd'hui l'ensemble des acteurs locaux (Villes, Communauté d'agglomération, Département, CCI...) et tous les documents de planification (DTA, SCOT, PDU...) ont orienté le projet de développement de la région stéphanoise sur une stratégie de rapprochement avec l'agglomération lyonnaise, au sein d'une grande métropole multipolaire de taille européenne.

Le renforcement des échanges quotidiens entre les deux agglomérations nécessite des gains de temps sur les liaisons ferroviaires, pénalisées par un tracé sinueux et ancien et par l'engorgement du complexe ferroviaire lyonnais. Si des travaux d'infrastructures peuvent permettre de gagner quelques minutes, l'intensité grandissante des échanges intercités entre Lyon et Saint-Etienne milite pour la mise en place de TER directs, sans arrêts intermédiaires, notamment en heures de pointe.

Quelques créations de TER directs sont actuellement étudiées par la Région, RFF et la SNCF, mais leur généralisation est conditionnée à des travaux d'amélioration des infrastructures. Il faut trouver des solutions à la fois pragmatiques et innovantes, adaptées au « cas » des liaisons ferroviaires Lyon – Saint-Etienne.

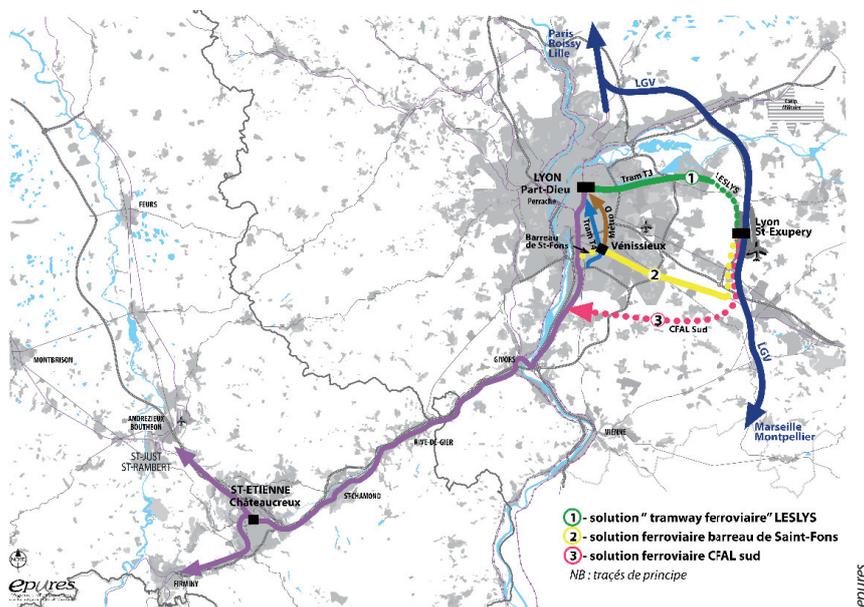
Ainsi l'ouverture des 4 allers-retours TGV quotidiens Part-Dieu - Châteauneuf à la clientèle « TER intercités » pourrait constituer à court terme une piste intéressante : la réservation obligatoire pour la clientèle TGV longue distance serait maintenue et l'accès pourrait être autorisé, sous conditions particulières, à la clientèle Lyon – Saint-Etienne. Après étude de la clientèle potentielle et des disponibilités de sièges sur les rames, cette ouverture pourrait constituer une solution ne consommant pas de sillons supplémentaires sur la voie ni de matériel roulant. Un conventionnement spécifique et l'accord des partenaires concernés sur les modalités financières et techniques de cette ouverture serait néanmoins nécessaire.

2.3. Connexion de la région stéphanoise à Saint-Exupéry : les projets en lice

Dans les années à venir, de plus en plus de dessertes TGV, notamment interrégionales et internationales, vont desservir Saint-Exupéry plutôt que Part-Dieu. Saint-Exupéry est appelé à jouer un rôle régional grandissant, tant pour l'accessibilité aérienne que TGV de toute la région Rhône-Alpes.

Plusieurs projets existent pour relier au mieux Saint-Etienne et son agglomération à Saint-Exupéry.

- Une solution transitoire avec rupture de charge à Part-Dieu : à court terme, il s'agit d'améliorer la desserte ferroviaire Châteaucreux – Part-Dieu (notamment en créant des TER directs, abordés ci-dessus), puis de faire emprunter à la clientèle la future ligne LESLYS, tramway suburbain rapide reliant Part-Dieu et Saint-Exupéry (projet porté par le Conseil général du Rhône).



Hypothèses de liaison ferroviaire Saint-Etienne / Saint-Exupéry

- Une solution ferroviaire directe empruntant le raccordement de Saint-Fons, au sud de Lyon. Elle a l'avantage de pouvoir desservir le pôle d'échanges de Vénissieux (métro, tramway, bus) et son pôle d'emploi, avec l'inconvénient d'emprunter des voies ferrées déjà surchargées de flux hétérogènes (TGV, TER, fret...).

- Une seconde solution ferroviaire directe, empruntant la section sud du futur Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise (CFAL), sous réserve que celle-ci débouche à hauteur de Sibelin (comme le souhaitent Saint-Etienne Métropole, le Département de la Loire et la CCI Saint-Etienne – Montbrison) ou de Chasse-sur-Rhône, mais pas plus au sud (Vienne, Beaurepaire...), pour que les trains en provenance de la vallée du Gier puissent emprunter ce contournement (tant pour rallier Saint-Exupéry que pour les trains de fret).

Aucun projet de desserte ferroviaire directe n'a encore été validé politiquement ou techniquement. Quelle que soit la solution retenue, le succès d'une desserte ferroviaire efficace entre Saint-Etienne et Saint-Exupéry tiendra à un temps de parcours le plus réduit possible et à des horaires de circulation aux heures de pointe, quand la congestion routière est la plus forte et le besoin de fiabilité du trajet de la clientèle le plus élevé. L'hypothèse du barreau de St Fons, aux heures de congestion routière maximale, ouvrirait au ferroviaire une cible de clientèle supplémentaire pour la desserte des zones d'emploi de l'est lyonnais, via le pôle multimodal de Vénissieux.

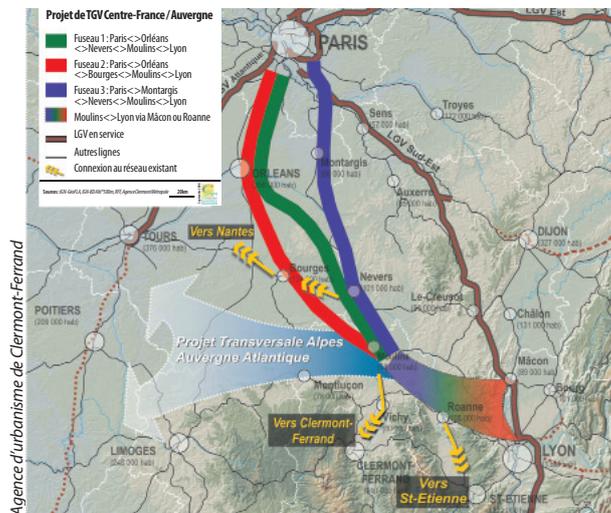
2.4. Le projet de doublement de la LGV Paris – Lyon par l'ouest : une opportunité à long terme pour Saint-Etienne ?

Dans le sillage du « Grenelle de l'Environnement » organisé par le Gouvernement fin 2007, le projet de loi relatif à la mise en œuvre des mesures décidées prévoit « la réalisation de 2 000 km de lignes ferroviaires nouvelles à grande vitesse d'ici 2020 », programme qui sera complété par « 2 500 km supplémentaires définis dans une perspective de long terme », incluant explicitement une liaison Paris – Clermont-Ferrand.

Cette liaison s'inscrit dans un contexte plus large. Dès fin 2007, l'Etat a demandé à RFF de procéder à une étude stratégique sur l'amélioration des dessertes ferroviaires du centre France, avec les 4 objectifs suivants :

- relier Clermont-Ferrand et Paris en 2 heures ;
- connecter Orléans au réseau TGV ;
- améliorer la desserte des principales agglomérations du centre France ;
- apporter des réponses aux enjeux de saturation à long terme de la ligne à grande vitesse Paris – Lyon.

La note stratégique de RFF² rendue à l'Etat en juillet 2008 s'intéresse à trois scénarii entre Paris et Moulines et à un large fuseau entre Moulines et Lyon, rejoignant l'actuelle ligne à grande vitesse entre Mâcon et la bifurcation de Montanay (donnant accès soit à Part-Dieu, soit à Saint-Exupéry).



Synthèse des fuseaux envisagés pour la LGV Paris - Lyon par le centre France

Les élus auvergnats plaident pour le tracé le plus au sud, offrant le temps de parcours le plus rapide entre Clermont-Ferrand et Lyon, tout en desservant le bassin roannais, qui s'inscrit dans une vision de plus long terme, avec le projet « Transline » (Transversale Alpes Auvergne Atlantique).

Ce tracé sud offre également l'opportunité de desservir Saint-Etienne avec des TGV en provenance de Paris/Ile de France, sans passer par Lyon. Il serait alors nécessaire d'électrifier la voie ferrée classique Roanne – Saint-Etienne, déjà à double voie et qui constitue par ailleurs un axe fret pour les échanges entre Lyon, l'Auvergne et la façade atlantique (axe fret Lyon / Nantes).

Si ce projet se concrétise, au-delà de l'horizon 2020, ces TGV Saint-Etienne – Paris/Ile-de-France via Roanne pourraient constituer une alternative intéressante, en terme de temps de parcours, à l'itinéraire actuel via Lyon et le Creusot, tout en offrant également une opportunité d'ouverture sur la façade atlantique. En revanche, il ne répond pas au besoin

de rapprocher Lyon et Saint-Etienne dans une logique métropolitaine, ni d'ouvrir la région stéphanoise sur les liaisons à grande vitesse en direction de l'Italie, de la vallée du Rhône et de l'Est de la France.

Il semble par conséquent souhaitable que les acteurs stéphanois participent aux réflexions sur le projet de LGV « centre France – Auvergne » compatible avec ces opportunités de desserte, tout en se mobilisant pour des actions opérationnelles à court et moyen termes qui optimisent la connexion à Lyon, Saint-Exupéry, et au-delà au réseau européen à grande vitesse.

