



Cahier d'acteur n°62

janvier 2012

Les cahiers d'acteurs sont des contributions publiées par la CPDP LGV POCL. Elle s'assure que ces contributions respectent les règles qu'elle a fixées et qui sont rappelées sur son site internet www.debatpublic-lgv-pocl.org. Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

La LGV POCL par Roanne : une logique d'aménagement du territoire

Le Syndicat d'Études et de Programmation pour l'Aménagement du Roannais (SYEPAR), composé de 6 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale et d'une commune isolée, a pour mission la mise en révision du Schéma Directeur de l'Agglomération Roannaise, et l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Roannais sur un périmètre de 51 communes représentant près de 105 000 habitants.

Le périmètre du SCOT est localisé dans l'arrondissement territorial nord du département de la Loire, situé dans la franche Ouest de la Région Rhône-Alpes constituant ainsi un espace d'interface entre l'Auvergne et la Bourgogne.

*Le SYEPAR par la rédaction de ce cahier d'acteur défend la **variante par Roanne** comme étant le **seul scénario pertinent du projet LGV POCL au regard du critère de fonctionnalité d'aménagement du territoire** permettant à la fois de desservir les agglomérations et villes du Grand Centre et d'assurer des liaisons transversales modernes entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes.*

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Syndicat d'Études et de Programmation
pour l'Aménagement du Roannais
(SYEPAR)

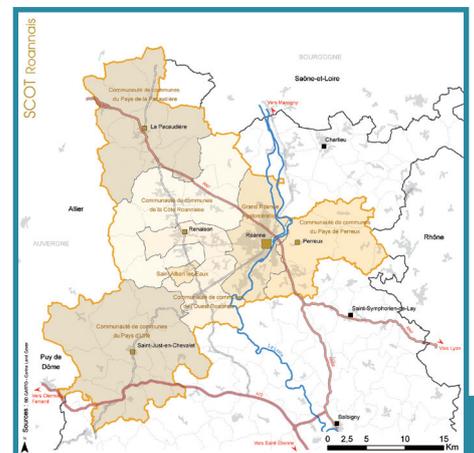
63, rue Jean Jaurès
BP 70183

42313 Roanne Cedex

Tél. : 04 77 68 96 00

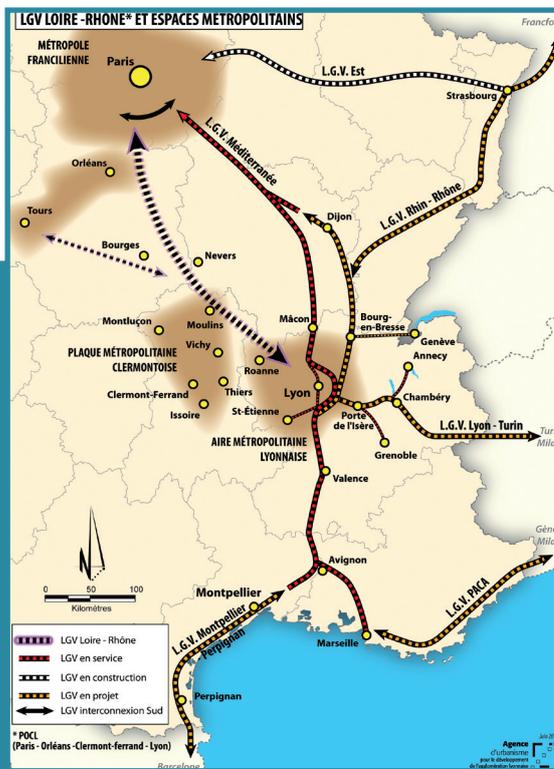
kdussud@scotroannais.fr

www.scotroannais.fr



Périmètre SYEPAR

La variante par Roanne : le seul scénario répondant à la fonctionnalité d'aménagement du territoire



La réalisation du projet doit constituer une véritable opportunité d'inscrire la LGV POCL dans une **logique d'aménagement du territoire** qui répond à de nouvelles fonctionnalités définies dans les objectifs complémentaires de la commande ministérielle.

La variante par Roanne assure la desserte des capitales régionales du Grand Centre et constitue **la seule option du projet garantissant une fonctionnalité optimale d'aménagement du territoire**. Elle permet de desservir un réseau de villes moyennes et notamment Roanne identifiée comme **polarité de l'aire**

métropolitaine lyonnaise et d'envisager en complément, **la desserte de Saint-Etienne**, agglomération de plus de 400 000 habitants.

Par ailleurs, cette option en améliorant de manière significative les temps de parcours entre les pôles métropolitains lyonnais et clermontois (-1h10), permet d'assurer des liaisons à grande vitesse transversales entre ces deux grandes capitales régionales aux liens étroits et multiples.

Si la variante par Mâcon satisfait globalement aux objectifs généraux de la commande ministérielle, elle ne permet pas d'assurer un niveau de desserte convenable pour le sud du Grand Centre et de répondre pleinement à des fonctionnalités complémentaires pour envisager l'insertion du projet dans une échelle d'aménagement du territoire plus vaste, telle qu'une connexion à grande vitesse future en direction de l'arc atlantique. **La variante du projet par Mâcon double le tracé existant de la LN1 entre Mâcon et Lyon dans une vallée déjà saturée par les infrastructures en écartant les territoires de l'ouest de Rhône-Alpes et du sud du Grand Centre d'une desserte ferroviaire moderne à dimension transrégionale et européenne.**

Un enjeu vital pour la desserte d'une agglomération moyenne identifiée comme polarité de l'aire métropolitaine lyonnaise

Renouer avec la notoriété du Roannais

La desserte de Roanne par la LGV POCL constitue un formidable effet de levier pour le territoire, dont le SCOT porte les ambitions à l'horizon 2030 et pour lequel un des objectifs de développement repose sur «le Roannais, un territoire connecté, influent et ouvert».

Les ambitions du SCOT du Roannais s'articulent autour du renforcement et de la valorisation du cœur d'agglomération, de la qualité du cadre de vie, et de l'attractivité du territoire au sein de l'espace ligérien et de l'aire métropolitaine lyonnaise, mais également dans le contexte français et européen.

Positionné le long de la Loire et traversé par la RN7, le Roannais a longtemps été un territoire de passage, ce qui a orienté à certaines époques ses spécificités économiques. Roanne était le lieu de passage de la grande voie française de Paris à Lyon, et de la remontée de la Loire par le fleuve pour le transport des marchandises

jusque vers Paris. Depuis les années 60, les infrastructures modernes de transport (autoroutier et ferroviaire) ont systématiquement contourné le territoire contribuant ainsi à infléchir les dynamiques démographiques et économiques. **Le Roannais est aujourd'hui dans l'attente de la réalisation de projets d'infrastructure qui le remettent au cœur des grands flux, comme le témoigne la forte mobilisation citoyenne lors de la réunion publique organisée par la CPDP le 13 octobre 2011 à Roanne, qui a réuni plus d'un millier de participants (élus, acteurs, associations, citoyens...).**

Le défi majeur qui se présente au Roannais est celui de son renouvellement démographique et économique. L'économie longtemps prospère a subi des mouvements de restructuration successifs obligeant de nombreux habitants à quitter le territoire vers des pôles d'emploi plus prometteurs car mieux desservis, contribuant ainsi au vieillissement démographique.

Le territoire compte de grands noms de l'industrie et a été le berceau de certaines innovations structurantes :

- des leaders mondiaux tels Michelin, Nexter, Gimaex ;
- des innovations comme la fabrication d'autoclaves de stérilisation : Barriquand ;
- des grands noms du textile : Yves Delorme, Devernois, Carré Blanc, Devaux ;
- des entreprises agro-alimentaires : Révillon, Les Eaux Minérales de Saint-Alban, Valentin Traiteur, Les Délices du Palais...

La desserte de Roanne par la LGV POCL permettra de **renouer avec la notoriété et l'attractivité du territoire**, confortés par les orientations du SCoT qui auront permis de développer les conditions favorables à la mise en œuvre d'une stratégie économique s'appuyant sur les potentialités endogènes et sur le développement des filières innovantes: le numérique, l'écologie industrielle, la déconstruction, l'agroalimentaire, la filière viande, et le bois-éco-construction.

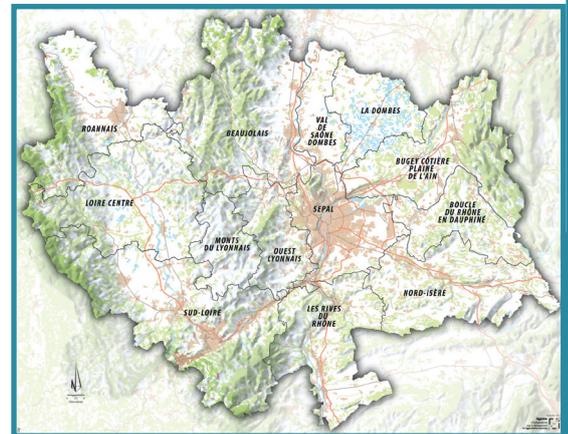
Renforcer les fondements de l'inter-scot de l'aire métropolitaine lyonnaise pour une métropole ouverte

Avec plus de 3 millions d'habitants, l'aire métropolitaine lyonnaise pèse dans le concert des métropoles européennes. Son poids démographique, sa fonction de commandement et son niveau d'activité en font la deuxième métropole française et la première du grand sud-est de la France. **Située à la croisée des flux européens nord-sud et est-ouest, elle constitue également un carrefour européen qui lui donne naturellement une vocation d'eurocité.**

Les 13 SCOT, fédérés au sein de l'Interscot de l'aire métropolitaine lyonnaise, démarche dans laquelle le SCOT du Roannais s'est pleinement investi depuis 2007, s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire et articulée autour d'une **organisation multipolaire** visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun.

La desserte de Roanne par la LGV POCL s'inscrit dans les objectifs « d'une métropole ouverte », par un **renforcement de la légitimité de la polarité roannaise**, notamment en constituant la **porte métropolitaine**

nord-ouest, ouverte sur l'Auvergne et au-delà, l'Arc atlantique. Par ailleurs, Roanne est aujourd'hui une des seules agglomérations de plus de 50 000 habitants de l'aire métropolitaine à être dépourvue d'une desserte par des lignes ferroviaires électrifiées et modernes.



Territoires de l'Interscot de l'aire métropolitaine lyonnaise

Consolider la centralité roannaise dans l'espace ligérien

En repositionnant Roanne et son agglomération sur les grands axes de communication nationaux et européens, la desserte de Roanne par la LGV POCL permet de répondre aux ambitions du SCoT pour « un **cœur d'agglomération identifié comme la centralité incontournable du Nord du département de la Loire** ». Roanne, ville-centre d'une unité urbaine de 80 000 habitants, possède un bassin de vie et d'emploi de 140 000 habitants, qui dépasse les limites de son arrondissement territorial. Son hinterland s'étend en direction du Sud Saône-et-Loire, de l'Ouest Rhodanien, du Sud Allier, grâce à une centralité confirmée sur le plan des services et des équipements et de l'offre en emplois.

La présence de nombreux services et équipements dont un tribunal de Grande Instance, un Centre Hospitalier, hôpital de référence de son bassin de santé, qui se situe parmi les cinq plus grands établissements publics de la région Rhône-Alpes (hors CHU) avec plus de

2 000 professionnels, un pôle d'enseignement supérieur composé de quatre sites majeurs et de plus de 2 000 étudiants, des équipements de culture et de loisirs (Halle Vacheresse, Scarabée, Théâtre et Médiathèque universitaire) fait de Roanne un pôle incontournable de l'espace ligérien.

L'accessibilité directe de Roanne par une desserte ferroviaire performante **confortera la polarité roannaise au sein de l'espace Loire-Nord** et palliera aux éventuels déséquilibres ayant pu s'opérer en faveur du territoire plus rural du Centre-Loire qui ne remplit pas les mêmes fonctionnalités, avec la mise en service du tronçon de l'A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny dont l'accès est situé à 26 km de Roanne.

La desserte de Roanne par la LGV POCL permet ainsi à une échelle plus locale de répondre à une fonctionnalité d'aménagement du territoire en confortant la polarité historique de l'agglomération roannaise dans son bassin de vie et d'emploi.

La desserte en gare centrale de Roanne, une alternative à étudier

Une alternative plus compatible aux lois SRU et Grenelle...

La solution de la desserte en gare centrale de Roanne doit être étudiée et envisagée au regard des dispositions des lois Solidarité et Renouvellement Urbains et Engagement National pour l'Environnement, puisqu'elle permet notamment de limiter les effets d'emprise sur le foncier agricole, de renforcer le poids

de la centralité et de favoriser l'intermodalité entre les différents moyens de transport. Cette alternative doit d'autant plus faire l'objet d'un examen attentif que les potentiels fonciers aux abords de la gare de Roanne sont importants et dont la plupart sont déjà maîtrisés par la puissance publique.

...qui permet d'envisager le raccordement à Saint-Etienne



Gare de Roanne
Crédit SYEPAR

Par ailleurs, la desserte en gare centrale de Roanne, avec électrification et aménagement de la ligne Roanne / Saint Etienne, assure une **connexion directe avec la gare de Saint-Etienne** avec un gain de 30 minutes de temps de parcours entre cette agglomération de plus de 400 000 habitants et l'Île de France.

La desserte de Saint-Etienne par Roanne permettrait également de soulager le sillon du Gier déjà fortement engorgé par le trafic TER entre Lyon et Saint-Etienne.

CONCLUSION

Le débat public sur la LGV POCL permet de réaffirmer l'engagement du SYEPAR pour le développement et la modernisation des infrastructures de transport affiché dans le SCOT du Roannais, comme moteur d'attractivité pour le territoire.

La variante par Roanne est le seul scénario répondant pleinement à la dimension d'aménagement du territoire du projet LGV POCL en garantissant :

- le désenclavement des régions du Grand Centre et de l'ouest de Rhône-Alpes non desservis à ce jour par une liaison ferroviaire moderne en direction de Paris et des grandes capitales régionales et européennes ;
- l'amélioration significative du niveau de desserte entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes ;
- le confortement de Roanne dans sa position de pôle nord-ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise et du nord de l'espace ligérien ;
- la mise en œuvre de fonctionnalités complémentaires, avec la desserte de Saint-Etienne par Roanne.



Syndicat d'Études et de
Programmation pour
l'Aménagement du Roannais
(SYEPAR)
63, rue Jean Jaurès
BP 70183
42313 Roanne Cedex
Tél. : 04 77 68 96 00
kdussud@scotroannais.fr
www.scotroannais.fr

COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC SUR
LE PROJET DE LIGNE A GRANDE VITESSE PARIS / ORLÉANS / CLERMONT-FERRAND / LYON

68 rue du Faubourg Saint-Honoré, 75008 Paris - Tél. : 01 53 43 62 67
secretariat.general@debatpublic-lgv-pocl.org
www.debatpublic-lgv-pocl.org

cndp
Commission particulière
du débat public
LGV POCL