

Ligne à Grande Vitesse
Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon



Aménagement et développement des territoires

Aire urbaine de Roanne
Février 2011

Réseau ferré de France (RFF), propriétaire du réseau ferré national et maître d'ouvrage du projet, a initié des études générales et techniques d'une ligne à grande vitesse (LGV)

Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon.

Ces études sont cofinancées par l'Etat, la Région Ile-de-France, la Région Centre, la Région Bourgogne, la Région Auvergne, la Région Rhône-Alpes et RFF.

Au stade amont actuel, les études visent à éclairer les fonctionnalités et les enjeux majeurs qui constituent le fondement des orientations possibles. Dans ce contexte, et si l'opportunité de la ligne était confirmée par le débat public, les analyses feront l'objet d'études de plus en plus détaillées, selon les processus habituels.

Dans ce cadre, ce document précise les enjeux de développement et d'aménagement liés au projet LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Roanne.

Il a été établi par Setec Organisation et son contenu reste de sa propre responsabilité.

Sommaire

PREAMBULE	1		
1. DIAGNOSTIC	2		
1.1. UNE PROFONDE FRAGILISATION DES RESSORTS ECONOMIQUES TRADITIONNELS, UNE ACTIVITE INDUSTRIELLE DEMEURANT STRUCTURANTE	3		
1.1.1. Des socles économiques « traditionnels » ayant connu hier un rayonnement considérable	3		
1.1.2. Une très forte empreinte sociale et urbaine	3		
1.1.3. L'activité industrielle productive reste cependant encore structurante et génératrice de savoirs-faires spécifiques	4		
1.2. UNE MUTATION ECONOMIQUE EN MARCHÉ	5		
1.2.1. Un important mouvement de diversification économique	5		
1.2.2. Une dynamique de reconversion industrielle vers des excellences à haute valeur ajoutée	5		
1.2.3. L'affirmation d'une vocation résidentielle	6		
1.2.4. L'amorce d'un nouveau dynamisme	6		
1.3. DES ATOUTS STRATEGIQUES POUR ASSEOIR UNE NOUVELLE PHASE DE DEVELOPPEMENT	8		
1.3.1. La proximité métropolitaine lyonnaise et la situation géographique centrale à l'échelle de la France et de l'Europe de l'Ouest	8		
1.3.2. Un potentiel de tourisme de court-séjour	8		
1.3.3. Un fort potentiel de renouvellement urbain, en particulier autour de la gare	9		
2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT	10		
2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR AFFERMIR LA MUTATION ECONOMIQUE ROANNAISE	11		
2.1.1. Une opportunité pour renforcer le maintien et le développement des activités déjà présentes en Roannais	11		
2.1.2. Une opportunité pour renforcer la mutation industrielle vers des excellences technologiques à haute valeur ajoutée et pour donner davantage de crédit à la vocation de Roanne comme ville de tertiaire supérieur	11		
2.2. DEUXIEME EFFET : EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE, LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ROANNE CHANGER DE STATUT EN DEVENANT UN DES POLES ORGANISATEURS DE L'ESPACE METROPOLITAIN LYONNAIS	12		
2.2.1. Une opportunité pour positionner Roanne comme une porte d'entrée économique ouest de la métropole lyonnaise	12		
2.2.2. Une opportunité pour accentuer la dynamique résidentielle du Roannais, permettant d'assurer un renouveau démographique et un profond renouvellement de l'agglomération centrale.	12		
2.2.3. Une opportunité pour susciter une dynamique touristique orientée vers le tourisme de court séjour	13		
2.2.4. De là, une opportunité pour permettre un développement métropolitain plus durable	13		
2.3. TROISIEME EFFET (EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE). LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ROANNE DE DEVENIR, A LONG TERME, UN POINT D'ARTICULATION D'UN DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN A L'OUEST DE LYON	14		
2.4. QUATRIEME EFFET (EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE). LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ROANNE ACQUERIR UNE IMAGE VALORISANTE, ASSOCIEE A UNE METROPOLE	14		
2.5. EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE, UNE INTENSITE D'EFFETS POUR ROANNE ET SON BASSIN DE VIE CORRELEE A LA SITUATION DE LA GARE NOUVELLE : PLUS LA GARE NOUVELLE SERAIT PROCHE DU CONTINUUM URBAIN, PLUS LE POTENTIEL D'EFFETS SERAIT IMPORTANT	15		
3. SOURCES	16		
3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES	16		
3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC	16		
3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE	16		

PREAMBULE

Ce rapport traite des enjeux de développement et d'aménagement du territoire liés au projet de LGV POCL à l'échelle de l'aire urbaine de Roanne. Il constitue une déclinaison du document de cadrage national et européen sur l'aménagement du territoire.

Il se compose d'un diagnostic de l'aire urbaine et des effets prospectifs potentiels de développement et d'aménagement que pourrait avoir le projet de LGV POCL dans l'aire urbaine de Roanne.

Le diagnostic est synthétique : il met en avant les éléments ayant un lien direct avec les thématiques impactées par la desserte d'un territoire par la Grande vitesse ferroviaire. Ainsi, il identifie :

- les éléments, existants ou potentiels, générateurs de déplacements supra-régionaux au sein de l'aire urbaine,
- le rayonnement de Roanne, c'est-à-dire son attractivité et son influence, en le replaçant au sein du contexte national et européen, et en qualifiant et localisant les éléments de ce rayonnement,
- les échanges et coopérations entretenus avec les autres villes,
- la stratégie de développement des acteurs roannais.

1. DIAGNOSTIC

Comptant 104 000 habitants dans son aire urbaine, Roanne est établie au cœur d'un bassin, la plaine de Roanne, délimitée au Nord, à l'Est et au Sud par les moyennes montagnes du Nord Est du Massif Central (monts de la Madeleine, Beaujolais, monts du Lyonnais). Après avoir vécu des épisodes extrêmement intenses de son développement urbain tout au long des 19 et 20^{ème} siècles, Roanne vit actuellement un moment singulier et important de son histoire. Précocement et intensément industrialisée, elle a été particulièrement éprouvée par l'effondrement qu'elle n'a longtemps pu que subir de ses bases économiques. Aujourd'hui toutefois, le mouvement dépressionnaire semble prendre fin, et Roanne être en mesure de se réinventer sans renier son identité. Pour engager une nouvelle ère de développement, elle dispose d'atouts pouvant être tout à fait stratégiques à condition d'être pleinement valorisés, à commencer par la proximité de la métropole lyonnaise et plus globalement par sa situation d'interface entre Rhône-Alpes, Auvergne et Bourgogne.

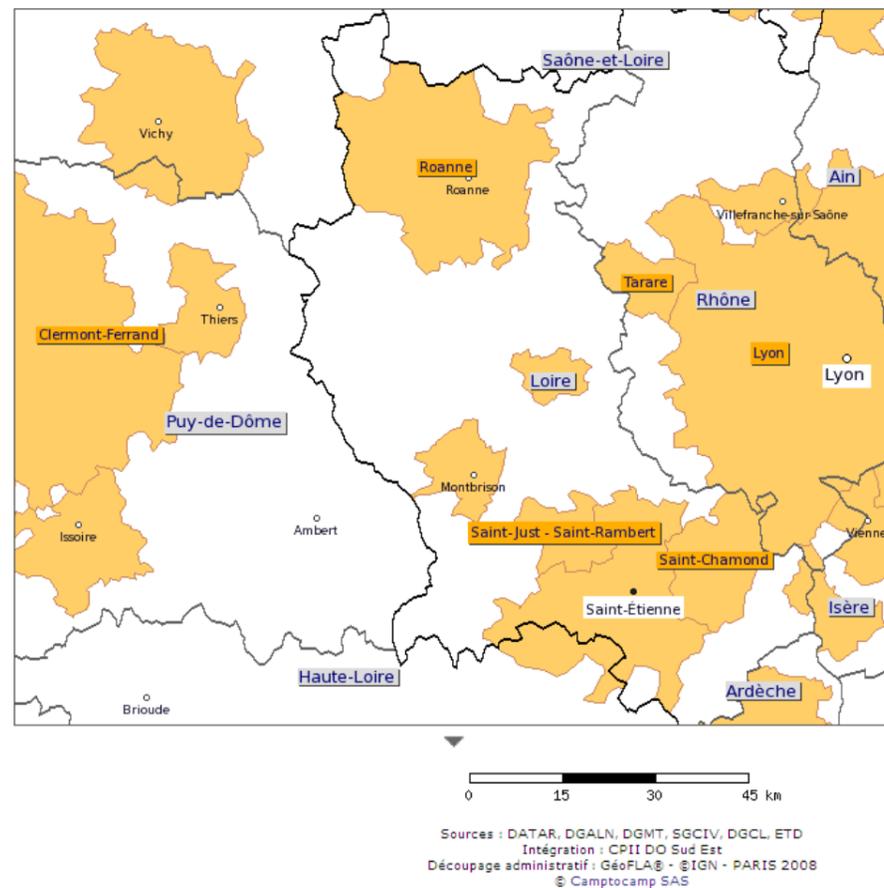


Figure 2 : situation de Roanne à l'échelle de l'agglomération (unité urbaine) (carte : IGN).

Figure 1 : situation de l'aire urbaine de Roanne à l'échelle interrégionale. Les périmètres en jaune correspondent à ceux des aires urbaines (données : Insee ; carte, Datar, Observatoire des Territoires).

1.1. UNE PROFONDE FRAGILISATION DES RESSORTS ECONOMIQUES TRADITIONNELS, UNE ACTIVITE INDUSTRIELLE DEMEURANT STRUCTURANTE

Roanne a vu son modèle de développement fortement ébranlé à partir du milieu des années 1960, au fur et à mesure de l'émergence d'une concurrence étrangère à bas coûts sur les produits issus de la Première Révolution industrielle (textile, métallurgie) et du déclasserment de son carrefour d'infrastructures. Bien que cette remise en cause ait été particulièrement vive, plus que dans d'autres espaces du territoire national, étant donné la grande importance de ces ressorts de développement pour l'économie roannaise, l'industrie structure encore largement l'activité de l'aire urbaine de Roanne et de son bassin de vie.

1.1.1. Des socles économiques « traditionnels » ayant connu hier un rayonnement considérable

Une capitale textile

Roanne est depuis le 19^{ème} siècle un des plus importants centres textiles de France. Cette activité a connu plusieurs cycles, avec le développement successif de différentes spécialités : la filature au 18^{ème} siècle ; le tissage du coton au 19^{ème} avec une spécialisation dans les tissus « Vichy » à carreaux, productions populaires, puis dans les tissus fantaisie, davantage liées à la mode ; la bonneterie, au 20^{ème} siècle, Roanne devenant le plus important centre français avec Troyes, employant plus de 10 000 salariés au milieu des années 1960. L'industrie cotonnière employa elle aussi jusqu'à 10 000 salariés au tournant du 20^{ème} siècle. Cette activité textile a également assuré le développement de certaines parties du Roannais, la montagne beaujolaise (vallée du Rhins notamment), Charlieu et la vallée du Sornin (soierie).

Le déclin s'est traduit, plusieurs décennies durant, par une très forte contraction des emplois (perte de 80 % des emplois entre 1975 et 2007, soit plus de 18 000 emplois, source : Assedic) et par la fermeture de nombreuses entreprises dont certaines des plus emblématiques : France Rayonne, spécialiste du textile artificiel ou les Ateliers roannais de confection textile (ARCT). Toutefois, Roanne demeure aujourd'hui encore, un des principaux centres textiles en France (cf 1.1.3.).

Une place forte de la production d'armes

La métallurgie et la mécanique ont véritablement pris leur essor avec la création d'un Arsenal durant la première guerre mondiale, en 1917. Cette implantation répondait d'abord à des considérations stratégiques, Roanne se situant loin de la zone des combats, et économiques, Roanne disposant d'un savoir-faire dans le travail des métaux grâce au développement d'une activité métallurgique au 19^{ème} siècle, de la proximité du bassin minier de Saint-Etienne et des aciéries du Creusot.

Dédié à la production, l'histoire de l'Arsenal est jalonnée par une succession d'activités : obus, canons, productions civiles dans les années de reconstruction post seconde guerre mondiale. Occupé par la société Nexter Systems et par l'établissement spécialisé du commissariat de l'Armée de Terre (Escat), il est actuellement spécialisé dans la production de véhicules blindés de combat (chars), dans la rénovation de matériel et l'approvisionnement en pièces détachées.

Les nouvelles orientations de l'armement liées aux changements géostratégiques internationaux, ont entraîné depuis les années 1990 une baisse conséquente des commandes militaires de l'Etat. Ayant rassemblé jusqu'à 3 000 employés dans les années 1980, l'Arsenal compte aujourd'hui environ 900 emplois (780 environ chez Nexter, 150 environ à l'Escat).

Roanne, « triomphe des transports » (Fernand Braudel)

Roanne a constitué un carrefour névralgique à l'échelle de la France du 15^{ème} siècle aux années 1960.

Site de tête de navigation de la Loire, à l'interface entre Bassin parisien, Massif Central et Sillon rhodanien, la situation de carrefour naturel devint stratégique à partir de la Renaissance, suite à l'intégration de Lyon et de la Provence au domaine royal, et fut constamment valorisée plusieurs siècles durant. Roanne devint le principal carrefour sur l'axe Paris-Lyon-Méditerranée, ce qui fit dire à l'historien Fernand Braudel, qu'elle symbolisait alors « le triomphe des transports ». L'essor des activités de transport et de commerce généra un important développement, permettant à Roanne de devenir une véritable ville, alors qu'elle n'était jusqu'alors qu'un bourg.

Pendant plusieurs siècles, Roanne a été desservie par deux voies principales de transport reliant Paris à Lyon et à la Méditerranée :

- la voie fluviale : tête de navigation sur la Loire, port français situé le plus à l'intérieur des terres, le port de Roanne connut une grande activité, faisant de lui le 2^{ème} en France jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle : il exporta tour à tour des ressources minérales (minerais de plomb, de cuivre et d'argent du Roannais, puis de la houille stéphanoise à partir du 18^{ème} siècle), des productions du Midi (vins, huiles, épices) et des productions locales (vins de la Côte roannaise, productions textiles du Roannais et du Beaujolais) ;
- la route : Roanne fut une ville étape sur la voie bourbonnaise reliant Paris à Lyon et à la Méditerranée, successivement route royale, impériale puis nationale (RN7), « route bleue des vacances » chantée en son temps par Charles Trenet.

L'accessibilité roannaise s'est toutefois dégradée progressivement avec l'avènement du chemin de fer et le déclin de la batellerie (fermeture du port de commerce en 1992) d'une part et la primauté de la voie bourguignonne comme principal axe terrestre reliant Paris à Lyon et à la Méditerranée (autoroute A6, LGV Sud-Est), sans mise à niveau parallèle de l'axe bourbonnais (pas d'autoroute, ligne ferroviaire non électrifiée dans son intégralité). Roanne n'est ainsi plus desservie par les principaux réseaux de transport (LGV, autoroutes, aéroport international, canal à grand gabarit...).



Figures 3, 4 et 5, de gauche à droite : usine textile de Roanne au début du 20^e s, atelier de construction de chars, port fluvial de Roanne (photos : Ville de Roanne, Ecpad, Ville de Roanne).

1.1.2. Une très forte empreinte sociale et urbaine

Les activités industrielles ont profondément marqué l'agglomération roannaise et son bassin de vie.

Elles ont exercé une forte influence sur son évolution démographique, d'abord comme vecteur d'une forte expansion jusqu'en 1975 et depuis d'une contraction assez sensible. L'agglomération roannaise a en effet cru de 9 000 habitants en 1800, à 44 000 habitants en 1911 puis à 90 000 en 1975, lui permettant de s'affirmer comme un centre de bassin de vie autonome. Inversement, l'agglomération roannaise a perdu, depuis 1975, plus de 12 000 habitants (77 500 en 2007, sources : Insee).

Les activités industrielles ont également façonné le paysage urbain de l'agglomération. Elles ont tout d'abord engendré une très large extension du tissu de faubourg ouvrier, caractérisé par une imbrication entre entrepôts, usines et logements. Cette morphologie urbaine s'étend du centre historique aux entrées de ville. Sa présence dans le centre de Roanne constitue une caractéristique spécifique : l'industrialisation s'est accompagnée au 19^{ème} siècle par la restructuration totale du tissu urbain, ne laissant subsister quasiment aucun bâti préexistant. La création de l'Arsenal s'est accompagnée pour sa part de la création ex nihilo du quartier éponyme, fait de cités ouvrières et d'équipements. Désormais, la désindustrialisation pose de forts enjeux urbains à l'acuité singulière pour une ville-centre.

- L'affaiblissement démographique est très significatif. Entre 1975 et 2007, la commune de Roanne a perdu près de 20 000 habitants, passant de 55 200 à 35 800 habitants, soit plus d'un tiers de sa population (source : Insee). De telles proportions dépassent celles d'autres villes moyennes industrielles centres de bassin de vie, pourtant elle aussi durement éprouvées par les mutations industrielles comme Montluçon, Vierzon, Saint-Dizier, Sedan ou Saint-Quentin.
- Les enjeux de requalification sont particulièrement importants. La déprise industrielle a accentué la discontinuité consubstantielle au tissu de faubourg ouvrier : les entrepôts et autres locaux industriels sont devenus pour la plupart vacants ou ont laissé place à des friches, des délaissés ou des terrains vagues, pour former des espaces de faible diversité fonctionnelle et, en certains points, des enclaves particulièrement déqualifiées, comme le quartier des bords de Loire. Cette discontinuité a été renforcée par la déprise résidentielle et commerciale, plus ou moins forte selon les quartiers.
- Cette déqualification a induit l'apparition d'un fonctionnement périurbain de l'agglomération, caractérisé par des phénomènes de périurbanisation et de rurbanisation en cercles concentriques autour de Roanne : d'abord à l'Ouest (côte Roannaise), puis au Sud (Commelle-Vernay), puis désormais à l'Est (pays de Perreux).

L'empreinte industrielle est également d'ordre social, avec un profil socio-économique caractéristique :

- la proportion d'ouvriers reste forte (28,4 % des emplois de l'aire urbaine en 2007 contre 27 % dans celle de Vichy, 25,6 % dans celle de Villefranche-sur-Saône, 25,5 % dans celle de Montluçon, 23,9 % dans celle de Bourges), et celle de cadres et professions intellectuelles supérieures particulièrement faible (8,9 % des emplois de l'aire urbaine en 2007 contre 13,1 % dans celles de Bourges et de Villefranche-sur-Saône, 9,3 % dans celles de Montluçon et Vichy).
- Le revenu moyen, notamment dans les secteurs les plus industrialisés, est particulièrement bas : ainsi la commune de Roanne comptait, en 2007, 46,2 % de ses foyers fiscaux imposés et un revenu net imposable par foyer fiscal imposable de 16 800 euros, soit des chiffres nettement inférieurs à la moyenne nationale (55,5 % des foyers fiscaux imposés et un revenu net imposable de 23 000 euros) et même à la moyenne de l'aire urbaine roannaise (53,3 % des foyers fiscaux imposés et un revenu imposable de 20 700 euros, source : Insee).

Enfin, l'image de Roanne dans les consciences collectives nationales est fortement liée aux évolutions de ses ressorts économiques traditionnels. Leur remise en cause a soit fait quelque peu « disparaître » Roanne de la scène nationale (Roanne n'est plus une ville étape sur la route des vacances et ne dispose plus que d'une faible visibilité dans les médias), soit associée aux affres connues par les bassins industriels en reconversion (plans sociaux, précarité ou drame social). A une échelle régionale, sa difficulté d'accès est aussi mise en avant, Roanne étant encore vue de Lyon, « au-delà des montagnes ».



1.1.3. L'activité industrielle productive reste cependant encore structurante et génératrice de savoirs-faires spécifiques

Elle représentait encore près de 15 000 emplois fin 2007 (source : Assedic - CCI du Roannais). Elle a considérablement évolué depuis 35 ans : elle s'est adaptée aux mutations et s'est diversifiée.

En dépit des fortes remises en cause, les deux secteurs industriels traditionnels ont subsisté et continuent à jouer un rôle structurant.

- Le secteur de la mécanique et de la métallurgie regroupait fin 2007 environ 180 établissements et 5 000 emplois. Il est parvenu à créer près de 1 000 nouveaux emplois entre 1998 et 2008, en dépit de la suppression concomitante de plus près de 1 100 emplois chez le principal donneur d'ordre du secteur, GIAT-Industries – Nexter. Il projette la création d'une nouvelle filière de déconstruction et rénovation de véhicules spéciaux et de transformation des métaux (éco-industries).
- Le secteur du textile-habillement regroupait fin 2007 environ 200 établissements, près de 4 000 emplois. Il s'est engagé dans une mutation profonde. Il constitue aujourd'hui l'un des rares bassins en France réunissant, à l'exception de la filature, la plupart des activités du secteur. Représentant environ 13% de la production nationale du textile-habillement, Roanne possède des spécialités marquées. Elle est notamment considérée comme la capitale du prêt-à-porter maille (70 % des pulls fabriqués en France le sont dans le Roannais).

Les secteurs traditionnels ont été relayés par d'autres, notamment l'agro-alimentaire (environ 180 établissements et 1 600 emplois), secteur s'appuyant à la fois sur les ressources du terroir et sur des procédés plus industrialisés (produits carnés, eaux minérales, plats cuisinés, pâtisserie, lait, vins, chocolaterie...), le caoutchouc et la chimie (environ 1 100 emplois en 2007), principalement représentés par Michelin, premier employeur privé du Roannais (près de 900 emplois), ainsi que par le papier-carton et l'industrie du bois (environ 800 emplois chacun).

Cette activité industrielle productive est essentiellement le fait de PME/PMI, flexibles et réactives, fortement insérées dans les échanges. Certaines sont leaders dans leur secteur et disposent d'une certaine notoriété :

- textile : Carré Blanc, Descamps-Jalla, Delorme, Griffon Frères, Deveaux, Devernois...
- mécanique : Demurger, Potain, Barriquand...
- agro-alimentaire : eaux minérales de Saint-Alban, Révillon chocolatier, Maison Troisgros...

L'industrie continue par ailleurs d'exercer une forte emprise culturelle. Le Roannais possède une main-d'œuvre de culture et de qualification industrielle, doté d'un certain sens de l'initiative, car ayant appris à compter d'abord sur elle-même, et de la solidarité. Ainsi, en 2006, parmi la cinquantaine d'agglomérations comprises entre 70 000 et 100 000 habitants, Roanne se distinguait, comme la 4^{ème} pour le taux de création d'entreprises (source : L'Entreprise). Les acteurs locaux veillent pour leur part à diffuser la culture scientifique, technique et industrielle à travers un programme pluriannuel d'actions thématiques, des fonds de soutien et des expositions annuelles.

Figure 6, 7, 8, 9, 10, de gauche à droite faubourgs industriels de Livatte et de Mulsant à Roanne, usine Nexter, usine Jalla à Régny, Ferme Collet à Renaison (photos : Setec Organisation).

1.2. UNE MUTATION ECONOMIQUE EN MARCHÉ

Après plusieurs décennies de reconversion, Roanne semble trouver une nouvelle voie de développement. Elle a diversifié son industrie, l'a engagée dans le développement d'excellences technologique à haute valeur ajoutée, et a développé son activité tertiaire. Elle commence à en retirer les premiers bénéfices : elle est parvenue à stabiliser le nombre d'emplois salariés privés, à contenir le chômage et connaît un frémissement démographique.

1.2.1. Un important mouvement de diversification économique

L'économie roannaise s'est fortement tertiaisée, gagnant plus de 14 000 emplois privés entre 1975 et 2007 (source : Assedic). Cette progression correspond à un rattrapage et permet désormais à Roanne de présenter une structure économique plus proche de la moyenne nationale qu'il y a 30 ans. La masse salariale du secteur tertiaire représente par exemple 47 % de la population active contre 21 % il y a 25 ans. Parmi les diverses activités tertiaires, les services aux entreprises constituent un moteur du développement. Ils ont créé en 10 ans (1997-2007), plus de 2 400 emplois. Ils procèdent de l'externalisation de certaines fonctions supports (services comptables, services clients, activités administratives), de nouveaux besoins générés par les nouvelles technologies (informatique, services numériques...) et par l'environnement concurrentiel (conseil, assistance, ingénierie...). L'implantation du centre d'appels de la société Transcom Worldwide en 2004 est la plus emblématique (600 emplois). La logistique pourrait émerger suite à la réalisation de projets d'aménagements routiers structurants (A89, route Centre Europe Atlantique, RN7).

L'économie roannaise a également connu une significative diversification industrielle dans les domaines précédemment évoqués : BTP et travaux publics, agro-alimentaire, industrie du bois, de l'édition, du papier-carton, le plastique... (cf 1.1.3.). Cette diversification résulte de la valorisation de savoirs-faires locaux, mais aussi, comme pour certaines activités de services aux entreprises, d'une attractivité de plus en plus affirmée auprès de filiales locales de grands groupes, français et étrangers dans le cadre de la redistribution de certaines activités des grandes agglomérations et métropoles vers les villes moyennes. Cette attractivité roannaise repose sur de moindres coûts, une main d'œuvre qualifiée et moins volatile, et davantage de disponibilités foncières.

Ce mouvement s'est accompagné d'une importante restructuration de l'offre immobilière d'entreprises, tant en matière de locaux d'activités que de bureaux, tant en zones d'activités périphériques qu'en centre-ville. Ainsi, 13 des 25 zones industrielles sont labellisées « Qualité Loire » ce qui représente l'assurance et l'engagement des collectivités locales à pérenniser des conditions d'accueil, d'implantation et de suivi répondant aux besoins des entreprises (source : Conseil général de la Loire).



Figures 11, 12 et 13, de gauche à droite : pépinière d'entreprise à Roanne (photo : CCI du Roannais), zone d'activité de la Demi-Lune à Mably (photo : CCI du Roannais), Cartonnages du Roannais au Coteau (photo : Setec Organisation).

1.2.2. Une dynamique de reconversion industrielle vers des excellences à haute valeur ajoutée

Le Roannais s'est par ailleurs engagé dans le développement d'excellences de haute technologie et de forte valeur ajoutée autour de quelques spécialisations, issues des savoirs-faires locaux (textiles, mécanique) et nouveaux (agro-alimentaire, numérique). Pour chacune de ces spécialisations, le Roannais a mis ou met en œuvre des démarches technopolitaines. Elles permettent de créer des synergies entre entreprises, centres de formation, unités de recherches publiques et privées.

Cette conversion vers la haute technologie passe par l'insertion des entreprises et structures de formation dans des pôles de compétitivité, Techtera et ViaMéca, qui concernent les spécialisations les plus « anciennes » :

- Techtera concerne les textiles à usage technique et professionnel et regroupe des structures essentiellement lyonnaises (où le pôle a son siège) et roannaises. Ces activités sont axées sur le développement de textiles fonctionnels d'une part (vêtements de pompiers résistants au feu, à l'eau ou indiquant la température et détectant la toxicité des fumées...) et de textiles techniques d'autre part (protection thermique pour les professionnels du bâtiment, géotextile pour améliorer le comportement hydraulique des sols, textiles d'ombrage pour l'agriculture...).
- ViaMéca concerne la filière microtechnique et mécanique. Il s'agit du 3^{ème} pôle de compétitivité de France par son ampleur géographique et le nombre d'entreprises concernées, avec Clermont-Ferrand et Saint-Etienne comme centres névralgiques et Michelin comme entreprise moteur. Le pôle recouvre un large périmètre, englobant le Nord du Massif Central (Auvergne, Roannais, Forez, région stéphanoise) et le Sud du Bassin Parisien (Bourbonnais, Berry). Il regroupe notamment un dense réseau de PME et de TPE dont il ambitionne de renforcer leur compétitivité en les reliant aux centres de recherche et de formation, et de donner une vitrine internationale à la filière.

Cette conversion se traduit parallèlement par le développement d'une offre de formations supérieures très qualifiante (niveau Master et Doctorat) et de recherche en lien avec ces spécialisations.

- Les excellences « textile » sont fortement liées à des structures lyonnaises et comprennent : une antenne d'école d'ingénieurs (l'ITECH), trois centres de ressources spécialisés, développant recherche (IFH : Institut français du textile-habillement, et CNNITH : Centre national du numérique et de l'innovation du textile-habillement), conseil aux entreprises et formation (Créatech dont les formations sont intégrées à l'université de la mode rattaché à l'université Lyon-II).
- Les excellences « mécanique » regroupent une antenne d'école d'ingénieurs lyonnaise (l'ISTIL) et un laboratoire, le LASPI, dépendant de l'université Jean-Monnet de Saint-Etienne.
- Des projets structurants sont formulés : mise en place d'une antenne de l'ENSIEE, école d'ingénieurs en informatique-numérique, objectif d'attirer une antenne d'une école d'ingénieurs spécialisée en logistique hospitalière, réflexions sur ce que pourrait être une formation de haut niveau portant sur l'agro-alimentaire...

Cette conversion se traduit enfin par le développement de centres d'innovation, notamment pour les nouvelles filières économiques, afin de développer une offre haute performance :

- pour la filière numérique, création du Numériparc, qui regroupe sur un même lieu notamment un incubateur, une pépinière d'entreprises, un télécentre, une cellule de recherche sur des services innovants, un institut de formation et propose le très haut débit à des tarifs très compétitifs ;
- pour la filière agro-alimentaire, constitution d'une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) autour de grands noms : Valentin traiteur, Révillon chocolatier et Laiterie Collet. Cette SCIC a pour objectif de participer à la professionnalisation des personnels du secteur agroalimentaire, d'organiser des événements autour d'interventions d'experts et d'encourager la recherche-développement, en collaboration avec le lycée agricole Chervé et l'école d'ingénieurs Isara

(école d'ingénieurs en alimentation, agriculture, environnement et développement durable), basée à Lyon.

- pour la filière textile, création du Technopole Diderot.



Figures 14 et 15 : Numériparc et technopole Diderot (photos : Grand Roanne Agglomération, Setec Organisation).

1.2.3. L'affirmation d'une vocation résidentielle

L'essor des emplois de services résulte également de l'affirmation de la vocation résidentielle de Roanne. Roanne est en effet le centre d'un vaste bassin de vie autonome, caractérisé par la faiblesse de sa trame urbaine : le bassin de vie roannais se recoupe peu ou prou avec le périmètre de l'arrondissement et de la zone d'emploi et compte environ 175 000 habitants (174 000 en 2007) et une seule autre unité urbaine que celle de Roanne, Charlieu (9 400 habitants en 2007 dont 3 600 pour la ville-centre, sources : Insee). Les agglomérations plus importantes les plus proches, Saint-Etienne et Lyon se situent à environ 90 km et plus d'une heure de trajet quel que soit le mode de transport considéré. L'autonomie est renforcée par la configuration physique faite de moyennes montagnes qui compartimentent l'espace et influence encore la perception des distances.

Au cours de ces dix dernières années, Roanne s'est engagée dans une dynamique de mise à niveau et de développement de ses équipements. De nombreux investissements ont été menés ou vont l'être dans des secteurs diversifiés :

- enseignement supérieur : réaménagement des équipements universitaires pour constituer un véritable campus en centre-ville ;
- culture, sport et événementiel : réalisation du pôle de loisirs urbain comprenant notamment un cinéma multiplexe (2007), du Scarabée, équipement multifonctionnel modulable réceptif et culturel (2008), de la halle André-Vacheresse, dédiée aux sports collectifs en salle, avec une capacité portée à 5 000 places en 2011 pour accompagner la montée en puissance de l'équipe de basket, la Chorale de Roanne, championne de France masculine en 2007, vice-championne en 2008 (participation à l'Euroleague) ;
- transport : réaménagement de la gare en pôle d'échanges multimodal (2008), reconfiguration du réseau de transports urbains Star ;
- commerces : important développement d'une offre périphérique, avec notamment l'augmentation de plus de 30 000 m² de vente en grandes et moyennes surfaces entre 1995 et 2003, réalisation d'un centre commercial en centre-ville, l'espace Saint-Louis ;
- santé : réhabilitation et extension du Centre hospitalier par phases successives entre 2009 et 2012 ;
- administration : réhabilitation du tribunal de Grande instance, conforté par la révision de la carte judiciaire, sa zone de compétence ayant été élargie du fait de la fermeture de celui de Montbrison, ouverture d'un centre pénitentiaire accueillant 600 détenus (2009) ;

- tourisme : outre le Scarabée et la Halle Vacheresse pour le tourisme d'affaires et événementiel, création d'un pôle touristique balnéaire autour du lac de barrage sur la Loire de Villerest.

Ils ont été complétés par des actions sur l'habitat et les espaces publics : programmes de logements via le portage foncier de l'Etablissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes (Epora) ou dans le cadre d'Opérations programmées d'amélioration de l'habitat et du programme de rénovation urbaine, permettant la réalisation de logements sociaux et de quelques programmes d'accession à la propriété ; végétalisation d'espaces publics, formulation d'un programme de requalification étendu à l'ensemble du centre-ville et des boulevards (projet Cœur de Cité de la Ville de Roanne).

Le renforcement des services et des aménités de Roanne et du Pays Roannais un fort enjeu de développement. Il permet d'accroître l'attrait de l'installation et du maintien en Roannais des entreprises et des habitants, grâce à la proximité de services du meilleur niveau.



Figures 16 , 17, 18, en haut : Centre universitaire Pierre-Mendès-France, Scarabée, logements neufs ; figures 19 et 20, en bas : place Georges-Clémenceau, Centre hospitalier (photos : Setec Organisation).



1.2.4. L'amorce d'un nouveau dynamisme

Au-delà de la stabilisation du nombre de ses emplois que le Roannais connaissait avant la crise financière puis économique sévissant depuis 2008, plusieurs indicateurs rendent compte d'une amorce de changement de tendance, ouvrant la voie à une nouvelle ère de développement après plusieurs décennies d'absorption de la crise de ses industries.

Pour la première fois depuis plus de 30 ans, le bassin de vie roannais connaît un frémissement démographique (source : Insee). La zone d'emplois a cessé de perdre des habitants, en regagnant près de 1 200 entre 1999 et 2007 (de 172 700 à 173 900). Cette évolution est surtout le fait d'une nouvelle attractivité migratoire : pour la première fois depuis 1968, le solde migratoire est redevenu positif (+0,2 %/an entre 1999 et 2007 contre -0,2%/an entre 1990 et 1999). Ces renversements de tendance s'observent dans de nombreux points de la partie Est de la zone d'emplois, traduisant une progression du desserrement lyonnais. Ainsi l'unité urbaine de Charlieu connaît-elle une progression similaire (de - 0,2 %/an entre 1990 et 1999 à + 0,2 %/an entre 1999 et 2007 après avoir connu -0,5 %/an entre 1982 et 1990). Le canton de Saint-Symphorien-Lay, situé le long de la RN7, connaît lui une attractivité en forte hausse, voyant son solde migratoire passer de +0,1%/an entre 1990 et 1999 à +1,0 %/an entre

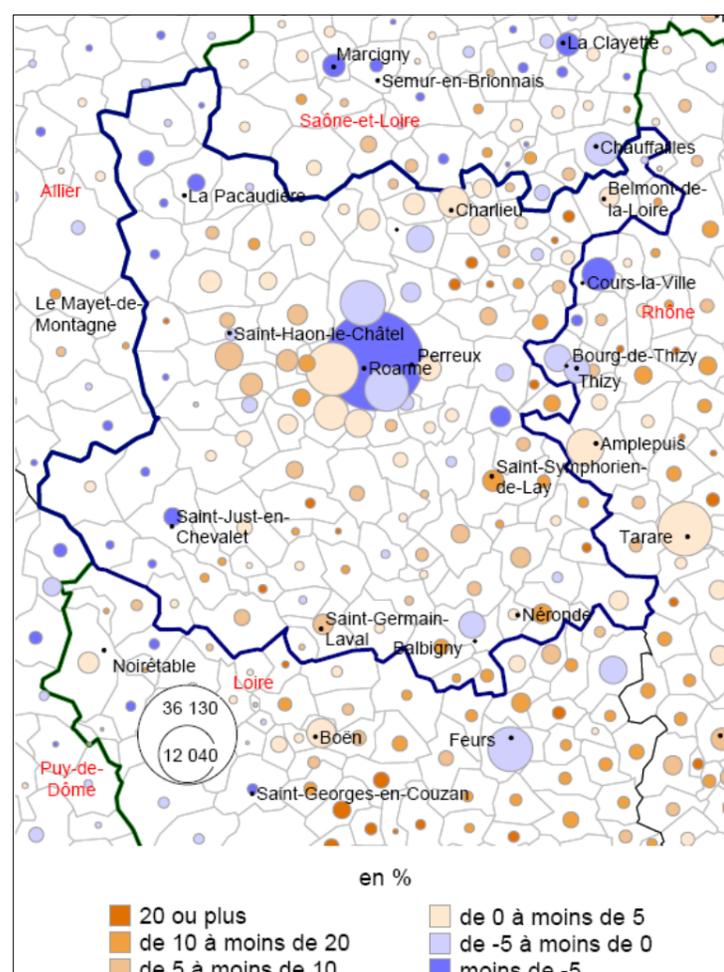
1999 et 2007. L'aire urbaine de Roanne connaît une évolution similaire, tout en conservant un solde négatif (-0,5%/an entre 1990 et 1999 à -0,2%/an entre 1999 et 2007).

Cette évolution est amenée à s'accroître sous le coup de l'amélioration partielle de l'accessibilité roannaise, d'abord en direction de la métropole lyonnaise. Celle-ci devient de plus en plus accessible, grâce l'accroissement substantiel de l'offre ferroviaire engendrée par le cadencement des TER Rhône-Alpes en 2007 (+ 29 % de fréquentation), à la mise en service du tramway Rhône Express reliant à Lyon Part-Dieu à Saint-Exupéry permettant un accès, avec rupture de charge, en transports collectifs à l'aéroport, et à la mise en service de l'A89 entre Balbigny et La Tour-de-Salvagny prévue fin 2012, sans toutefois permettre un accès autoroutier continu de Roanne au centre de Lyon, l'A89 n'étant pas reliée à l'A6.

Le Roannais témoigne également d'une attractivité commerciale : l'évasion commerciale s'élevait à un taux de 12,5 % des dépenses de consommation des ménages, taux inférieur aux territoires comparables. La densité et la qualité de l'offre sont satisfaisantes.

L'enseignement supérieur, enfin, connaît une progression rapide : Roanne est passé de 1 300 à 2 100 étudiants entre 2004-2005 et 2008-2009 (source : Grand Roanne Agglomération). Il accueille des antennes de différentes structures, stéphanoises (université Jean-Monnet) et lyonnaises (universités Claude-Bernard – Lyon-I et Lumière – Lyon-II). Il ne cesse d'élargir son offre de formation, afin de couvrir la plupart des domaines (une soixantaine de formations différentes dans dix grandes filières), et de développer des excellences très spécifiques (cf 1.2.2.), à partir desquelles il parvient à exercer une attractivité supra-régionale et même internationale. Actuellement 20 % des 2 100 étudiants roannais sont étrangers, originaires d'Amérique du Sud, du Maghreb, d'Afrique, de Chine.

Figure 21 : Evolution annuelle moyenne de la population par commune entre 1999 et 2006 (source et carte : Insee).



1.3. DES ATOUTS STRATEGIQUES POUR ASSEOIR UNE NOUVELLE PHASE DE DEVELOPPEMENT

Roanne et son bassin de vie disposent d'atouts pouvant s'avérer extrêmement porteurs, susceptibles de donner un souffle remarquable à la nouvelle voie de développement que Roanne est en train de s'ouvrir. Ils sont toutefois encore peu valorisés.

1.3.1. La proximité métropolitaine lyonnaise et la situation géographique centrale à l'échelle de la France et de l'Europe de l'Ouest

Roanne et le Roannais entretiennent une proximité géographique et culturelle avec Lyon. Bien qu'équidistante ou presque de Lyon que de Saint-Etienne (90 km environ), bien qu'appartenant au département de la Loire, Roanne a noué au cours des siècles des liens intenses avec l'ancienne capitale des Gaules.

Le destin roannais a en effet été plus ou moins intensément lié au cours des siècles à celui de Lyon. C'est notamment le cas de ses ressorts économiques traditionnels. L'implantation du textile dans le bassin de Roanne et en Haut-Beaujolais est le fait de négociants lyonnais à la recherche, à la Renaissance, d'une main d'œuvre paysanne bon marché et proche. A partir du 18^{ème} siècle, la production textile devint une activité principale et son essor s'accompagna de l'émergence d'affaires roannaises. Quant à la vocation commerciale et de carrefour détenue par Roanne, elle était dû à sa situation sur l'axe Paris-Lyon-Méditerranée. Roanne témoigne aussi d'une sujétion administrative lyonnaise pluriséculaire, notamment sous l'Ancien Régime, où le Roannais, avec le Beaujolais, faisait partie de la province du Lyonnais, héritage que traduit encore son appartenance au diocèse de Lyon, à l'inverse de Saint-Etienne qui dispose de son propre évêché.

Ce sont autant d'éléments qui ont introduit un fonctionnement est-ouest du territoire (ou nord-ouest-sud-est), à travers les monts du Beaujolais et du Lyonnais, davantage que Nord-Sud à travers les plaines de Roanne et du Forez, avec Saint-Etienne, dont rendent compte :

- une influence architecturale lyonnaise, que ce soit à travers les hôtels particuliers Renaissance (loggia, tourelles d'angle abritant un escalier à vis) ou les logements ouvriers des 19^{ème} et 20^{ème} siècles, épurés, denses et aux crépis teints de couleurs vives ;
- l'intégration du Roannais à l'aire de recrutement des universités lyonnaises plutôt qu'à celle de Saint-Etienne, se distinguant en cela du reste du département de la Loire ;
- la prépondérance des déplacements domicile-travail que la zone d'emplois de Roanne entretient avec celle de Lyon (plus de 3 100 en 2007) sur ceux avec qu'elle entretient avec la zone d'emplois de Saint-Etienne (860 en 2007, source : Insee).

La proximité lyonnaise représente une très substantielle marge de manœuvre pour le développement du Roannais. Lyon commande en effet une vaste aire métropolitaine à vocation européenne, dont le rayonnement se renforce : progression démographique, développement constant des fonctions métropolitaines supérieures (plus de 75 000 en 2007) avec des excellences reconnues dans les industries de la santé - biotechnologies, mais aussi dans les industries mécaniques, électriques et électroniques, les industries textiles, le numérique, structuration d'une gouvernance entre les différentes aires urbaines, stratégie de rayonnement à l'échelle européenne, etc... Dans le contexte de la valorisation territoriale des infrastructures, la proximité d'une aire métropolitaine de ce type représente un levier pour les caractéristiques socio-économiques roannaises précédemment identifiées. L'aire métropolitaine lyonnaise représente :

- un carrefour d'infrastructure de vocation européenne,

- des marchés et des débouchés,
- des capitaux,
- des services de haut niveau à destination des entreprises et des particuliers, éléments d'attractivité considérables pour le territoire,
- des excellences pour partie communes (textile, mécanique, haute cuisine), étant donné l'histoire économique liée du Lyonnais et du Roannais, avec des organismes implantés dans les deux bassins de vie,
- une image métropolitaine donc dynamique.

La valorisation de la proximité lyonnaise constitue d'ailleurs un élément stratégique d'action pour les acteurs roannais. Le Schéma de cohérence territoriale (SCoT) du Roannais projette de « s'inscrire dans la dynamique de la métropole lyonnaise [...], notamment en offrant les conditions pour accueillir aussi une population travaillant à Lyon ». Ce SCoT, comme 10 autres de territoires proches de Lyon, fait partie de l'InterSCoT de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui cherche à articuler les orientations des différents SCoTs, tandis que la Communauté d'Agglomération du Grand Roanne est membre de la Région urbaine de Lyon, association de coopération à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

Roanne occupe également une situation géographique centrale à l'échelle de la France et de l'Europe, situation que la valorisation plusieurs siècles durant de la voie bourbonnaise pour relier Paris, Lyon et la Méditerranée mettait en exergue. L'axe Est-Ouest, pour sa part, commence seulement à être valorisé, à travers la constitution de l'autoroute A89 et la mise progressive à deux fois deux voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA). Cette situation, si elle est valorisée, est à même d'accroître l'accessibilité de Roanne, élément discriminant dans le cadre du fonctionnement extra-territorialisé de l'économie roannaise, du fait de l'empreinte industrielle et des exportations et importations induites. Les collectivités territoriales roannaises se sont récemment engagées dans des réflexions de rapprochement avec leurs homologues stéphanoises (adhésion à l'Agence d'urbanisme, Epures), vichyssoise et clermontoise.



Figures 22, 23 et 24 : bassin de recrutement des universités en 2003, maison Renaissance à Saint-Maurice-sur-Loire, périmètres de SCoT en Roannais (carte : Insee, photo : Setec Organisation, carte : Datar – Observatoire des territoires).

1.3.2. Un potentiel de tourisme de court-séjour

Bien que ne disposant actuellement pas d'une fréquentation significative ni de locomotive touristique, le Roannais possède un potentiel de développement touristique, grâce à l'existence de grands espaces de nature et à sa proximité avec de grandes agglomérations, dont la métropole lyonnaise, qui donne d'autant plus de valeur à ces espaces.

Le Roannais dispose de réserves d'espaces et d'une ruralité encore structurée : la densité moyenne n'excède pas 85 habitants/km² en dépit de la présence d'une agglomération de près de 80 000 habitants, tandis que la vie locale est organisée par un maillage de petits bourgs fonctionnels. Région de transition entre Lyonnais, Bourgogne et Auvergne, entre Massif Central, Bassin parisien et Sillon rhodanien, le Roannais se caractérise également par la diversité des milieux et des formes de l'occupation humaine. Son identité repose sur la richesse de sa diversité :

- de paysages : plaine d'effondrement de Roanne, moyennes montagnes de massifs anciens aux vallées très encaissées et aux croupes sommitales arrondies du Beaujolais et des monts de la Madeleine, piémonts ou bas plateaux de la Côte Roannaise et des gorges de la Loire...
- de matériaux et de styles architecturaux vernaculaires : galets de la Loire, pierre calcaire jaune de Charlieu, schistes et granit, architecture civile d'influence lyonnaise, toits en tuile vernissée d'influence bourguignonne...
- de systèmes agricoles : bocages herbagers à orientation viande au Nord, à orientation lait au Sud, forêts, industrie traditionnelle diffuse, notamment en Beaujolais.

Il en résulte une double vocation de loisirs en plein air et culturelle. Le Roannais se prête à une grande diversité d'activités de plein air pour lesquelles des offres sont progressivement développées : randonnées pédestres, équitation, VTT, nautisme, golf, ski nordique, notamment à la station Chamalzel, navigation de plaisance via le canal latéral à la Loire, de Digoin à Roanne... Les différents offices de tourisme se sont engagés dans une promotion commune, permettant l'émergence d'une offre plus structurée et de plus grande dimension.

La vocation culturelle est emmenée par la gastronomie. Le Roannais possède une forte culture gastronomique, avec un emblème mondialement connu, la Maison Troisgros, restaurant trois étoiles au Guide Michelin depuis plus de 40 ans. La haute cuisine est également représentée par d'autres restaurants étoilés au Guide Michelin, Le Prieuré à Ambierle, (une étoile) et L'Auberge Costelloise au Coteau (une étoile). La culture gastronomique roannaise repose aussi sur des produits du terroir (vins des côtes roannaises, fourme, viande charolaise) et les créations d'artisans pâtisseries (Révillon, Pralus...). Elle fait l'objet d'une mise en valeur croissante, notamment à travers des labellisations et des manifestations (Roanne table ouverte...).

La vocation touristique culturelle du Roannais est liée également à la présence d'éléments patrimoniaux de grande valeur comme les villages historiques de Saint-Haon-le-Châtel, Saint-Jean-Saint-Maurice-sur-Loire, des abbayes monumentales liées aux grands courants médiévaux de Cluny (Charlieu et Ambierle) et de Cîteaux (La Bénisson-Dieu) et à la présence d'une mémoire industrielle (musées de la Soierie à Charlieu, du tissage à Bussières...).

La fréquentation reste encore modeste et locale, essentiellement originaire du département de la Loire. Cela tient en partie que le développement touristique structuré demeure un fait relativement récent, la vocation industrielle n'ayant pas rendu nécessaire aux Roannais le développement d'une telle vocation.



1.3.3. Un fort potentiel de renouvellement urbain, en particulier autour de la gare

La désindustrialisation a laissé de nombreuses friches, terrains vagues et dents creuses dans différents points de l'agglomération roannaise, y compris en plein centre, ce qui n'est pas la moindre des singularités. Leur reconquête n'est pour l'heure que partielle, si bien qu'ils représentent une disponibilité foncière de grande ampleur en plein cœur d'agglomération. Roanne et son agglomération sont ainsi potentiellement en capacité de supporter une nouvelle phase de développement quantitatif et qualitatif, dans des conditions très durables.

Parmi les différents secteurs, le quartier de gare apparaît comme un site stratégique de renouvellement urbain. En situation péricentrale, il bénéficie des premiers jalons permettant d'étendre jusqu'à lui le centre-ville, grâce à la récente transformation de la gare en pôle d'échanges multimodal, à la réalisation du pôle de loisirs, à la présence du restaurant Troisgros, alors que le projet Cœur de Cité prévoit de refondre et de mettre en relation les espaces publics du centre et des quartiers péricentraux. Il dispose par ailleurs de très conséquentes capacités de mutations foncières et urbaines, de part et d'autre du faisceau ferroviaire, ayant été un lieu privilégié d'installations d'entrepôts et d'usines, en particulier côté faubourg, à Mulsant. L'aménagement du pôle d'échanges multimodal a permis d'atténuer la coupure générée par le faisceau ferroviaire, dont la largeur témoigne de l'importance du trafic fret durant l'Age d'Or industriel, grâce à l'aménagement d'une passerelle piétonne confortable et à la reconfiguration des accès automobiles



Figures 29, 30 et 31 : pôle d'échanges de la gare, pôle de loisirs Le Grand Palais, faubourg Mulsant (photos : Setec Organisation).

Figures 25, 26, 27 et 28 : maison Troisgros (photo : Troisgros), plaine roannaise, Saint-Haon-le-Châtel, port de plaisance de Roanne (photos : Setec Organisation).

2. ANALYSE PROSPECTIVE DES EFFETS POTENTIELS DE DEVELOPPEMENT ET D'AMENAGEMENT

Les scénarios du projet de LGV POCL singularisent Roanne par rapport aux autres aires urbaines moyennes de l'espace d'études.

Roanne serait celle dont la nouvelle accessibilité liée au projet serait la plus variable. Les projets de desserte de Roanne et du Roannais diffèrent significativement selon les scénarios. Deux grands cas de figure se distinguent :

- un passage de la LGV par l'aire urbaine de Mâcon, cas des variantes nord des scénarios ouest, médian et est ; Dans cette configuration, la desserte directe avec Paris impliquerait une électrification de la ligne comprise entre Saint-Germain-des-Fossés et Roanne, et une mise en place de missions ferroviaires dédiées, dont l'économie apparaît fragile au regard des études trafics. Dans une telle configuration, la desserte de Roanne pourrait donc s'effectuer plus vraisemblablement par rabattement en gare de Moulins ou de Vichy.
- un passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne, cas des variantes sud des scénarios ouest, médian et est et du scénario ouest sud.

Ces passages entraîneraient dans les deux cas, une amélioration par rapport à la situation existante, notamment concernant la liaison de Roanne vers Paris. Toutefois, les améliorations seraient d'ampleurs très différentes entre les deux passages : un passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne entraînerait pour le territoire une accessibilité voyageurs de très haut niveau, tandis qu'un passage de la LGV par l'aire urbaine de Mâcon entraînerait une accessibilité légèrement améliorée (gain de temps pour la liaison Roanne-Paris). Entre ces deux configurations, il existe en effet :

- une très substantielle différence de fonctionnalités : possibilité (en cas de passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne) ou non (en cas de passage de la LGV par l'aire urbaine de Mâcon) de connexion directe au réseau ferroviaire à grande vitesse, de liaisons directes ou non vers Paris, éventuellement vers une nouvelle gare TAGV au niveau de l'aéroport d'Orly, de liaisons directes ou non de toutes les autres gares intermédiaires entre Paris et Roanne (Bourges, Nevers, Vichy...), amélioration (en cas de passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne) ou non (en cas de passage de la LGV par l'aire urbaine de Mâcon) de la liaison vers Lyon, de la liaison vers la Méditerranée, de la liaison vers les gares d'interconnexion francilienne existantes d'Aéroport CDG 2-TGV et de Marne-la-Vallée - Chessy ;
- une variation significative du nombre de dessertes quotidiennes, en faveur du passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne,
- une variation significative du temps de parcours vers Paris en faveur du passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne : de 1h20 à 1h30 environ, contre approximativement 2h25 à 2h35 en cas de rabattement en gare de Vichy, à comparer avec le meilleur temps actuel de 3h15 (rabattement par car en gare du Creusot TGV).

En conséquence, ces différences auront de fortes répercussions sur le potentiel d'effets du projet de LGV POCL en matière de développement et d'aménagement pour Roanne et son bassin de vie.

- Un passage de la LGV par son aire urbaine constituerait une opportunité forte, susceptible de modifier le destin de Roanne, l'engageant dans une nouvelle ère de son développement. Le projet de LGV POCL pourrait ainsi consolider le frémissement encore fragile que Roanne connaît actuellement, en affermissant sa mutation économique, son image et donc son attractivité. Ce projet pourrait aussi ouvrir à Roanne de nouveaux ressorts de développement,

exploitant pleinement sa proximité géographique avec Lyon et avec le vaste ensemble métropolitain appelé à se structurer dans son sillage.

- Un passage de la LGV par l'aire urbaine de Mâcon n'aurait pas la même puissance d'effets. Elle serait un élément favorable pour accompagner le développement endogène de Roanne, sans produire de véritable effet de développement et d'aménagement pour Roanne et son bassin de vie : elle améliorerait le temps de parcours vers Paris, mais nécessiterait probablement toujours une rupture de charge, une seconde pour accéder aux pôles de Paris-CDG, Marne-la-Vallée ; elle n'améliorerait pas la liaison vers Lyon et Clermont-Ferrand.

Par ailleurs, Roanne serait une des rares aires urbaines moyennes dont la desserte directe n'est envisagée dans les actuels scénarios que par une gare nouvelle, non connectée au réseau ferroviaire classique, dans un contexte de contraintes techniques importantes induites par la présence de moyennes montagnes environnantes et d'un réseau ferroviaire classique ouvert au trafic voyageurs relativement circonscrit (axe Lyon Saint-Germain-des-Fossés - Vichy - Clermont-Ferrand et axe Roanne – Saint-Etienne) et non électrifié.

La présente analyse réserve donc un chapitre spécifique (2.5.) aux enjeux de localisation d'une gare nouvelle. Les configurations envisagées par les scénarios desservant directement l'aire urbaine de Roanne (variantes sud des scénarios ouest, médian et est) prévoient une desserte de Roanne par une gare nouvelle en ligne, non connectée au réseau ferroviaire classique. D'une manière générale, plus la gare nouvelle sera proche du continuum urbain, plus la desserte de l'aire urbaine roannaise fréquente, notamment avec Lyon, Paris et Clermont-Ferrand, plus le nombre de destinations important, plus ces effets pourraient avoir de l'ampleur.

Enfin, cette analyse prospective évoque fréquemment la desserte d'une possible gare TAGV au sein de la plateforme aéroportuaire d'Orly. Cette gare fait partie du projet de LGV d'Interconnexion Sud Ile-de-France et non du projet de LGV POCL. Dans le cas des interactions entre les deux projets pour ce qui concerne l'arrivée en Ile-de-France, le projet de LGV POCL se réserve l'opportunité de desservir une gare TAGV à Orly, si elle est réalisée dans le cadre du projet de LGV d'Interconnexion Sud...

2.1. PREMIER EFFET : LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR AFFERMIR LA MUTATION ECONOMIQUE ROANNAISE

Le projet de LGV POCL, essentiellement dans le cas de figure d'un passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne, pourrait donc accroître considérablement l'accessibilité du territoire, au point de lui permettre de disposer d'une accessibilité extrêmement concurrentielle. Roanne disposerait de temps de parcours très courts et/ou considérablement améliorés par rapport à l'existant avec :

- les principaux pôles métropolitains lyonnais : Part-Dieu, Confluences, Gerland, Porte des Alpes, Carré de Soie..., via la gare de Part-Dieu ;
- les principaux pôles métropolitains franciliens notamment avec l'ouest parisien (VII-VIII^{èmes} arrondissements, La Défense, Plaine Saint-Denis) via la gare parisienne terminus, le cône de l'innovation (Plateau de Saclay, Evry-Corbeil...) via une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly, avec Marne-la-Vallée - Val d'Europe, via la gare de Marne-la-Vallée-Chessy, avec Paris Rive Gauche - Ivry Confluences, via un éventuel arrêt en gare de Bibliothèque François-Mitterrand ;
- les principales portes d'entrée de l'espace français, les aéroports de Paris-CDG et de Paris-Orly via la gare d'Aéroport CDG 2-TGV et une éventuelle gare nouvelle desservie par les TAGV à Orly, également gares d'interconnexion avec les autres réseaux de grande vitesse ferroviaire, notamment étrangers (Thalys, Eurostar...) ;
- les principales portes d'entrée de l'espace lyonnais et rhônalpin, outre la gare de Lyon-Part-Dieu, l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry ;
- de nombreuses grandes agglomérations régionales françaises, par correspondance en gare TAGV d'Orly, en cas de réalisation de celle-ci, surtout si elle dispose de nombreux arrêts (environ 85 quotidiens) ou bien directement pour celles situées le long de la LGV entre Roanne et Paris.

Par ailleurs, Roanne pourrait être desservie par des TAGV effectuant de nombreuses missions différentes, ce qui accroît d'autant le potentiel de fréquences substantielles à destination des aires métropolitaines. Roanne pourrait potentiellement être desservie par les missions suivantes :

- Paris - Lyon
- Lyon - Clermont-Ferrand via Vichy,
- des liaisons intersecteurs Nord ou Est de la France – Méditerranée via Aéroport CDG 2-TGV et la métropole lyonnaise,
- des liaisons intersecteurs Orléans – Méditerranée via la métropole lyonnaise,
- des liaisons intersecteurs Ouest Atlantique de la France – Méditerranée via l'éventuelle gare nouvelle d'Orly et la métropole lyonnaise.

2.1.1. Une opportunité pour renforcer le maintien et le développement des activités déjà présentes en Roannais

Cette connectivité accrue permettrait à Roanne et à son bassin de vie de disposer d'une plus grande proximité avec les donneurs d'ordre, parisiens, lyonnais, mais aussi européens et mondiaux.

De la sorte, le projet de LGV POCL pourrait répondre aux besoins de déplacements des activités présentes en Roannais. Les activités productives endogènes et les activités cherchant à redistribuer leurs implantations (cf. 1.2.1.) induisent un fonctionnement économique extra-territorialisé, générateur

de déplacements fret bien sûr, mais aussi d'affaires (gestion, développement, innovation-développement, relations avec les clients et les donneurs d'ordre). Le projet de LGV POCL pourrait :

- faciliter les déplacements internes de certains donneurs d'ordre présents à la fois à Roanne et dans d'autres territoires situés à proximité de la nouvelle infrastructure et permettre ainsi à leur site roannais de renforcer et/ou de diversifier leurs activités ; le projet de LGV POCL pourrait par exemple permettre des liaisons très aisées avec les autres sites névralgiques du groupe Nexter que sont Bourges et Versailles-Satory, et ceux du groupe Michelin, Clermont-Ferrand et Bourges ;
- renforcer l'attractivité de Roanne après des entreprises cherchant à redistribuer leurs implantations des métropoles vers des villes moyennes ; ces activités, aussi bien tertiaires qu'industrielles (cf. 1.2.1.) aux tâches modérément complexes et exigeant ou bien des savoir-faires industriels spécifiques ou bien un niveau de formation de premier cycle d'enseignement supérieur (bac+2-3), nécessitent souvent des relations étroites avec le siège. Avec une telle accessibilité, Roanne pourrait être d'autant plus attractive auprès de sociétés actuellement implantées en Ile-de-France et dans le Centre-Est de la France (Rhône-Alpes – Auvergne).

Cet effet pourrait être d'autant plus important que le projet de LGV POCL pourrait permettre un accès aisé aux services métropolitains lyonnais, services de haut niveau, supérieurs à ceux que peuvent offrir une aire urbaine moyenne, que ce soit dans les domaines de la santé, de l'enseignement supérieur et de la recherche, de la culture, des loisirs, du commerce... Cette nouvelle accessibilité viendrait augmenter de la qualité de vie proposée par l'offre roannaise auprès des dirigeants, décisionnaires des implantations de leurs activités.

2.1.2. Une opportunité pour renforcer la mutation industrielle vers des excellences technologiques à haute valeur ajoutée et pour donner davantage de crédit à la vocation de Roanne comme ville de tertiaire supérieur

Les activités de recherche, d'enseignement supérieur et commerciales qui composent ces excellences se nourrissent intensément de réseaux et d'échanges inter-régionaux, européens et internationaux. Elles pourraient également pleinement profiter de la nouvelle connectivité apportée par le projet de LGV POCL.

Ce projet serait un élément favorable pour démultiplier les possibilités de nouvelles collaborations multidirectionnelles dont se nourrissent ces activités, leur permettant, ainsi, d'accroître leur degré d'expertise et de spécialisation. L'implantation d'antennes d'écoles d'ingénieurs, de master universitaire ou de laboratoire de recherche dépendant de structures forcément extérieures, Roanne n'étant pas un centre universitaire autonome, pourrait en être facilitée, à l'instar de l'ENSIEE, école d'ingénieurs en informatique-numérique, également implantée à Evry, où est situé le siège, ainsi qu'à Strasbourg, qui projette de s'implanter aussi à Roanne. Le renforcement de l'expertise de la place roannaise dans ses excellences technologiques pourrait favoriser l'implantation de nouvelles entreprises à forte valeur ajoutée, engageant un cercle vertueux de développement.

Les coopérations entre structures roannaises et celles de grandes villes proches pourraient être particulièrement intensifiées. Les échanges avec Lyon et Clermont-Ferrand, vers lesquelles la liaison serait améliorée et éventuellement avec Saint-Etienne si des liaisons TAGV à destination ou en provenance de Saint-Etienne desservant Roanne sont mises en place, seraient concernés. La capacité d'insertion des établissements roannais d'enseignement supérieur et de recherche dans les structures régionales et interrégionales pourrait s'en trouver renforcée à travers :

- une plus grande facilité à développer des formations dispensées dans les actuelles antennes roannaises des universités lyonnaises et stéphanoise,
- la possibilité d'initier une telle démarche avec les universités clermontoises,

- une plus grande facilité à insérer les unités de recherche roannaises dans des structures de collaboration régionales à l'instar du PRES (Pôle de recherche et d'enseignement supérieur) Université de Lyon.

La plus grande facilité d'échanges entre Roanne et les grandes villes proches pourrait également donner plus de vigueur à l'action des pôles de compétitivité : grâce à des échanges plus aisés avec les grands centres de recherche et de transfert, le projet de LGV POCL pourrait accompagner l'émergence de la recherche et développement et une hausse de compétitivité au sein du dense réseau des PME/PMI roannaises. Leur compétitivité en serait renforcée.

De la même façon, le projet de LGV POCL pourrait renforcer l'attractivité roannaise auprès des cadres de haut niveau, qu'ils soient professeurs, dirigeants, ingénieurs, chercheurs, de haut niveau, et faciliter ainsi les recrutements et ambitions des employeurs roannais.

La concrétisation de ces opportunités, envisageable essentiellement dans le cas d'un passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne, suppose des mesures d'accompagnement émanant des acteurs du territoire :

- rabattement efficace entre la gare nouvelle, les sites stratégiques de développement économique et le centre-ville et la gare actuelle de Roanne (cf. 2.5.),
- accompagnement de la mutation industrielle vers des excellences technologiques à haute valeur ajoutée,
- développement de coopérations avec des établissements implantés dans d'autres agglomérations françaises et européennes et notamment dans la métropole lyonnaise, à Paris à Clermont-Ferrand et à Saint-Etienne.

2.2. DEUXIEME EFFET : EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRES URBAINE DE ROANNE, LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ROANNE CHANGER DE STATUT EN DEVENANT UN DES POLES ORGANISATEURS DE L'ESPACE METROPOLITAIN LYONNAIS

En cas de passage de la LGV par l'aire urbaine de Roanne (scénario ouest sud, variante sud des scénarios ouest, médian et est), le projet de LGV POCL pourrait ramener le temps de parcours entre Roanne et Lyon à 25 minutes environ. Cela représente une amélioration très substantielle par rapport à la situation existante et de court terme : le meilleur temps de parcours ferroviaire actuel s'élève à 1h03 (source : SNCF), le meilleur de temps parcours routier à 1h23 (source : ViaMichelin) et à environ 55 minutes fin 2012 avec la mise en service de l'A89 entre Balbigny et la Tour-de-Salvagny et la mise à 2x2 voies de la RN82 entre Neulise et Balbigny. Avec le projet de LGV POCL, Roanne pourrait devenir plus proche de Lyon que certains espaces situés au cœur du continuum urbain lyonnais, dans des conditions d'accessibilité fiables, sûres et confortables. Les nombreuses missions effectuées par des TAGV empruntant la LGV POCL susceptibles de desservir à la fois Lyon et Roanne devrait permettre de disposer d'une fréquence substantielle.

Roanne pourrait ainsi être en mesure d'intégrer fonctionnellement l'aire métropolitaine lyonnaise. Aujourd'hui, Roanne est la seule ville moyenne de Rhône-Alpes à ne pas faire fonctionnellement partie de la région urbaine lyonnaise et rhônalpine, les échanges roannais avec celles-ci n'étant pas encore suffisamment importants.

Cette intégration fonctionnelle pourrait constituer pour Roanne un levier la propulsant dans une nouvelle phase de son développement, développement que ses seules capacités ne peuvent actuellement lui laisser envisager, étant donné sa taille, sa fragilité démographique et sa capacité d'investissement limitée au regard des enjeux de renouvellement urbain existants. Ainsi insérée au sein du bassin de vie lyonnais, Roanne pourrait disposer d'une substance économique et humaine sans commune mesure avec la sienne. Roanne pourrait alors changer de statut, passant d'une agglomération industrielle du Massif Central en reconversion à un pôle d'une aire métropolitaine à vocation européenne, l'aire métropolitaine lyonnaise, recouvrant ainsi une dynamique économique et démographique solide.

2.2.1. Une opportunité pour positionner Roanne comme une porte d'entrée économique ouest de la métropole lyonnaise

L'intégration fonctionnelle de Roanne dans l'aire métropolitaine lyonnaise grâce à la LGV POCL pourrait donner davantage d'ampleur à l'accueil de délocalisations de proximité (cf. 2.1.1.), permettant à la métropole lyonnaise de continuer à être compétitive pour l'accueil d'activités économiques notamment productives, et d'équipements de superstructure exigeants de vastes emprises foncières à des prix compétitifs et une main-d'œuvre qualifiée et facilement accessible (habitant sur place).

L'offre roannaise pourrait être discriminante. Roanne pourrait être en capacité d'offrir une qualité de vie « métropolitaine » à coûts mesurés, que ce soit en matière de foncier et d'immobilier et d'habitat dans un contexte de diminution des opportunités foncières et de renchérissement des coûts dans le cœur métropolitain.

2.2.2. Une opportunité pour accentuer la dynamique résidentielle du Roannais, permettant d'assurer un renouveau démographique et un profond renouvellement de l'agglomération centrale.

L'intégration fonctionnelle de Roanne dans l'aire métropolitaine lyonnaise grâce à la LGV POCL pourrait favoriser l'accueil en Roannais de nouvelles populations, du fait de nouveaux emplois créés sur place et de l'arrivée de migrants alternants travaillant à Lyon et dans l'aire métropolitaine, à la recherche d'une

plus grande qualité de vie, à l'instar, toutes proportions gardées, des flux que connaissent actuellement la Touraine et le Vendômois.

De la sorte, le Roannais pourrait connaître une nouvelle attractivité résidentielle, lui permettant de surmonter ses défis démographiques et urbains. Il disposerait en effet d'une plus grande « masse critique » et d'une sociologie plus diversifiée, propres à lui donner une nouvelle attractivité auprès des opérateurs de l'aménagement (aménageurs, constructeurs et promoteurs) et à engager des opérations d'envergure. La requalification urbaine de la ville-centre et la diversification de son offre de logements, notamment à destination des jeunes ménages, s'en trouveraient d'autant facilités.

Cette nouvelle attractivité résidentielle pourrait également être le support d'un développement des services et équipements roannais. Que ce soit dans les domaines du commerce, des loisirs, de la santé, de la culture..., l'offre existante pourrait être renforcée et diversifiée avec une certaine montée en gamme. Les possibilités de fonctionnement en réseau avec de grands équipements lyonnais et métropolitains pourraient être également accrues, tandis que Roanne pourrait plus aisément s'associer aux grands événements culturels et sportifs que Lyon et sa métropole sont amenés à accueillir.

2.2.3. Une opportunité pour susciter une dynamique touristique orientée vers le tourisme de court séjour

Les potentialités touristiques du Roannais sont favorables au court-séjour de proximité, particulièrement apprécié des clientèles urbaines, à la recherche de dépaysement et d'authenticité (cf. 1.3.2.). L'intégration fonctionnelle de Roanne dans l'aire métropolitaine lyonnaise grâce à la LGV POCL pourrait changer significativement la donne, faisant de Roanne et de son bassin de vie le territoire de grands espaces le plus accessible depuis Lyon et sa métropole. Le Roannais aurait ainsi un avantage décisif sur les nombreux autres territoires rhônalpins et auvergnats partageant ces caractéristiques. Certains d'entre eux entourent d'ailleurs Clermont-Ferrand et Saint-Etienne, si bien que le potentiel de développement touristique auprès de la clientèle clermontoise et stéphanoise que le projet de LGV POCL pourrait susciter semble moins important, le tourisme se nourrissant du dépaysement.

En ce sens, le projet de LGV POCL représente d'abord une opportunité d'image, car cette forme de tourisme qu'est le tourisme récréatif de loisirs dans de grands espaces de nature, diffus et mobile, se prête moins facilement à l'emprunt du train que le tourisme exclusivement urbain. Toutefois, le sentiment de proximité généré par la LGV POCL serait gage d'une plus grande notoriété pour le Roannais et propice à une importante augmentation de la fréquentation touristique dont une partie substantielle n'emprunterait davantage la route que le train. Dans de moindres mesures, le tourisme gastronomique et le tourisme culturel pourraient également profiter de la nouvelle accessibilité générée par le projet de LGV POCL, dont son rayonnement, notamment pour le tourisme gastronomique, pourrait être étendu à la clientèle francilienne.

Le Roannais pourrait en retirer une plus grande fréquentation de ses sites touristiques, hébergements et commerces, une consolidation du développement en milieu rural qui concentre de nombreux attraits touristiques, l'émergence d'une vocation de bassin de résidences secondaires. Le projet de LGV POCL pourrait également être un levier pour accroître, diversifier et renforcer la mise en valeur de l'offre touristique du Roannais.

2.2.4. De là, une opportunité pour permettre un développement métropolitain plus durable

L'intégration fonctionnelle de Roanne dans l'aire métropolitaine lyonnaise grâce à la LGV POCL pourrait induire un développement métropolitain plus durable. Cette potentialité pourrait s'exercer à deux échelles, celle du Roannais, et celle de l'aire métropolitaine lyonnaise.

A l'échelle du Roannais, elle pourrait amplifier le renforcement des centralités que poursuivent les acteurs locaux (SCoT du Roannais et SCoT de la Vallée du Sornin). Elle pourrait en effet permettre la requalification du cœur d'agglomération et le renforcement de l'attractivité des espaces ruraux, grâce à

la proximité d'une agglomération centrale revalorisée et de pôles relais renforcés. Le renforcement des centralités pourrait permettre de concilier développement résidentiel et économique avec la préservation des espaces naturels et agricoles et leur authenticité.

A l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, elle pourrait permettre de poursuivre le développement via un modèle spatial durable, renforçant son rayonnement sans créer de dysfonctionnements spatiaux, sociaux et écologiques, grâce à :

- la valorisation des centres de bassin de vie préexistants,
- la préservation des espaces agricoles et naturels,
- la préservation des coupures d'urbanisation, de la qualité paysagère et plus globalement de l'identité des territoires,
- la possibilité de rééquilibrage partiel entre l'est et l'ouest de la métropole.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant des acteurs du territoire :

- rabattement efficace entre la gare nouvelle, les sites stratégiques de développement économique et le centre-ville et la gare actuelle de Roanne (cf. 2.5.),
- mise en place d'une stratégie de développement économique orientée vers les échanges lyonnais,
- mise en œuvre d'une prospection économique offensive articulée avec le positionnement de Roanne, porte d'entrée économique ouest de la métropole lyonnaise,
- accompagnement de la dynamique résidentielle par la réalisation d'offres immobilières adaptées à la demande et coordonnées à l'échelle du bassin de vie roannais, requalification du cœur d'agglomération,
- développement des aménités urbaines de Roanne et de son agglomération,
- adaptation de la stratégie de développement touristique aux nouvelles potentialités de fréquentation,
- émergence d'une vision stratégique du développement, économique et urbain, partagée à l'échelle de l'aire métropolitaine lyonnaise, permettant la promotion d'un modèle spatial durable, polycentrique.

2.3. TROISIEME EFFET (EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE). LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ROANNE DE DEVENIR, A LONG TERME, UN POINT D'ARTICULATION D'UN DEVELOPPEMENT METROPOLITAIN A L'OUEST DE LYON

Le projet de LGV POCL pourrait rapprocher substantiellement Roanne, mais aussi Clermont-Ferrand et Vichy de Lyon et leur offrir également une opportunité pour changer de statut : Clermont-Ferrand en lui permettant de franchir un nouveau palier dans son développement métropolitain (cf. rapport aire urbaine de Clermont-Ferrand), Vichy en la réaffirmant dans sa vocation de villégiature d'envergure interrégionale et nationale, voire européenne (cf. rapport aire urbaine de Vichy).

Ces possibles mutations pourraient avoir d'importantes répercussions sur la structuration territoriale des régions Rhône-Alpes et Auvergne et même sur la structuration du territoire national et de l'espace européen. Elles permettraient tout d'abord de rattacher fonctionnellement le Nord-Est du Massif Central aux dynamiques métropolitaines, de l'insérer pleinement dans l'espace européen et de consolider ainsi son avenir. Elles permettraient ensuite de constituer un vaste espace métropolitain, matrice des échanges, allant de Clermont-Ferrand à Grenoble, en passant par Saint-Etienne, Lyon, Annecy, Chambéry, Valence... Cet espace disposerait d'un poids démographique, scientifique et économique lui offrant une visibilité européenne. Elles permettraient enfin de modifier les dynamiques spatiales internes à cet espace métropolitain. Aujourd'hui uniquement rhônalpin, il est largement plus développé dans sa partie Est, de la plaine dauphinoise aux piémonts alpins, où se trouvent, Saint-Etienne excepté, les principaux pôles. La LGV POCL pourrait indirectement participer au renforcement de l'armature urbaine située à l'ouest de Lyon et à son acquisition d'un important niveau de rayonnement.

Située sur un axe structurant de ce nouvel ensemble, Roanne pourrait lui apporter davantage de substance, surtout si elle a recouvré une dynamique de développement solide (cf. 2.1. et 2.2.). Un fonctionnement davantage en réseau des principaux équipements et structures d'excellence serait alors envisageable. Roanne pourrait en retirer un rayonnement plus important encore que celui que pourrait lui procurer son intégration fonctionnelle à l'aire métropolitaine lyonnaise. Elle aurait davantage de capacité, à accueillir des directions régionales et inter-régionales de grandes entreprises communes à Rhône-Alpes et Auvergne avec un certain niveau décisionnel et d'encadrement, des équipements publics structurants, rayonnant à l'échelle de l'espace métropolitain, à accueillir des manifestations culturelles, sportives, touristiques et d'affaires de plus grande envergure.

La concrétisation de ces opportunités suppose des mesures d'accompagnement émanant des acteurs du territoire :

- rabatement efficace entre la gare nouvelle, les sites stratégiques de développement économique et le centre-ville et la gare actuelle de Roanne (cf. 3.5.),
- l'affirmation de Roanne comme pôle organisateurs de l'aire métropolitaine lyonnaise,
- l'intensification des coopérations entre collectifs et établissements clermontois et auvergnats,
- la poursuite du choix des acteurs clermontois, vichyssois et auvergnats de se tourner vers Rhône-Alpes et la métropole lyonnaise,
- la formalisation à long terme d'une stratégie globale de coopération et développement entre les réseaux de coopération métropolitaine rhônalpin et auvergnat.

2.4. QUATRIEME EFFET (EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE). LE PROJET DE LGV POCL, UN LEVIER POUR ROANNE ACQUERIR UNE IMAGE VALORISANTE, ASSOCIEE A UNE METROPOLE

Le projet de LGV POCL constitue une opportunité unique pour inverser positivement l'image de Roanne. Cette inversion résulte à la fois de la conjonction des effets précédents et du déficit actuel d'image de Roanne.

Tous les effets précédemment décrits pourraient en effet impacter favorablement sur l'image de Roanne. Toutefois, la possibilité d'intégrer fonctionnellement l'aire métropolitaine lyonnaise recèle le plus fort potentiel d'effets.

Grâce à cette possibilité, l'image de Roanne pourrait être associée à une métropole. Roanne en recevrait une image dynamique. Les ressorts de cette nouvelle image seraient multiples :

- une inscription dans son époque, grâce à une desserte de haut niveau par un des réseaux principaux de transports, le réseau ferroviaire à grande vitesse, permettant notamment un accès très aisé avec les métropoles et particulièrement à l'aire métropolitaine lyonnaise,
- une notoriété, grâce à la caisse de résonance médiatique que possèdent les métropoles et les activités qu'elles génèrent ;
- une association à un haut niveau de services, propre aux métropoles,
- un territoire facilement accessible, comme peut l'être une métropole et traversant, du fait notamment de la capacité d'articulation de grands ensembles régionaux du territoire national et européen du projet de LGV POCL,
- une reconnaissance de ses talents, comme pôle organisateur d'un espace métropolitain au cœur de grands espaces et non plus comme agglomération industrielle en reconversion.

Ce sont là autant de mutations propres à générer une profonde évolution dans les consciences collectives roannaises, faite de plus grande confiance dans les capacités du Roannais, de fierté, de mise en valeur des réussites et d'initiative.

La concrétisation de ce levier suppose, outre les éléments de desserte et les mesures d'accompagnement précités au cours des effets précédents, l'engagement de stratégies de marketing territorial offensives valorisant les excellences, la qualité de vie et la facilité d'accès de Roanne.

2.5. EN CAS DE PASSAGE DE LA LGV PAR L'AIRE URBAINE DE ROANNE, UNE INTENSITE D'EFFETS POUR ROANNE ET SON BASSIN DE VIE CORRELEE A LA SITUATION DE LA GARE NOUVELLE : PLUS LA GARE NOUVELLE SERAIT PROCHE DU CONTINUUM URBAIN, PLUS LE POTENTIEL D'EFFETS SERAIT IMPORTANT

Bien qu'une desserte en crochet soit possible, la configuration envisagée par les scénarios du projet de LGV POCL prévoit une desserte plus performante de Roanne par une gare nouvelle en ligne, non connectée au réseau ferroviaire classique. C'est le cas du scénario ouest sud et des variantes sud des scénarios ouest, médian et est.

Les effets potentiels de développement et d'aménagement liés au projet de LGV POCL précédemment décrits (de 2.2. à 2.4.) seraient d'autant plus forts que la gare nouvelle envisagée serait située le plus proche possible du continuum urbain, à l'instar de la gare Champagne-Ardenne TGV, située aux franges de l'urbanisation rémoise.

- La gare nouvelle serait alors susceptible d'être desservie par un transport en commun, permettant un rabattement direct, performant en temps, fréquent et confortable avec le cœur d'agglomération et les sites stratégiques de développement que sont les zones d'activités abritant les grands donneurs d'ordre (Nexter, Michelin notamment), les entreprises participantes des pôles de compétitivité (zone industrielle de Beaucueil spécialisée dans le textile par exemple) et la zone du Marcelet accueillant les deux principaux équipements réceptifs, sportifs et culturels, le Scarabée et la halle André-Vacheresse.
- La concentration dans le centre de Roanne d'équipements structurants, souvent implantés en périphérie dans d'autres villes (campus universitaire, hôpital, gare, pôle de loisirs urbain, gare), rendrait d'autant plus efficace un tel rabattement.

En revanche, une gare nouvelle rurale, distante d'une quinzaine ou d'une vingtaine de kilomètres du cœur d'agglomération, aurait beaucoup moins d'attrait pour le développement et l'aménagement de Roanne et de son bassin de vie.

- Le temps généré par la rupture de charge entre la gare nouvelle et les sites névralgiques de développement risquerait d'être trop important, car presque aussi long que le parcours effectué en grande vitesse ferroviaire. Il pourrait conduire à des temps de parcours, entre Lyon et Roanne, de centre à centre, proches des actuels, effectués en TER et Corail Intercités sur ligne classique non électrifiée (1h03 comme meilleur temps de parcours). Le levier de développement constitué par le projet de LGV POCL en serait fortement amoindri.
- Cette configuration exposerait Roanne et son aire urbaine à un risque d'étalement urbain et de renforcement du fonctionnement périurbain. Le levier de requalification du cœur d'agglomération constitué par le projet de LGV POCL en serait aussi fortement amoindri.

3. SOURCES

3.1. DOCUMENTS STRATEGIQUES ET DE PLANIFICATION, ARTICLES ET OUVRAGES GENERAUX, ETUDES STATISTIQUES

- Charte du Pays roannais en Rhône-Alpes, diagnostic et projet de territoire, Pays roannais en Rhône-Alpes, 2003.
- La Loire en chiffres 2009, Conseil général de la Loire, 2010.
- Loire magazine, magazine d'information du Conseil général de la Loire, numéros parus en 2008, 2009 et 2010
- Plan de mandat 2008-2014, Grand Roanne Agglomération,
- Portrait de territoire, Institut national de la statistique et des études économiques (Insee) :
 - Portrait du département de la Loire, juin 2010,
 - Portraits de la commune de Roanne, de l'unité urbaine, de l'aire urbaine et de la zone d'emploi de Roanne juin 2010,
 - Portraits de la commune et de l'unité urbaine de Charlieu, juin 2010.
- Le Roannais, le choix de la dynamique, Chambre de commerce et d'industrie du Roannais, avril 2008.
- Roanne Agglo, magazine d'information de la Communauté d'agglomération de Grand Roanne Agglomération, numéros parus en 2008, 2009 et 2010.
- Schéma de cohérence territoriale du Bassin de vie du Sornin, rapport de présentation et de plan d'aménagement et de développement durable, Syndicat du SCoT du Bassin de vie du Sornin, 2008-2010
- Schéma de cohérence territoriale du Roannais, projets de rapport de présentation et de plan d'aménagement et de développement durable, Syndicat d'études et de programmation pour l'aménagement du territoire du Roannais (Syepar), 2007-2010.
- Vivre à Roanne, magazine d'information de la Ville de Roanne, 2008, 2009 et 2010.

3.2. CONTRIBUTIONS D'ACTEURS AUX ETUDES PREALABLES AU DEBAT PUBLIC

- Contribution de la Chambre de commerce et d'industrie du Roannais, août 2010.
- Contribution des acteurs d'Auvergne et de Rhône-Alpes, contribution commune des Conseils régionaux d'Auvergne et de Rhône-Alpes, juillet 2010.

3.3. SITOGRAPHIE SYNTHETIQUE

- www.agglo-grandroanne.fr : site de la Communauté d'agglomération du Grand Roanne Agglomération.
- www.cc-payscharlieu.fr : site de la Communauté de communes du Pays de Charlieu.

- www.epora.fr : site de l'établissement public foncier de l'Ouest Rhône-Alpes.
- www.lescarabee.net : site du Scarabée, équipement réceptif multifonctionnel
- www.leprogres.fr : site du Progrès, quotidien régional d'information.
- www.loire.fr : site du conseil général de la Loire.
- www.loire.gouv.fr : site portail des services de l'Etat dans le département de la Loire.
- www.loiretourisme.com : site du Comité départemental du tourisme de la Loire.
- www.regionurbainedelyon.fr : site de la Région urbaine de Lyon.
- www.rhonealpes.fr : site du Conseil régional de Rhône-Alpes.
- www.roanne.fr : site de la Ville de Roanne.
- www.roanne.cci.fr : site de la Chambre de commerce et d'industrie du Roannais.
- www.scotroannais.fr : site du Schéma de cohérence territoriale du Roannais.
- www.statistiques-locales.insee.fr : site portail des études statistiques locales de l'Institut national supérieur de la statistique et des études économiques (Insee).
- www.techtera.org : site du pôle de compétitivité Techtera.
- www.territoires.gouv.fr : site portail de l'Observatoire des territoires de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar).
- www.viameca.fr : site du pôle de compétitivité Via Meca.

