

## APPROFONDISSEMENT DES ETUDES AU REGARD D'UN RACCORDEMENT DE SAINT-ÉTIENNE VIA LA GARE CENTRE DE ROANNE

**Intervention de Jean-Bernard DEVERNOIS, Président de la CCIT de Roanne,  
lors de la réunion de clôture du Débat Public à Clermont-Ferrand**

1. L'intérêt général commande à l'évidence que ST-ETIENNE, avec son Bassin de 317 000 habitants et 9 000 EMS (Emplois Métropolitains Supérieurs), puisse se raccorder à la variante Roanne du scénario qui sera finalement retenu, option qui est clairement soutenue par la Région Rhône-Alpes.

2. Dans cette hypothèse, RFF prévoit que l'arrêt de Roanne TGV ne se ferait plus en Gare Nouvelle, mais en Gare Centre reliée à la ligne TGV par deux raccords Nord-Ouest et Nord-Est, cet arrêt induisant un ralentissement de 14 mn, au lieu de 7 mn en Gare Nouvelle.

**3. Dans cette perspective, ROANNE se retrouverait, non pas sur un axe LYON / PARIS, mais sur un axe St-ETIENNE / PARIS.**

**Si le schéma de dessertes prévu aujourd'hui apparaît faiblement modifié, il est impératif, dans tous les cas, qu'il préserve les horaires permettant aux entreprises Roannaises d'effectuer des allers-retours ROANNE / PARIS en demi-journée.**

### Hypothèses d'arrêts TAGV (AR/jour)

Nombre de liaisons directes TAGV (AR/jour)					
De Roanne ....		Vers Paris	Vers CDG/Nord	Vers l'Ouest	Vers Lyon/sud Est
Sans desserte de Saint-Etienne	<i>Via Gare Nouvelle</i>	3	3	1	15
Avec desserte de Saint-Etienne	<i>Via Gare Centre</i>	5	2	0	15

*Source DMO – Prévisions de trafic des scénarios de projet- pages 42 et 70 – Setec International- Février 2011*

4. Par contre, par rapport à des temps de parcours prévus de 1 H 20, un ralentissement de 14 mn sur une liaison CLERMONT / LYON qui était déjà au taquet de sa rentabilité d'exploitation la mettra dans l'impossibilité d'être compétitive par rapport à l'Autoroute A89, et sera fortement dissuasif pour les opérateurs de TAGV (dès aujourd'hui, la SNCF affirme qu'elle ne prend plus de risque d'exploiter une ligne non rentable).

Dans ce cas, la ligne devrait être desservie par des TERGV subventionnés par les Régions, lesquelles pourraient donc être appelées à contribuer à la fois au financement de l'infrastructure et à celui de son exploitation.

**5. L'amélioration de l'accès à la métropole lyonnaise est un enjeu vital, aussi bien pour l'Agglomération Clermontoise que pour le Territoire Roannais, où la perspective de la nouvelle infrastructure a suscité une mobilisation sans précédent.**

**En tout état de cause, il est impératif que les solutions de raccordement de St-ETIENNE à la Gare TGV de Roanne Centre préservent les perspectives d'amélioration ouvertes par le projet de nouvelle liaison CLERMONT / LYON via ROANNE, afin que cette dernière reste suffisamment compétitive pour assurer l'équilibre d'exploitation de la ligne.**

6. Dans l'hypothèse d'un raccordement avec ST-ETIENNE impliquant une localisation de l'arrêt ROANNE TGV en Gare-Centre, la CCIT du Roannais demande au Maître d'Ouvrage :

- a) s'il est en mesure de préciser aujourd'hui la situation prévue de la liaison CLERMONT / LYON via ROANNE en termes de rentabilité économique,
- b) s'il est en mesure de préciser aujourd'hui le type de dessertes (nombres et horaires) qui pourrait être offert à ROANNE, en direction et en provenance de PARIS, à partir de TGV inter-secteurs.

**7. Plus généralement, dans l'hypothèse d'un raccordement avec ST-ETIENNE impliquant une localisation de l'arrêt ROANNE TGV en Gare-Centre, la CCIT du Roannais demande au Maître d'Ouvrage de conduire toutes les études nécessaires pour approfondir les schémas de dessertes de ROANNE en direction de PARIS et de LYON.**