

Cahier d'acteur n°19

novembre 2011

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.

LGV : les citoyens Roannais se mobilisent

Nos organismes, Conférence Economique et Sociale et Conseil Local de Développement, contribuent aux réflexions sur les questions concernant l'avenir du Roannais.

Après les travaux sur l'impact de l'arrivée de l'A89 qui traitaient déjà des grandes infrastructures, la CES et le CLD souhaitent participer, par l'intermédiaire de ce cahier d'acteur, au débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris - Orléans - Clermont-Ferrand - Lyon (POCL).

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



CONFÉRENCE
ÉCONOMIQUE
ET SOCIALE
GRAND ROANNE AGGLOMÉRATION

Cahier d'acteur de la Conférence Economique et Sociale et du Conseil Local de Développement, organismes participatifs du Roannais qui représentent la société civile dans son ensemble.

Conférence Economique et Sociale
Grand Roanne Agglomération
63 rue Jean Jaurès
42300 Roanne
Tél. : 04.77.44.29.54
bbenetier@agglo-grandroanne.fr

La société civile partage largement les grandes lignes de l'argumentaire roannais porté par les acteurs publics locaux (collectivités territoriales et chambres consulaires notamment).

Sans avoir la prétention de représenter la diversité des opinions des Roannais que nous encourageons à s'exprimer directement dans le débat public, nous souhaitons faire entendre la voix de citoyens impliqués et sensibles aux enjeux du territoire.

Notre expression a donc l'ambition principale de teinter l'argumentaire du territoire de la sensibilité des citoyens représentés au sein de la CES et du CLD.

Qu'est ce que la CES et le CLD ?

La Conférence Economique et Sociale et le Conseil Local de Développement sont deux structures participatives composées chacune d'environ 80 personnes représentant la société civile du territoire Roannais dans sa diversité : citoyens, chefs d'entreprises, universitaires, représentants des syndicats de salariés, du monde de l'insertion et de la formation, etc...

La CES et le CLD sont respectivement liés à la Communauté d'Agglomération de Grand Roanne et au Pays Roannais. Ce sont des organismes de réflexion et de concertation qui disposent d'une autonomie certaine pour émettre des avis et faire des propositions sur toutes les questions relevant du développement du territoire et plus largement de l'avenir du Roannais.

Un nouveau rendez-vous historique pour le Roannais

L'histoire locale de Roanne a longtemps poursuivi un chemin parallèle à ses voies de communications : essor du territoire quand il s'est retrouvé en position de carrefour entre la fin du XV^{ème} siècle et les années 1960 (dans L'identité de la France, Fernand Braudel intitulé un sous chapitre « Roanne ou le triomphe des transports »), déclin quand l'accessibilité s'est dégradée et désindustrialisation au cours de la même période (textile et mécanique principalement).

Au cours des 50 dernières années, les voies de communication ont trop souvent contourné le Roannais : ouverture de l'A6 faisant perdre à la N7 son statut (si) particulier, TGV Paris-Lyon, puis plus récemment, désintérêt de la SNCF pour la transversale Lyon - Nantes par le centre de la France au profit du tracé Lyon - Massy - « l'ouest ». Ce dernier point illustre tout à fait ce que les citoyens considèrent comme un mépris de la notion d'aménagement du territoire de la part des décideurs.

Il existe une vie entre le point de départ et le point d'arrivée d'une liaison !

La prise en compte de l'aménagement du territoire de nouveau d'actualité !

Le projet POCL vise à réaliser deux objectifs considérés jusqu'alors de façon isolée :

- répondre à l'augmentation du trafic par le doublement de la ligne Paris-Lyon en voie de saturation ;
- rendre les territoires du centre de la France plus accessibles.

Ce nouveau modèle est partagé par les aménageurs de l'espace métropolitain français, les économistes du rail et les élus des territoires. Il peut se décliner concrètement par une irrigation harmonieuse du territoire qui ne nuit pas, finalement, à l'efficacité globale du système de transport !

Cette option ne serait-elle pas la préfiguration d'un mode moderne d'aménagement du territoire dans lequel la vitesse est au service de tous les citoyens et pas seulement au profit de ceux qui vivent ou travaillent aux deux extrémités de la liaison ?

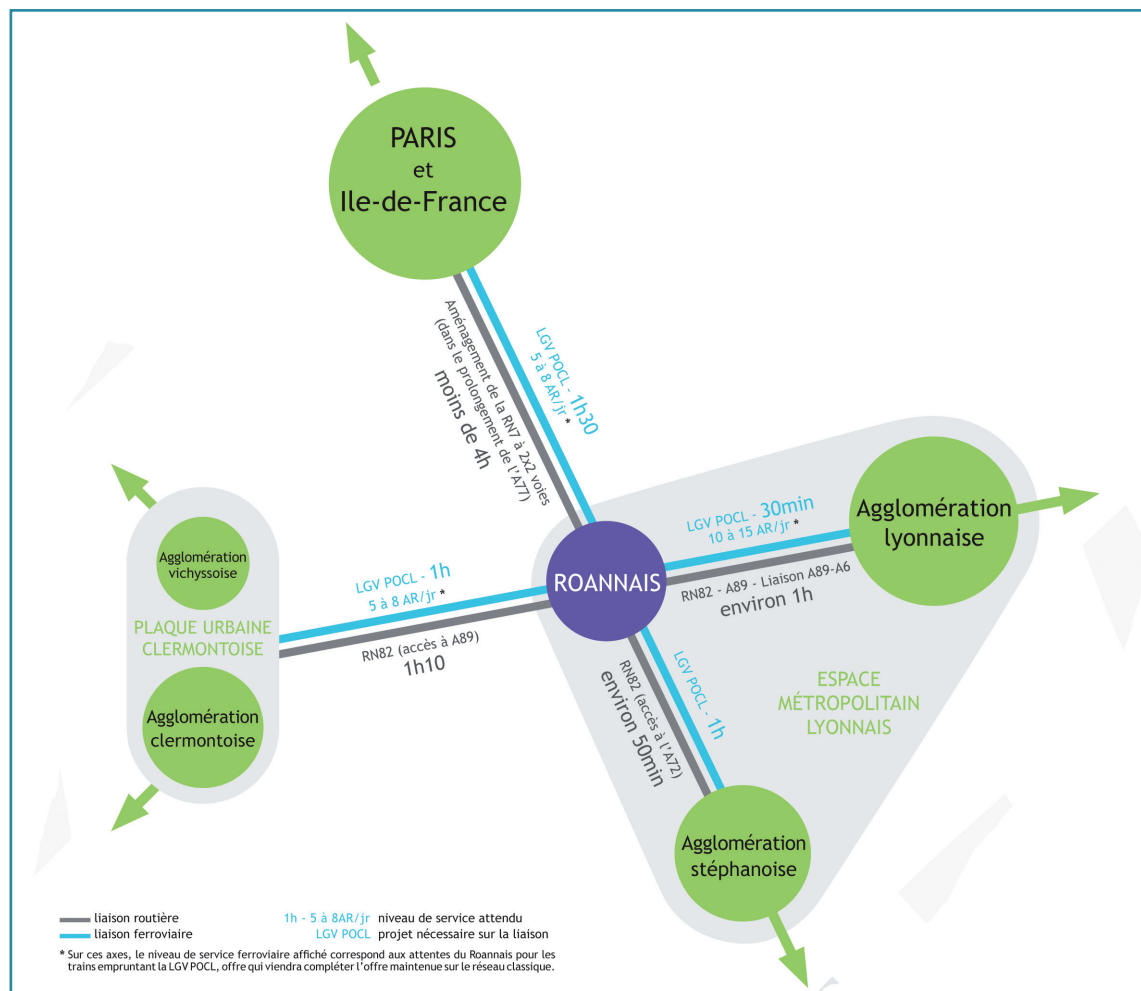
Cette avancée, que les membres de la société civile ne peuvent que saluer, doit trouver son aboutissement par le choix d'un tracé qui privilégie la desserte de nouveaux territoires et donc qui passe par Roanne plutôt que par Macon.

En effet, comme le constate RFF dans son dossier du débat public, la variante par Macon ne fait que renforcer des fonctionnalités déjà existantes (desserte de Macon et Genève), alors que la variante par Roanne crée trois nouvelles fonctionnalités : amélioration de la liaison Clermont-Lyon, desserte de Roanne, ouverture de Lyon à l'Ouest. C'est aussi la variante qui permet le gain du nombre de voyageurs le plus important (de 300 000 à 400 000 voyageurs annuels supplémentaires par rapport à la variante Macon).

Un espace d'échanges créateur de nouvelles proximités

Le souci d'aménagement du territoire doit aussi conforter une vision de l'organisation du Pays conforme à l'idée que nous pouvons nous faire de la grande région Rhône-Alpes – Auvergne. Celle-ci se met en place, pragmatiquement, grâce au développement des échanges économiques entre les deux régions. Le Lyonnais, notamment, est sensible à son ouverture sur l'ouest.

La dynamisation de cet Espace géographique central donne à la France l'opportunité d'une région (réelle) à dimension européenne avec des villes partageant un espace commun (Clermont-Ferrand, Moulins, Vichy, Roanne, St-Etienne, Lyon...) drainé par la ligne LGV et ses ramifications.



*Le Roannais au carrefour des régions
Source : Agence Exaltia*

Une attractivité renforcée au bénéfice des hommes et du territoire

POCL, accélérateur du développement économique pour le Roannais.

Les membres de la société civile expérimentés dans le domaine du développement territorial et les représentants des entreprises ne peuvent que confirmer l'impact déterminant de la qualité des voies de communication sur les décisions d'implantation des entreprises approchées par la prospection exogène et sur le maintien et le développement des entreprises déjà installées sur le territoire.

Afin de retrouver un niveau élevé de développement économique, notre territoire doit disposer de voies de communication au meilleur niveau.

L'intérêt du territoire local rejoint l'intérêt général puisque la desserte d'un espace fluidifie l'ensemble du

réseau et procure de nouvelles possibilités de diffusion des activités génératrices de richesse en France. Ceci est d'autant plus vrai que le Roannais qui a connu une densité d'activités supérieure par le passé, saura démontrer de nouveau ses potentialités d'accueil et de développement. Le territoire dispose en effet d'un tissu économique riche et diversifié en PME-PMI et d'une main d'œuvre qualifiée capable de répondre aux besoins nouveaux.

Il faut rappeler, aussi, que le monde virtuel des communications numériques ne remplace pas les liaisons physiques quelques soient les atouts que procure la disponibilité de bons réseaux numériques.

Un territoire plus attractif pour les populations d'ici ou d'ailleurs.

Le pôle universitaire et de recherche roannais, rattaché aux universités de Lyon et Saint-Etienne pourra développer de nouvelles collaborations avec ses partenaires.

En permettant aux jeunes de concrétiser leurs projets sur place, de manière directe ou indirecte grâce au développement économique, la "nouvelle donne" ferrée peut aussi avoir un effet sur le rééquilibrage démographique. Dans un territoire qui présente une tendance au vieillissement, ceci permettra aux diplômés de réaliser leurs objectifs professionnels dans le Roannais.

De la même façon une telle infrastructure permet le maintien ou l'implantation de certains services nécessaires à la population (médecins, services de

proximité ...) et favorise un rééquilibrage social (professionnels actifs de toutes catégories, cadres moyens et supérieurs...).

De manière générale, l'image du territoire se trouvera valorisée ; son identité sera renforcée en interne comme en externe ; la ville gagnera en notoriété ; un sentiment de plus grande proximité s'installera lié à l'insertion dans un réseau de grandes villes, ceci facilitera l'intégration du Roannais dans la dynamique de la métropole lyonnaise, suivant en cela la stratégie des acteurs locaux. En mettant Lyon à 30 minutes de Roanne, notre territoire, au même titre que d'autres villes moyennes de la Région Urbaine de Lyon, pourra devenir un des pôles organisateurs de la métropole multipolaire lyonnaise.

Un enjeu vertueux jusqu'au bout !

L'empreinte sur la nature d'une telle infrastructure (la ligne LGV dans son ensemble) est importante et il convient d'en minimiser l'impact.

Nous notons avec satisfaction, d'après le dossier du maître d'ouvrage, que les variantes par Roanne sont plus vertueuses sur ce registre. Nous considérons que cette composante environnementale est fondamentale et doit être intégrée au premier rang des critères de choix.

Poussant au bout l'argument de proximité dans une perspective de service optimisé aux citoyens et aux entreprises, nous estimons que la desserte de Roanne devra se faire en gare centrale. Cette option "humanise" ce moyen de transport contrairement à la dimension

"hors-sol" des gares nouvelles. Cette solution est par ailleurs très favorable à la liaison avec St-Etienne et contribue au développement durable et harmonieux du territoire.

Au delà des arguments sur le développement économique, sur l'aménagement du territoire, sur l'impact démographique et social du territoire, il faut ajouter un effet plus sociétal. Quel indice qualitatif pourrait rendre compte du temps gagné et de la qualité de vie gagnée grâce à un moyen de transport sûr, convivial et confortable ?

Enfin, l'objectif sera pleinement atteint si les tarifs pratiqués sont adaptés à toutes les couches de la population.

CONCLUSION

La société civile considère que le passage de la LGV par Roanne doit se concevoir comme un outil au service d'un projet de développement du territoire. La mise en place d'une stratégie commune et cohérente des acteurs locaux est nécessaire pour permettre l'expression du potentiel réel du Roannais.



Conférence Economique et Sociale
Grand Roanne Agglomération
63 rue Jean Jaurès
42300 Roanne
Tél. : 04.77.44.29.54
bbenetier@agglo-grandroanne.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