

# Cahier d'acteur n°141

janvier 2012

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

## La Variante sud par Roanne, le meilleur des choix pour une LGV d'intérêt national et européen !

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



**L'UMAR UNION DES MAIRES DE L'ARRONDISSEMENT DE ROANNE** qui réunit l'ensemble des 118 Maires de l'arrondissement et des 11 présidents de Communauté de Communes ou d'Agglomération. L'UMAR est affiliée à l'Association des Maires de France et présidée par Laure Déroche, Maire de Roanne.

**UMAR**  
Hôtel de Ville  
42300 ROANNE  
Tél. : 04 77 23 20 21

*L'UMAR a choisi d'exprimer son point de vue sur le projet POCL. Cette initiative peu courante voire exceptionnelle constitue une bonne manière d'exprimer l'avis largement partagé par le Roannais : la connexion au TGV constitue l'opportunité historique de réintégrer le réseau des territoires dynamiques. Les atouts de notre arrondissement sont, de plus, nombreux pour tirer parti, au mieux, d'une telle infrastructure :*

- *sa position géographique, véritable trait d'union entre la plaque Urbaine Clermontoise, la métropole Lyonnaise et Stéphanoise et le Sud Bourgogne.*
- *son tissu industriel et tertiaire important, organisé et assis sur des savoir-faire maîtrisés, des centres de recherche innovants et un pôle universitaire dynamique ;*
- *ses espaces de développement existants tant pour l'activité que l'habitat*
- *sa capacité à accueillir de nouvelles populations dans son cadre de vie privilégié*
- *son offre touristique et sa richesse culturelle et sociale ;*
- *son agriculture et sa gastronomie.*

La LGV POCL renforcera l'image et l'attractivité de notre territoire qui compte presque 200.000 habitants, et surtout elle viendra conforter les stratégies de développement en cours. Ainsi, le passage de la LGV POCL par Roanne qui présente déjà un grand intérêt pour le fonctionnement de l'infrastructure elle-même, générera un nombre importants d'effets positifs pour notre territoire et ses habitants.

Le projet de LGV POCL a également pour objectif d'éviter l'asphyxie de l'axe européen Paris-Lyon-Marseille tout en irriguant des territoires fortement pénalisés par leur enclavement mais riches d'une puissante capacité industrielle et d'espaces de vie de qualité. Ce faisant, le report modal ainsi opéré représentera un gain important pour l'environnement. Ainsi tout en favorisant l'accessibilité du sud-est de la France, la LGV POCL ouvrira de nouveaux espaces aux métropoles Parisienne, Clermontoise et Lyonnaise en réduisant la facture énergétique. Elle contribuera à long terme à faciliter les liaisons transversales Est-Ouest.

En répondant à la fois aux enjeux de déplacements et à ceux de l'aménagement du territoire, la LGV POCL

constitue une ligne majeure dont l'intérêt national et européen est incontestable.

Les Roannais ont un très fort sentiment d'avoir longtemps été les laissés pour compte de l'histoire des infrastructures (A6 via Chalon-sur-Saône et Mâcon, RN7 toujours en attente d'aménagement, services ferroviaires anciens et inadaptés,...).

Ce sentiment est accentué par une visibilité nationale très faible et les rares éléments de lisibilité extra-locaux sont de surcroît souvent négatifs.

Les projets d'infrastructures (A89 Clermont-Lyon, LGV POCL) constituent autant d'attentes proportionnelles à cette frustration, pour preuve la mobilisation extrêmement forte pour la réunion de proximité du débat public qui s'est tenue à Roanne le 13 octobre 2011 avec 1200 personnes.

Une accessibilité à haute performance inverserait, en effet, positivement l'image de Roanne du fait de la conjonction du coup d'accélérateur donné à la mutation économique, du changement de statut (Roanne devenant un des pôles organisateurs de l'espace métropolitain lyonnais) et du déficit actuel d'image de Roanne.

## Une confiance retrouvée

Du coup, l'effet "attendu" d'une infrastructure - introduire une évolution de l'identité des territoires qui provoque une nouvelle dynamique de projet - prend ici toute sa dimension, tout son sens. Elle permet ainsi à tout un territoire de prendre conscience d'un potentiel de développement pourtant déjà existant que l'arrivée d'une

infrastructure, qui plus est une LGV, viendra cristalliser. Son impact réel sur le développement, souvent relativisé par les spécialistes, est avant tout proportionnel à l'ampleur de l'effet de la LGV sur l'image et la mobilité. Pour le Roannais, cet effet est massif. C'est un changement d'ère.

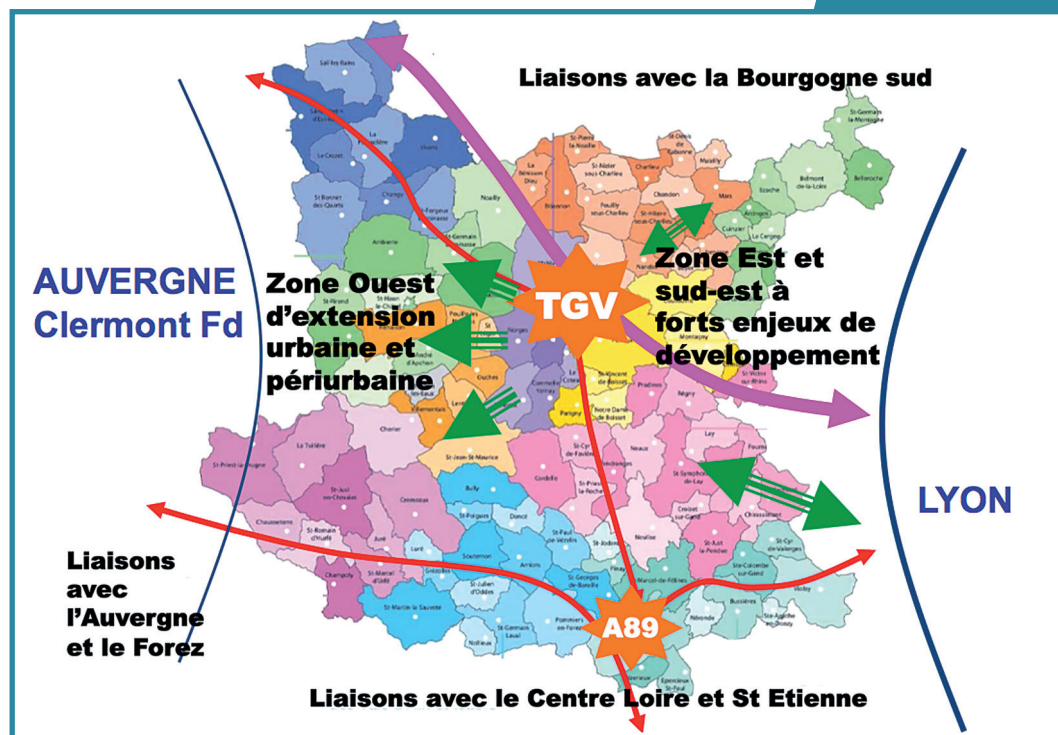
### ■ Les effets d'image : une évolution forte des représentations du territoire

Une infrastructure comme POCL permettra une intégration aux principaux réseaux de transport et générera davantage de proximité et de notoriété. Grâce à la nouvelle accessibilité du territoire, le sentiment de rapprochement pertinent vis-à-vis des centres de décision et de services s'amplifie. L'effet levier sur les mentalités, en particulier sur les représentations que les acteurs locaux et la population ont d'eux-mêmes est fondamental, car un territoire sans confiance peine à se développer. Le Roannais a bien conscience de cela tant son histoire tourne autour de ces questions. Tous les Maires de l'arrondissement sont mobilisés pour tirer profit de POCL et ainsi vanter les mérites de leur commune, de leur territoire.

L'économie s'est déjà inscrite dans cette mutation par le développement d'excellences de haute technologie et de forte valeur ajoutée : insertion dans les pôles de compétitivité Techtera et Viaméca, développement d'une offre d'enseignement supérieur très performante

(master et doctorat), développement de centres d'innovation. Cet élément prend d'autant plus de sens que le Roannais se caractérise actuellement par une faible représentation des populations les plus qualifiées (8% de cadres contre 10 à 12 % pour des villes comparables) et une faible attractivité auprès d'elles.

Cette évolution modifiera également l'image que les territoires voisins ont de Roanne. A titre d'exemple, les Lyonnais ont une vision relativement restrictive et caricaturale de notre territoire situé non pas à 80 kms de Lyon mais "au-delà du col du Pin Bouchain". Avec l'intégration fonctionnelle dans l'aire métropolitaine lyonnaise, ce sont là autant de mutations propres à générer une profonde évolution dans les consciences collectives, faite de plus grande confiance dans les capacités du Roannais, de fierté, d'initiative, de mise en valeur des réussites.



Les enjeux de développement du Roannais.

## Un besoin de mobilité durable

Même si l'évolution est positive ces dernières années, les voyages en train représentent un trop faible pourcentage des déplacements des Roannais (18%), malgré un réseau routier lui-même mal adapté. La desserte ferroviaire pour Paris n'est ni performante, ni compétitive, avec des temps de parcours plus long, des ruptures importantes (à Vichy, Lyon, ou Montchanin), un niveau de service faible (liaison par car). De plus, les possibilités d'amélioration de ces lignes classiques vers Paris, Lyon, St Etienne ou Clermont Ferrand sont très limitées et fort coûteuses, du fait du relief, (tunnels, rayons des courbes, pentes,...).

Le gain de voyageurs nouveaux est donc sûrement plus important que celui retenu par RFF, d'autant plus :

- que le territoire concerné par la nouvelle desserte TGV s'étend au sud de la Bourgogne, à l'Est du Rhône et peut potentiellement concerner toute la Loire ;
- que la sous-utilisation actuelle permettra aux

TGV d'être utilisés par une grande diversité de voyageurs : étudiants, familles, cadre professionnel, congressistes, artistes, touristes, représentants associatifs, etc.

A ce gain mécanique s'ajoutera la valorisation du potentiel territorial, en termes économique, touristique et résidentiel, autant d'axes générateurs de déplacements et qui souffrent aujourd'hui de ne pouvoir les réaliser aisément : le client d'une entreprise Roannaise doit prévoir sa journée pour rester deux heures dans le Roannais. L'ouverture du Roannais sera enfin réelle, non seulement sur Lyon ou Paris mais aussi sur l'Auvergne, le Nord-Est et le Sud-Est du pays ainsi que l'Europe.

## Des atouts pour convaincre

### Une qualité de vie exemplaire

Le Roannais dispose d'une offre touristique à fort potentiel (patrimoine, loisirs verts, culture) complétée par la gastronomie qui participe depuis de nombreuses années à sa réputation internationale. La gastronomie est une culture avec les Tables roannaises, le festival Roanne Tables ouvertes, le salon Savoirs et saveurs,

la célèbre maison trois étoiles Troisgros, les AOC Charolais et côte roannaise,... Au cœur d'un bassin aux paysages préservés, l'agglomération roannaise propose à proximité de la métropole lyonnaise une offre foncière importante dans un cadre de vie exceptionnel et accessible.

## Un développement déjà en marche



Mais, faire figure d'Eldorado prédispose au déclin sauf si les capacités et les modalités d'accueil ont été bien anticipées. Deux SCOTs sont en cours d'approbation, le Grand Roanne a défini un schéma d'agglomération précis. Ces outils permettent d'organiser une offre d'habitat originale, non consommatrice d'espace, du très rural au très urbain. L'ouverture de la nouvelle A89, tout comme l'arrivée de la LGV profiteront également aux zones d'activités créées ou prévues dans l'agglomération comme en périphérie. Elles appuient leur développement sur un travail de valorisation des filières existantes (textile, mécanique, agroalimentaire, numérique) et un enseignement en plein développement dans le cadre d'un schéma local clairement affiché. La qualité des savoir faire existants et à venir peut compter sur une main d'œuvre locale qui n'a cessé de démontrer dans les dernières décennies une réelle capacité à s'adapter et à battre des records de productivité. Les éléments issus de l'observation économique démontrent que, compte-tenu des importantes restructurations en matière d'emploi qu'a connu notre bassin, il a finalement mieux résisté aux périodes de crise qui ont suivi car le tissu économique fragile ayant disparu, la base économique du bassin est plus solide.



## CONCLUSION

### Des fonctions qui dynamisent

La variante par Roanne constitue un tracé qui profite à tous les territoires concernés y compris la Saône et Loire : elle permet de renforcer des articulations existantes, générant ainsi une "dynamique de groupe" entre territoires voisins.

Toutefois, pour tirer complètement parti de la LGV, la liaison Clermont – Roanne – Lyon doit bénéficier d'un bon niveau de performance. La liaison St Etienne – Paris via Roanne constitue également un atout supplémentaire majeur qui permet d'alléger le trafic sur Lyon tout en ouvrant un nouvel accès sur la vallée du Rhône. Ainsi, c'est toute la Loire, ses 750.000 habitants et ses entreprises qui emprunteraient cette liaison extrêmement performante.

En ce sens une desserte au plus proche de Roanne, potentiellement en gare existante, offrirait plus de possibilités d'inter-connexion et d'inter-modalité, notamment en direction de St Etienne, tout en évitant de sacrifier des terres agricoles supplémentaires dans la plaine Roannaise. Elle entrerait aussi en pleine cohérence avec la rénovation complète et prochaine du quartier de la gare où de vastes superficies ont été libérées pour créer une nouvelle offre de logement et d'espaces d'activités. Cette infrastructure nouvelle, tout en répondant aux enjeux inter-métropolitain, nationaux et européens, mettrait ainsi l'arrondissement de Roanne dans les conditions optimales de développement en pleine conformité avec les objectifs des SCOTs et du schéma d'agglomération.



UMAR  
Hôtel de Ville  
42300 ROANNE  
Tél. : 04 77 23 20 21

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