

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

Le Syndicat mixte du Beaujolais, composé de 13 Etablissements Publics de Coopération Intercommunale, a pour mission l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale du Beaujolais sur un périmètre de 136 communes, représentant près de 200 000 habitants.

Le périmètre du SCoT est localisé dans l'arrondissement territorial nord du département du Rhône.

Le Syndicat Mixte du Beaujolais défend le tracé par Roanne comme étant le seul scénario acceptable au regard du critère de fonctionnalité d'aménagement du territoire du projet LGV POCL permettant de desservir les agglomérations et villes du Grand Centre et d'assurer des liaisons transversales modernes entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes.

Le syndicat s'interroge fortement, tant sur le tracé (qui touche la partie sud-est de son territoire) et son impact sur l'agriculture et les paysages, que sur son débouché dans le territoire des pierres dorées à l'approche et dans la métropole lyonnaise, dans un secteur déjà bien pourvu en infrastructures de transports.

Le tracé par Roanne, le seul scénario répondant à la fonctionnalité d'aménagement du territoire du projet LGV POCL

Le tracé par Roanne constitue une réponse optimale à la fonctionnalité d'aménagement du territoire et à la recherche de nouvelle fonctionnalité du projet POCL

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

Le tracé par Roanne assure la desserte des capitales régionales du grand centre et constitue la seule option garantissant une fonctionnalité optimale d'aménagement du territoire du projet POCL.

La variante par Roanne permet de desservir un réseau de villes moyennes (Blois, Vierzon, Bourges, Châteauroux, Nevers, Montluçon, Moulins, Vichy) et notamment Roanne identifiée comme une **polarité de l'aire métropolitaine lyonnaise**. Elle permet également d'envisager en complément, la desserte de Saint-Etienne, agglomération de plus 400 000 habitants ainsi que tout l'ouest du territoire beaujolais qui représente plus de 50 000 habitants.

La desserte de Roanne par le projet LGV POCL est un enjeu vital pour le renouvellement démographique et économique de cette agglomération moyenne au sein de l'aire métropolitaine lyonnaise, qui permettra par ailleurs d'assurer une nouvelle notoriété et une nouvelle attractivité à toute la partie ouest de notre territoire.

Par ailleurs, la variante par Roanne constitue le seul tracé permettant des gains significatifs de temps de parcours (-1h10) entre les pôles métropolitains lyonnais et clermontois et permet ainsi d'assurer les liaisons à grande vitesse transversales entre ces deux grandes capitales régionales aux liens étroits et multiples (économie, enseignement...).

Elle préfigure également l'opportunité d'une transversale ouest est assurant la liaison entre l'Atlantique (Bordeaux, Nantes) et les Alpes.

Si la variante par Macon satisfait globalement les objectifs généraux de la commande ministérielle, elle ne permet ni d'assurer un niveau de desserte convenable pour le sud du grand centre ni de répondre pleinement aux fonctionnalités complémentaires et d'envisager des perspectives plus larges d'aménagement du territoire pour le projet POCL et pour les projets futurs de raccordement du Grand Centre à d'autres territoires, notamment la façade atlantique.

Il s'agit pour la variante par Macon, de doubler le tracé existant de la LN1 entre Macon et Lyon dans un secteur déjà saturé de voies de communication modernes et d'écarter les territoires de l'ouest de Rhône-Alpes et du sud du Grand Centre d'une desserte ferroviaire moderne.

Le TGV à Roanne permettra de renforcer les fondements de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise

La métropole lyonnaise occupe une position de premier ordre sur l'échiquier français. Son poids démographique, sa fonction de commandement et son niveau d'activité en font la deuxième métropole française et la première du grand sud-est de la France. **Située à la croisée des flux européens nord-sud et est-ouest, elle constitue également un carrefour européen qui lui donne naturellement une vocation d'eurocité.**

Les 13 SCoT fédérés au sein de l'inter-Scot de l'aire métropolitaine lyonnaise, dont le SCoT du Beaujolais, s'accordent sur une vision partagée de l'évolution de ce territoire qui devrait compter plus de 3 200 000 habitants en 2030 (plus de la moitié de la population de la région Rhône-Alpes). Cette vision est articulée autour d'une **organisation multipolaire** visant à concentrer la croissance dans des pôles existants ou en devenir, bien dotés en équipements et en services et connectés efficacement aux transports en commun.

La desserte de Roanne par le projet LGV POCL s'inscrit dans les objectifs d'une métropole ouverte, par **un renforcement de la légitimité de la polarité roannaise** au sein de la métropole, notamment en constituant la **porte métropolitaine ouest d'un espace encore plus vaste, l'Auvergne et au-delà, l'Arc atlantique**. Par ailleurs, Roanne est aujourd'hui une des seules agglomérations de plus de 50 000 habitants de l'aire métropolitaine à être dépourvue d'une desserte par des lignes ferroviaires électrifiées et modernes.

Le TVG à Roanne permet de renforcer le rôle de centralité de l'agglomération roannaise dans son bassin de vie et d'emploi

En repositionnant Roanne et son agglomération sur les grands axes de communication nationaux et européens, la desserte de Roanne par la future LGV POCL permet de répondre ainsi aux ambitions du SCoT pour **un coeur d'agglomération identifié comme la centralité incontournable du Nord du département de la Loire.**

Roanne, commune centre d'une unité urbaine de 80 000 habitants, possède un réel bassin de vie et d'emploi (140 000 habitants) qui dépasse les limites de son arrondissement territorial et englobe le Sud Saône-et-Loire, l'Ouest Rhodanien, l'Est Auvergne avec le Sud Allier, grâce à une centralité confirmée sur le plan des services et des équipements et de l'offre en emplois.

La présence de nombreux services et équipements publics fait de Roanne un pôle incontournable de l'espace ligérien. L'accessibilité directe de Roanne par une desserte ferroviaire performante **confortera la polarité roannaise au sein du nord ouest Rhône-alpin** et palliera aux éventuels déséquilibres ayant pu s'opérer avec la mise en service du tronçon de l'A89 entre Balbigny et la Tour de Salvagny, dont l'accès est situé à 26 km de Roanne, en faveur du secteur plus rural du Centre-Loire qui ne remplit pas les mêmes fonctionnalités de services

La desserte de Roanne par le projet LVG POCL permet ainsi à une échelle plus locale de répondre à une fonctionnalité d'aménagement du territoire et d'éviter les déséquilibres qui pourraient s'opérer dans le Nord du Département de la Loire en confortant la polarité historique de l'agglomération roannaise au sein de son bassin de vie et d'emploi.

Suivant l'avis du CESR Rhône Alpes, une gare nouvelle au nord de Roanne est indispensable pour les TGV Paris-Lyon, pour autant, la solution de la desserte en gare centrale doit être étudiée et envisagée pour les TGV qui desserviront Saint Etienne, au regard des dispositions des lois Solidarité et Renouvellement Urbains et Grenelle, puisqu'elle permettra de limiter l'emprise de la gare nouvelle, de renforcer la centralité de l'agglomération roannaise et de favoriser l'inter modalité entre les différents moyens de transport.

Le tracé par Roanne mais une entrée problématique dans la métropole lyonnaise

L'arrivée de la ligne dans le sud est de notre territoire n'est pas sans rappeler, celle d'une autre grande infrastructure l'autoroute A89. Le sud est du Beaujolais, secteur des pierres dorées est déjà bien segmenté et découpé par diverses infrastructures (autoroutes, voies ferrées).

En effet le territoire du sud est du Beaujolais, qui devrait dans cette hypothèse accueillir la nouvelle infrastructure, est un secteur marqué par :

- Un ensemble de paysages, variés et très riches reconnus comme tels par diverses institutions, dont en particulier la DREAL
- Un ensemble urbanisé à la fois sous forme de bourgs aux caractéristiques identitaires mais aussi sous forme de hameaux, qui lui confèrent une identité et une dimension culturelle,
- Un ensemble de sites et de points de vue remarquables, répartis sur plus de 200 km² qui attirent une population nombreuse, une notoriété forte dont les habitants sont fiers,
- **Une agriculture vivante** en particulier **dans la plaine des Chères, protégée par un PIG**, renouvelé depuis plus d'un quart de siècle par l'État, et inscrit dans le SCoT du Beaujolais en espace agricole stratégique.

Mais c'est aussi un territoire contraint par :

- Le relief monts, coteaux et vallées
- Divers systèmes d'infrastructures. Si la voie fluviale ne pose pas trop de problème d'insertion les voiries en particulier les autoroutes (A6, A46 et A89 en construction (ouverture en 2012) et leurs barreaux de liaisons ainsi que les voies ferrées (ligne PLM, Lyon –Nantes, Lyon Paray, et une ligne locale) fragmentent ce sud est Beaujolais, coupant de nombreux corridors écologiques.

Le projet POCL se confronte directement à la **saturation du nœud ferroviaire lyonnais (NFL)**, dont il est regrettable que le débat public ait lieu après celui relatif au projet POCL. Arrêter le projet à 15 km au nord de Lyon suggère à tort que les circulations ferroviaires du POCL n'auraient pas d'impact sur le NFL.

Les problématiques du NFL doivent donc être résolues afin d'accueillir dans de bonnes conditions les circulations supportées par POCL, sans y imposer de nouvelles contraintes ni obérer les développements futurs du réseau TER. Il s'agit donc d'articuler fonctionnellement et temporellement le projet POCL avec le NFL et l'ensemble des circulations, TER, TGV et fret, que ce dernier supporte déjà.

La rentabilité économique du projet POCL implique de le connecter au centre de l'agglomération lyonnaise et de préserver les liaisons entre Lyon et le sud de la France.

Le passage d'une nouvelle infrastructure doit être envisagé en concertation avec les collectivités territoriales du territoire en particulier la Communauté de communes des pays du Bois d'Oingt, Beaujolais val d'Azergues, Mont d'or Azergues et celle Beaujolais Saône Pierres Dorées pour autant que la cartographie présentée le laisse découvrir.

Conclusion

Le débat public sur la LGV POCL permet de réaffirmer l'attachement du Syndicat Mixte du Beaujolais au développement et à la modernisation du transport ferroviaire affiché dans le SCoT du Beaujolais, comme moteur d'attractivité pour le territoire. La ligne LGV POCL par ses variantes par Roanne **est le seul scénario qui répond pleinement à une dimension d'aménagement du territoire** permettant de :

- Désenclaver les régions du Grand Centre et **l'ouest de Rhône-Alpes** non desservies à ce jour par une liaison ferroviaire moderne en direction de Paris et des grandes capitales régionales et européennes ;
- Améliorer significativement le niveau de desserte entre les régions Auvergne et Rhône-Alpes ;
- Confirmer Roanne, comme pôle nord-ouest de l'aire métropolitaine lyonnaise et du nord du département de la Loire et améliorer la desserte de toute la partie ouest du beaujolais ;

- Envisager d'autres fonctionnalités avec la desserte de Saint-Etienne.

Enfin le tracé dans la traversée du territoire devrait renforcer la fragmentation de l'espace en **ayant des impacts forts sur les paysages et l'agriculture**. Il convient donc de mettre en place une phase de discussion avec les partenaires locaux, en particulier ceux chargés de l'aménagement du territoire afin :

- D'insérer au mieux le tracé dans les territoires traversés du Beaujolais en particulier par des tunnels
- Prévoir l'entrée dans la métropole lyonnaise (Beaujolais des pierres dorées et nœud ferroviaire lyonnais).

Enfin le projet est muet sur le fret, alors que tout le fret doit s'écouler par l'est de la métropole lyonnaise et que cette ligne pourrait également servir de point d'appui et de renforcement au nouveau CFAL.

Une concertation des élus locaux sera indispensable avant tout projet plus finement présenté.