



Avis du Conseil de Développement

« Projet de Ligne Grande Vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon »

Rapporteurs : Jean-Pierre Berger et Bernard Laroche

Rapport arrêté au Bureau du 6 janvier 2012

Le Conseil de Développement de Saint-Etienne Métropole a été amené à se prononcer à plusieurs reprises sur des thématiques liées aux transports et aux déplacements (Contournement Ferroviaire de l'Agglomération Lyonnaise, Aéroport de Saint-Etienne Bouthéon, Liaison ferrée Saint-Etienne/Lyon Saint Exupéry). Dans la continuité de ses réflexions, le Conseil de Développement a été saisi par le Président de Saint-Etienne Métropole sur le projet de Ligne Grande Vitesse Paris Orléans Clermont-Ferrand Lyon (LGV POCL) en vue de la commission particulière organisée le 12 janvier 2012 à Saint-Etienne dans le cadre du débat public consacré à ce projet.

Il est important pour le Conseil de Développement, au-delà de l'identification des impacts du projet pour le territoire de SEM selon les choix retenus, de placer celui-ci dans son contexte global.

A cet égard, le Conseil de Développement note que le projet a deux ambitions de nature différente :

- La première répond à un enjeu technique de désaturation de la liaison grande vitesse Paris-Lyon existante (faciliter sa maintenance, maintenir un bon niveau de service en terme de fiabilité, gérer la saturation des gares d'arrivée à Paris et à Lyon). Elle est à l'origine du projet et de ses différents tracés techniquement possibles.
- La seconde répond à un enjeu d'aménagement du territoire avec la volonté d'améliorer l'accessibilité des territoires du grand centre de la France par le développement de la grande vitesse. Cette ambition peut permettre d'accepter un surcoût dans le choix d'un tracé.

D'autre part le Conseil de Développement tient à rappeler que le fait que notre territoire soit en dehors des très grands axes ferroviaires et autoroutiers représente une faiblesse pour son développement et son attractivité. Il est donc essentiel qu'il soit relié par des liaisons rapides et fiabilisées à ces grands axes.

Quelles sont les opportunités du POCL et comment les saisir ?

1°) Le Conseil de Développement appuie les tracés passant par Roanne, seuls itinéraires susceptibles d'impacter favorablement le territoire de Loire Sud.

Ces tracés passant par Roanne apportent en effet une plus value importante en matière d'aménagement, d'attractivité, de compétitivité pour l'ensemble du territoire du futur pôle métropolitain au succès duquel Saint-Etienne est directement concerné :

- Ils permettent au Pôle Métropolitain de la région lyonnaise en cours de constitution d'améliorer son rayonnement, son ouverture et ses échanges vers l'ouest et le nord de la France. Ils renforcent en son sein l'attractivité de l'agglomération de Saint-Étienne ainsi que des territoires du Sud de la Loire et du département de la Haute Loire, l'ensemble constituant un bassin de vie de plus de 700 000 habitants et 300 000 emplois.
- Ces tracés peuvent notamment favoriser un renforcement des synergies avec la métropole clermontoise par une liaison transversale rapide entre ces deux pôles régionaux (1h15 ou 1h20 contre 2h15 actuellement). Cette potentialité de développement des échanges entre Clermont et le pôle métropolitain sera un atout pour Saint-Etienne à condition que ses propres **liaisons directes avec Lyon soient améliorées et sécurisées lui permettant de conforter son positionnement stratégique comme ouverture à l'ouest de l'Agglomération Lyonnaise.**
- Si la variante par Macon représente un moindre coût, la plus value en terme d'aménagement du territoire semble plus restreinte puisqu'elle ne permet pas un accès rapide à la grande vitesse aux territoires de l'Ouest rhônalpin.

- Les variantes passant par Roanne offrent une amélioration de l'accès à l'aéroport de Saint-Exupéry par la grande vitesse pour les habitants des bassins de vie de Clermont-Ferrand et de Roanne élargissant ainsi son bassin de clientèle.

2°) Pour le Conseil de Développement, l'agglomération stéphanoise pourra espérer tirer profit de la variante Roanne si et seulement si elle s'accompagne d'une électrification de la ligne Roanne Saint-Etienne, seule solution donnant accès à la nouvelle LGV pour le bassin stéphanois :

- Elle offre la possibilité de **réduire la durée de trajet vers Paris** en plaçant potentiellement la métropole stéphanoise à 2h15 de Paris contre 2h50 à l'heure actuelle. Ce gain de temps renforcerait ainsi l'attractivité du territoire stéphanois en positionnant la métropole dans les territoires à moins de 2h30 de Paris.
- Elle permet d'affirmer à l'échelle métropolitaine **4 points d'entrée au réseau TGV** : Lyon Part-Dieu, Lyon Perrache, Lyon Saint Exupéry et Saint-Etienne Chateaucieux. **A l'heure de la création du pôle métropolitain de la région lyonnaise, le Conseil de Développement rappelle toute l'importance, pour le développement et l'équilibre du pôle, d'une offre de transports efficace irriguant ses différentes centralités.**
- Elle permet de renforcer **les synergies entre Roanne et Saint-Etienne** en réduisant le temps de trajet (de 10 à 25 minutes selon les sources) entre la préfecture et la sous préfecture, renforçant ainsi l'unité départementale.
- Elle permet au territoire stéphanois de disposer d'**un autre axe de transport relié à la grande vitesse**, notamment vers le Nord et l'Ouest de la France, participant ainsi à l'ouverture du territoire et à son rayonnement.
- Elle offre ainsi une alternative à l'axe empruntant la vallée du Gier, réduisant les risques de dépendance à cette liaison stratégique, notamment en cas d'incident sur cet axe. Cette alternative permettrait aussi de disposer d'une boucle électrifiée Roanne – Lyon – Saint-Etienne – Roanne offrant aux gestionnaires de transport une possibilité de sécurisation.

La liaison transversale Nantes/Lyon serait renforcée (resterait la liaison Roanne/Saint Germain des Fossés à électrifier), offrant la possibilité d'éviter Paris pour les grands transnationaux et de **positionner Saint-Etienne sur cet axe Est-Ouest.**

- Devant l'incertitude de l'évolution des trafics et des enjeux concurrentiels à l'horizon 2025, l'électrification de la ligne Roanne – Saint-Etienne ouvre aux gestionnaires de transports par voie ferrée de nouvelles possibilités d'optimisation de leur offre avec :
 - La possibilité de mettre en circulation des TGV assurant la boucle Paris / Lyon / Saint-Etienne / Roanne / Paris.
 - La possibilité d'assurer la liaison Saint-Etienne / Roanne / Paris par raccordement, en gare de Roanne, avec une rame émanant de Lyon

Elle permet le développement du fret sur le secteur avec un trajet électrifié raccordé au CFAL :

- En évitant aux trains à destination de Saint Etienne venant du Sud ou de l'Est (en particulier en provenance du port autonome de Marseille) de subir des ruptures de charge.
- En améliorant la desserte fret de la Loire et son éventuelle prolongation sur Clermont Ferrand et permettant :
 - Le développement de l'intermodalité déjà réfléchi sur le territoire, et qui va retrouver un regain d'intérêt avec l'ouverture de l'A89 et la localisation à proximité de son

raccordement à l'A72 d'un vaste pôle logistique qui pourrait revendiquer le statut d'antenne du port autonome de Marseille.

- L'alimentation plus commode des grandes entreprises situées essentiellement dans les zones d'activité d'Andrézieux-Bouthéon.

Le Conseil de Développement recommande que l'électrification de la ligne Saint-Etienne Roanne soit intégrée dès l'origine par le maître d'ouvrage comme faisant partie du projet, avec un accord de cofinancement global à définir.

3°) S'agissant du débat nouvelle gare / gare centrale de Roanne, le Conseil de Développement est favorable à un passage en gare centrale.

Une gare nouvelle n'apporterait pas une offre de correspondances TER aussi large que la gare centrale. Un accès par transports collectifs (bus, taxis..) induirait une rupture de charge rédhibitoire pour la fréquentation de la nouvelle ligne.

De même la gare nouvelle n'offrirait pas les mêmes potentialités pour le trafic fret.

Les réserves foncières nécessaires à cette option de la gare centrale existent et doivent être maintenues jusqu'au choix définitif du tracé.

Quelles sont les interrogations ?

Le Conseil de Développement constate qu'à l'heure actuelle, un nombre important de projets d'aménagement est prévu par l'Etat dans un contexte budgétaire très contraint. A l'heure où les territoires construisent des projets de développement en prenant en considération ses aménagements, il est nécessaire d'avoir la garantie de la réalisation de ces infrastructures dans les délais annoncés (2025). Il convient également de coordonner ce projet avec celui de la **désaturation du Nœud ferroviaire lyonnais** car une possibilité de diversifier les points possibles d'arrivée du POCL (Part-Dieu, Perrache, St Exupéry), si elle est techniquement et économiquement possible, serait la solution offrant le plus de possibilité aux gestionnaires et aux politiques pour éviter les saturations tout en cherchant à coller au plus près des besoins des citoyens.

Le Conseil de Développement relève que la **rentabilité** d'un arrêt en gare de Roanne est très liée au **potentiel de clientèle du bassin stéphanois** provenant de TGV au départ de Saint-Etienne.

Le Conseil de Développement souligne que **le bassin stéphanois a besoin à minima d'une desserte TGV équivalente en nombre et positionnement horaire à la situation actuelle.**

Dans un contexte de **privatisation** et de recherche des meilleurs sillons par les nouveaux opérateurs, le risque de voir monter les prix de trajet sur les lignes les moins fréquentées existe. Il s'agit d'un point de vigilance. Ce serait alors les déplacements privés, davantage que les déplacements professionnels qui pourraient en subir les conséquences, chacun étant à rechercher des solutions alternatives.

Le Conseil de Développement juge indispensable que **la métropole stéphanoise soit reliée dans tous les cas par TGV au point qui permettra le meilleur temps de parcours à destination de Paris.**

Le Conseil de développement juge impératif de s'assurer que puissent **circuler simultanément sur la nouvelle voie des TGV Paris-Lyon et des trains rapides (TER ou équivalent) permettant de relier Saint-Etienne à Roanne, Clermont-Ferrand et Lyon à Clermont Ferrand.**

Pour bénéficier pleinement de toutes ces opportunités, le Conseil de Développement souligne également que les collectivités devront investir dans du **matériel roulant polyvalent.**

Le Conseil de Développement souhaite que la plus grande vigilance soit apportée à l'**impact environnemental** du tracé retenu.

CONCLUSION

Dans l'attente de réponses et précisions sur les sujets évoqués ci-dessus, le Conseil de Développement appuie les solutions qui offrent la potentialité d'une autre liaison rapide entre Saint-Etienne et Paris :

- les variantes prévoyant un tracé par Roanne,
- le passage en gare centrale de Roanne,
- l'électrification de la ligne Saint-Etienne Roanne,
- la mixité des trafics voyageurs, TGV et TER rapides sur les voies du POCL.

A l'heure de la création du pôle métropolitain, le conseil de développement rappelle que ce projet ne doit pas remettre en cause la priorité d'une liaison ferrée rapide et sécurisée vers Lyon centre et vers Saint-Exupéry