



# Cahier d'acteur n°1

octobre 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](http://www.debatpublic-lgv-pocl.org). Le contenu des cahiers d'acteurs n'engage que leurs auteurs.

## Le tracé par Roanne, une évidence pour 3 fonctions !

Situé au carrefour de Rhône-Alpes, de l'Auvergne et de la Bourgogne, le territoire roannais bénéficie d'une position charnière entre les trois grandes agglomérations de Lyon, Clermont-Ferrand et Saint-Etienne. Depuis 2009, les collectivités des régions Rhône-Alpes et Auvergne mènent un travail de réflexion commune pour définir les enjeux et apports de POCL vis-à-vis de leurs territoires. Il en ressort trois fonctions essentielles pour la future LGV :

### Grand Roanne Agglomération :

- 6 communes, 70 000 habitants
- Une centralité urbaine : **Roanne**, qui concentre plus de la moitié de la population de l'agglomération et irrigue un bassin de vie de 150 000 habitants
- Au carrefour de Rhône Alpes, du Massif central, de l'Auvergne

Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteur de l'agglomération roannaise porté par la ville de Roanne au nom de Grand Roanne Agglomération (Commelle-Vernay, Le Coteau, Mably, Riorges, Roanne et Villerest)

Mairie de Roanne  
Place de l'Hôtel de Ville  
42300 Roanne  
Tel : 04 77 23 20 00  
Fax : 04 77 23 21 90  
Site : [www.roanne.fr](http://www.roanne.fr)

- Une **fonction nationale et européenne**, avec le doublement de la liaison Lyon-Paris, la connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse européen, ainsi que la possibilité de desservir Saint-Etienne via Roanne ;
- Une **fonction interrégionale**, en proposant une liaison rapide entre Lyon et Clermont-Ferrand et une offre intercity renforcée entre Auvergne et Rhône-Alpes ;
- Une **fonction transversale** d'ouverture sur l'ouest et la façade atlantique.

Grand Roanne Agglomération, qui participe activement à ces groupes de réflexion depuis leur constitution, partage pleinement ces ambitions. Un tracé de POCL par Roanne est l'opportunité pour ce territoire de s'affirmer en tant que **porte d'entrée ouest de la région Rhône-Alpes et de la métropole lyonnaise, connectée à Paris et ouverte sur l'Auvergne et la façade atlantique.**

Parmi les scénarios étudiés par RFF, **seule la variante roannaise permet de répondre à l'ensemble de ces fonctionnalités**, attendues par plus de **3,4 millions d'habitants** (Loire, Rhône, Puy-de-Dôme, Allier). C'est aussi la variante qui permet le meilleur gain de voyageurs, la meilleure "valeur actualisée nette", et présente le risque d'impact environnemental le plus faible, ainsi que le rappelle très justement le dossier support du débat public.

# La desserte de Roanne : 150 000 habitants la demandent !

Le roannais est un territoire à fort potentiel de développement. La desserte de Roanne par la LGV POCL concerne **un bassin de vie de plus de 150 000 habitants**, sans compter les habitants des territoires voisins du **sud de la Saône et Loire** et de **l'ouest du Rhône** (Tarare, Amplepuis, Thizy...) qui en bénéficieront également et soutiennent le projet. Cette desserte permet également de créer des liaisons **Paris – Roanne – Saint-Etienne en 2h15 environ**, ce qui sera bénéfique pour le Sud Loire comme pour le nœud ferroviaire lyonnais ! Desservir Roanne en trains à grande vitesse, c'est offrir un **formidable levier au territoire**, pour répondre aux grands défis qui se posent à l'agglomération :

## POCL, un saut qualitatif pour l'accessibilité ferroviaire de Roanne

Les "forces vives" de l'agglomération roannaise ont un réel besoin d'amélioration de l'accessibilité ferroviaire vers Paris, Lyon et l'ensemble des grandes villes françaises. Or, l'offre ferroviaire existante n'est pas concurrentielle par rapport à la voiture pour les liaisons de moyenne ou longue distance.

	ACTUELLEMENT	AVEC POCL
Roanne - Lyon	1h15 en moyenne 340 000 voyageurs par an <sup>1</sup> , 2 voies non électrifiées	30 min
Roanne-St-Etienne	1h12 105 000 voyageurs par an <sup>1</sup> , 2 voies non électrifiées	40 à 50 min
Roanne-Clermont Ferrand	1h20 en moyenne 15 000 voyageurs par an <sup>1</sup> , 2 voies non électrifiées	50 min
Roanne-Paris	3h05 avec rabattement vers le Creusot (1h45 de car) ou vers Lyon Part-Dieu (1h15 de TER)	1h20 à 1h30 direct

<sup>1</sup> Données 2006, source :  
Livre blanc des voies de  
communication de GRA

## Intégrer fonctionnellement l'espace métropolitain lyonnais

Un des grands défis de l'agglomération est de se positionner au sein de l'espace métropolitain lyonnais et d'en constituer un des pôles organisateurs. S'inscrire dans la dynamique de l'aire urbaine lyonnaise aura un impact positif sur le développement économique et démographique du roannais, qui ne se situera plus qu'à 30 minutes du centre de Lyon via la LGV. Cela renforcera l'économie résidentielle roannaise et permettra d'atteindre l'objectif du SCOT SYEPAR : produire plus de 10 000 logements sur l'agglomération roannaise à l'horizon 2030. En offrant une qualité de vie métropolitaine à coûts mesurés sur le Roannais, l'impact sera également positif pour la métropole multipolaire lyonnaise. Cela renforcera sa compétitivité et son équilibre territorial est-ouest, tout en élargissant le bassin de chalandise de la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry.

POCL permettra enfin de **pallier les caractéristiques limitées des lignes classiques** desservant Roanne, liées à leurs pentes et à leurs rayons de courbure (un projet de gain d'une minute trente sur la ligne actuelle a par exemple été chiffré à 4 millions d'euros !).

Le tracé retenu à l'issue du débat public devra **repositionner Roanne sur les grands axes de communication nationaux et européens** et permettre aux roannais de bénéficier de liaisons ferroviaires performantes en direction de **l'Île-de-France (environ 1h30)**, de **Lyon (environ 30 minutes)**, de **Saint-Etienne (environ 45mn)** et de la **plaque urbaine clermontoise (environ 50 minutes)**.

Sur les **2,6 millions de déplacements longue distance liés à Roanne** observés en 2008 (modèle SETEC), **la part modale du fer est d'environ 20%**. Seule une desserte directe de Roanne par POCL peut répondre au **défi de report modal** que posent les exigences locales et nationales en matière d'un développement plus durable.

### L'économie de l'agglomération roannaise :

- Plus de **30 000 emplois**
- Un secteur tertiaire en développement : passé de 21% de la population active en 1986 à 47% en 2006
- 2 entreprises de plus de 500 salariés : **Nexter Systems et Michelin**
- 8 entreprises de plus de 200 salariés : **B2S, Sicarev, Laser contact...**
- 10 entreprises de plus de 100 salariés : **Steriflow, Devernois, Revillon chocolatier...**
- Un territoire dynamique et entreprenant : Roanne classée au **4ème rang national du taux de création d'entreprises en 2006**

## Accélérer la mutation économique du territoire

Malgré son image d'ancien territoire industriel, l'agglomération roannaise bénéficie d'un tissu économique riche, dynamique, diversifié et dense en PME et PMI (industries textiles, mécaniques et agroalimentaires).

Les dirigeants et cadres de ces entreprises ont un besoin affirmé de bénéficier de liaisons rapides avec leurs centres de décisions, leurs clients, leurs donneurs d'ordre..., principalement en direction de Paris et de Lyon. De même, la liaison avec la plateforme aéroportuaire de Lyon Saint-Exupéry répondra aux exigences d'une mobilité d'affaires plus rapide, fiable et durable.

L'amélioration de l'accessibilité ferroviaire engendrée par l'arrivée de POCL permettra par ailleurs à l'agglomération roannaise de renforcer son renouvellement et son

### Michelin, site de Roanne

Environ 1500 voyages programmés chaque année, dont 90% en direction de Paris et Clermont-Ferrand

### B2S Roanne

De nombreux clients et prospects à Paris et Lyon, dont le déplacement ne doit plus être un obstacle au développement des relations économiques

### Nexter Systems

Les principaux sites du groupe sont situés à Roanne, Bourges et Versailles. Les besoins de connexion à Paris, Lyon et St-Exupéry conditionnent les possibilités de développement du site roannais.

attractivité économiques, tant industriels que tertiaires. Ces processus sont déjà largement amorcés sur le territoire roannais, notamment avec l'adhésion aux pôles de compétitivité Techtera et Viaméca (3ème pôle de France par son ampleur).

## Développer le pôle d'enseignement supérieur et de recherche

Une université, deux écoles d'ingénieur (ISTIL et ITECH), un institut universitaire technologique, un institut de formation en soins infirmiers, deux centres de recherche renommés (LAPSI, Laboratoire d'Analyse des Signaux et des Processus Industriels et CERCLH, Centre de Recherche et de Compétences en Logistique Hospitalière) font la richesse du pôle d'enseignement supérieur roannais qui compte plus de 2000 étudiants et 40 chercheurs. Ces établissements fonctionnant pour la

plupart en réseau avec Lyon, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand, les étudiants comme les enseignants pratiquent des déplacements réguliers entre ces villes, le plus souvent en voiture. La meilleure accessibilité ferroviaire de Roanne permettra d'offrir une alternative crédible à la voiture, mais aussi de développer de nouvelles coopérations et partenariats comme par exemple le projet de mise en place d'une antenne de l'ENSIEE, école d'ingénieurs en informatique-numérique.

## Faire rayonner l'identité roannaise et renforcer l'attractivité du territoire

Avec ses établissements gastronomiques (Troisgros, Pralus), ses équipements culturels et sportifs (Scarabée, Halle Vacheresse pour l'équipe de basket-ball "La Chorale"...), son tourisme vert (Monts de la Madeleine et du Lyonnais, la Loire avec le barrage de Villerest et le port de plaisance de Roanne...) et ses événements (Festival du court métrage, Roanne Table

Ouverte...) le roannais est déjà un lieu de passage et de court séjour. La desserte TGV de Roanne permettra de renforcer l'offre touristique de week-end, d'affaires et liée à l'événementiel, en se rapprochant des bassins de clientèle lyonnais, clermontois et parisien. Elle confortera également la fonction d'accueil de congrès.

# Grand Roanne, une agglomération déjà prête à accueillir le TGV !

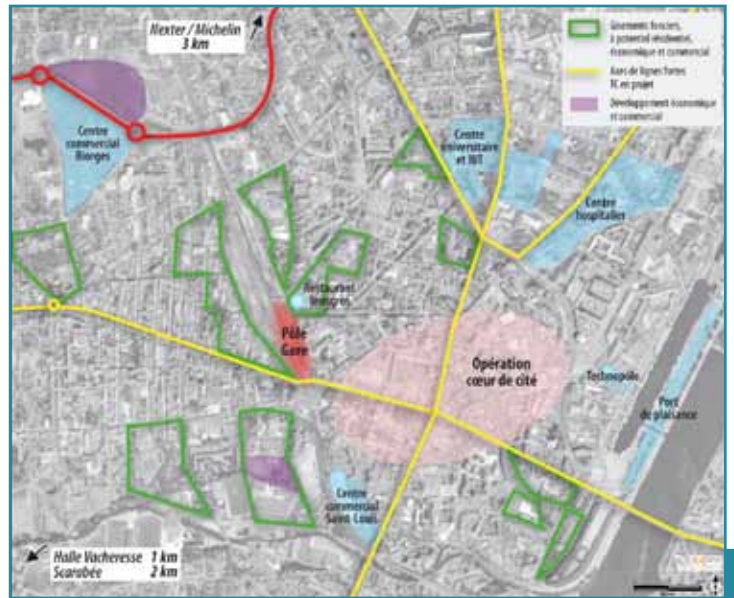
Grand Roanne Agglomération est engagé dans une politique de développement volontariste et ambitieuse qui a pour objectif de construire, à l'horizon 2030, une agglomération à l'image, l'attractivité et au cadre de vie renouvelés. Son **Livre Blanc des voies de communication**, actualisé en mai 2011, et son

**Schéma d'agglomération**, approuvé en juillet 2011, sont deux documents stratégiques majeurs qui en reflètent l'ambition. Tous deux intègrent déjà le projet de LGV POCL et l'identifient comme stratégique pour accompagner et organiser le développement et la valorisation territoriale du Roannais.

Les pôles générateurs de déplacements sont principalement concentrés dans le centre-ville de Roanne : premier centre hospitalier régional, équipements culturels et sportifs, centre universitaire, sous-préfecture, multiplexe, pôle multimodal etc. **La desserte TGV de la gare centrale de Roanne apparaît donc comme la solution optimale pour redynamiser la centralité et irriguer l'ensemble du territoire.**

Le quartier de la gare de Roanne est ainsi identifié comme stratégique pour le développement de l'agglomération et la promotion d'une nouvelle image. Bénéficiant d'un foncier disponible et d'un potentiel de renouvellement urbain importants, un projet urbain d'envergure est en cours de définition sur ce secteur, pour lequel un objectif de densité minimale de 60 logements/ha est affiché dans le SCOT SYEPAR. .

L'ambition est de **faire du quartier de la gare une centralité multimodale, attractive et mixte, lieu de développement résidentiel, économique et touristique** (d'affaires et gastronomique). Avec l'arrivée de nouveaux résidents et de nouvelles entreprises, la LGV POCL permettra de conforter la redynamisation



Projet d'aménagement du quartier de la gare de Roanne

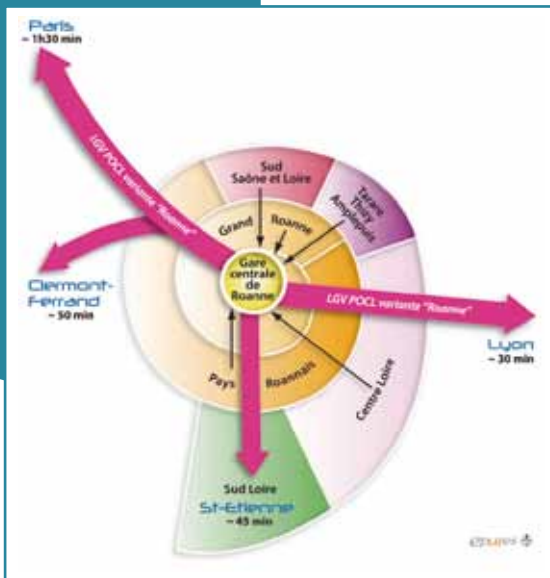
commerciale du centre-ville, déjà largement engagée à travers l'opération "Cœur de cité".

Ainsi que l'énonce le dossier support du débat public, **les coûts comme les temps de parcours sont sensiblement équivalents entre l'aménagement de la gare centrale ou la création d'une gare TGV excentrée mais connectée au réseau existant. Pour Roanne, bénéficier d'une gare TGV en centre ville permettra de conserver toute la cohérence et l'ambition du projet territorial de l'ensemble du roannais, en étant desservie par des liaisons Paris –St-Etienne et Lyon – Clermont-Ferrand.**

## Synthèse : "Roanne, connectTGV !"

Le projet POCL constitue une opportunité majeure pour l'agglomération roannaise en termes de rayonnement et de positionnement métro-

politain, d'ouverture territoriale, de mobilité durable et d'image. Il redonne à Roanne un rôle de polarité entre Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Lyon et en fait une véritable "porte d'entrée Ouest" pour la Région Rhône-Alpes comme pour la Région Urbaine Lyonnaise.



- + Une forte attente de liaisons rapides Lyon-Roanne-Clermont-Ferrand
- + L'opportunité d'arrimer la desserte de Roanne à la liaison Paris-Saint-Etienne via POCL
- + Une agglomération déjà prête à accueillir le TGV dans la gare centrale de Roanne, connectée à un bassin de vie de 150 000 habitants

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