

## CONTRIBUTION

### DEBAT PUBLIC RELATIF A L'AMENAGEMENT DU NŒUD FERROVIAIRE LYONNAIS A LONG TERME - NFL LT

En préalable au lancement du débat public sur l'aménagement du NFL LT, Roannais Agglomération avait, pour partie, évoqué ses attentes à l'occasion d'un entretien préalable et souhaite les rappeler au travers de la présente contribution.

#### **Le territoire de Roannais Agglomération**

Roannais Agglomération regroupe 40 communes et compte une population de près de 101 000 habitants. Son territoire s'étend sur un espace urbain, périurbain et rural d'une superficie de 689,13 km<sup>2</sup>.

Le Roannais, voisin du Forez, du Rhône, de la Saône-et-Loire, de l'Allier et du Puy-de-Dôme, bénéficie d'une situation géographique nationale propice à son développement. Parfaitement placé au nord de la Loire, à une distance-temps stratégique d'une heure à une heure trente des pôles d'activités lyonnais, stéphanois et clermontois, le Roannais dispose d'un potentiel de développement très fort.

Avec sa Ville Centre Roanne, le territoire a su rebondir et adapter ses activités au contexte économique (difficile) grâce à une stratégie renforcée autour de la promotion de l'enseignement supérieur, du secteur de la santé, de la recherche, des nouvelles technologies...

Les efforts engagés depuis de nombreuses années ont permis au territoire de figurer dans le palmarès 2019 des territoires les plus attractifs réalisé par France Attractive et le Point.

Parmi les unités urbaines de 80 000 à 250 000 habitants, Roanne occupe la 8ème place pour l'implantation d'entreprises étrangères et la 4ème place pour la population étudiante. Ces résultats sont encourageants. Ils montrent l'intérêt porté à un territoire qui oeuvre à maintenir et renforcer son attractivité auprès des entreprises déjà implantées, des entreprises françaises et étrangères et également auprès des populations.

#### **Une desserte ferroviaire locale à améliorer**

Inscrit dans le grand projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon, le Roannais se doit de réaffirmer son besoin de disposer d'une mobilité durable, fiable et accessible notamment en termes de coûts.

Près de 12 000 personnes sortent quotidiennement du territoire roannais pour travailler ou étudier. La fréquentation TER à destination de Lyon est de 2 000 voyages par jour (*source sncf données 2017*). Alors que ce nombre peut paraître faible, il augmente d'environ 5% par an et sera renforcé du fait de la métropolisation et de l'impact des politiques d'encouragement en faveur des modes doux de déplacement.

L'offre TER actuelle propose :

- 26 allers dans le sens Roanne/Lyon du lundi au samedi entre 5h36 et 20h19, 3 allers les dimanches et fêtes entre 7h22 et 21h18, avec un temps de transport moyen d'1h30 (maximum de 2h15 en autocar à 19h45 et minimum d'1h03 à 10h17),
- 30 retours de Lyon vers Roanne du lundi au samedi entre 6h et 23h30, 3 retours les dimanches et fêtes entre 10h07 et 20h07, et un temps de transport moyen d'1h20 (maximum de 1h55 en autocar à 22h30 et minimum d'1h07 à 9h32 et 15h32).

Le cadencement pour relier Roanne à Lyon indifféremment de la gare de départ, se situe entre 20 et 30 min aux heures de pointes et une heure aux heures creuses.

De manière générale, la desserte théorique est satisfaisante mais l'amplitude horaire doit être élargie. En effet, il n'est pas permis aux roannais de profiter des aménités urbaines lyonnaises en soirée, en raison d'un dernier train retour à 20h54 et inversement, les lyonnais intéressés par des événements roannais sont tenus de repartir à 20h19.

Il convient désormais de porter une attention particulière à la qualité de service. Les trop nombreux retards et/ou suppressions de trains restent d'actualité, encourageant la concurrence par l'A89 et de manière générale par la route. L'attractivité du réseau est indissociable de sa performance.

### **Des attentes fortes pour le développement du territoire**

Une desserte de la gare de Lyon Part-Dieu fiable et pérenne est essentielle pour les acteurs économiques et décisionnels du Roannais. En effet, elle permet l'accès aux quartiers d'affaires et au pôle d'échanges qui concentre de nombreuses correspondances nationales et internationales, notamment avec les lignes à grande vitesse et le Rhône-Express en direction de Lyon Saint-Exupéry.

Les propositions qui pourraient ressortir du débat public en cours ne doivent pas remettre en question une desserte TER directe entre Roanne et la gare Part-Dieu. La liaison ferroviaire actuelle est pénalisée par un temps de parcours relativement long qui serait accentué par tout projet incluant une rupture de charge.

Un territoire doté d'infrastructures de transports performantes se donne les moyens de diversifier, enrichir et conforter ses contacts et ses projets.

*« La qualité et la présence en proximité des services, infrastructures et équipements indispensables aux acteurs économiques sur l'ensemble des différents territoires de la Région est une condition à la fois nécessaire à l'attractivité de chaque territoire, mais également une source de performance et de compétitivité pour les entreprises. » source SRADDET Territoire Objectif 2030*

Depuis de nombreuses années, la communauté d'agglomération s'investit dans de nombreux partenariats avec les collectivités de la région Auvergne Rhône Alpes (Multitud, Oûra, tarification zonale, lauréat de l'appel à projet TEPOS, etc).

Pour renforcer les résultats de ses efforts, soutenir ses projets en cours et à venir, maintenir une dynamique territoriale, le Roannais doit pouvoir s'appuyer sur un aménagement ferroviaire performant. De plus, la liaison Clermont-Ferrand/Roanne/Lyon est un enjeu majeur pour la métropole lyonnaise qui se doit d'être accessible pour confirmer son statut de métropole attractive aux intérêts et richesses multiples.

## **Une position centrale dans le maillage ferroviaire national**

Roanne est situé sur l'axe Nantes/Lyon d'une longueur de 700 km. Ce train intercity participe à l'équilibre du territoire (TET) et sera ouvert à la concurrence à l'horizon 2022. Une concertation est en cours pour définir le niveau de service attendu, et donner ainsi aux opérateurs économiques des orientations précises.

Si aujourd'hui, cette ligne n'offre que 2 allers/retours via Roanne par jour, les attentes pour le Roannais sont identiques à celles concernant la ligne en provenance de Clermont-Ferrand ou au départ de Roanne en direction de Lyon. Il s'agit effectivement de disposer d'une desserte régulière en direction, et à partir, de Lyon, appuyée sur une infrastructure de qualité, compétitive et attractive. Bien que minoritaire en termes de volume, le TET Nantes/Lyon dessert de nombreux territoires du centre de la France et participe à la liaison entre agglomérations et métropoles.

### **En conclusion**

La réflexion sur la désaturation du nœud ferroviaire lyonnais doit prendre en compte les besoins de mobilité depuis, et en direction de Roanne, porte Nord/Ouest sur l'Auvergne et les régions au-delà. Les enjeux sont multiples, allant de l'intérêt local aux enjeux régionaux et européens au travers d'un maillage ferroviaire national performant.

Les attentes du Roannais portent sur la fiabilité des horaires, une augmentation de l'amplitude de service favorable aux échanges multiples et variés, et à terme sur une réduction des coûts de transport. Cette volonté d'amélioration de la qualité d'offre contribuera au report modal des transports individuels vers le ferroviaire. Le Roannais est donc favorable au scénario qui lui permettra de disposer d'une liaison directe avec la gare de Lyon Part-Dieu et qui réponde aux attentes exprimées.

Le Président



Yves NICOLIN  
Maire de Roanne

