



# Cahier d'acteur n°69

décembre 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.

## Améliorer la desserte TGV de Saint-Etienne, pour le Sud Loire et la Haute-Loire

*De nombreux traits physiques et géographiques du Sud du département de la Loire rappellent l'appartenance du territoire au Massif Central, qu'il s'agisse de la dynamique démographique et économique, de l'ancienneté du tissu urbain, industriel et des infrastructures ou encore des conditions d'accessibilité. Fort de son bassin de vie de 500 000 habitants et 200 000 emplois, le Sud Loire, autour de Saint-Etienne, organise son développement depuis une dizaine d'années dans une communauté lyonnaise pour former un ensemble urbain équilibré de niveau européen.*

*Avec une aire de chalandise de 700 000 habitants et 300 000 emplois, s'étendant du Puy en Velay à la Plaine du Forez et à la vallée du Gier, la gare TGV de Saint-Etienne Châteaureux est un élément clef des politiques locales de déplacements et un facteur d'attractivité pour les entreprises de ce territoire interrégional. Il est à ce titre surprenant que le dossier du maître d'ouvrage ne prenne que partiellement en compte cette réalité en survolant l'intérêt de POCL pour la desserte de Saint-Etienne et en intégrant la Haute-Loire au bassin de chalandise TGV de Clermont-Ferrand, loin des réalités quotidiennes des habitants.*

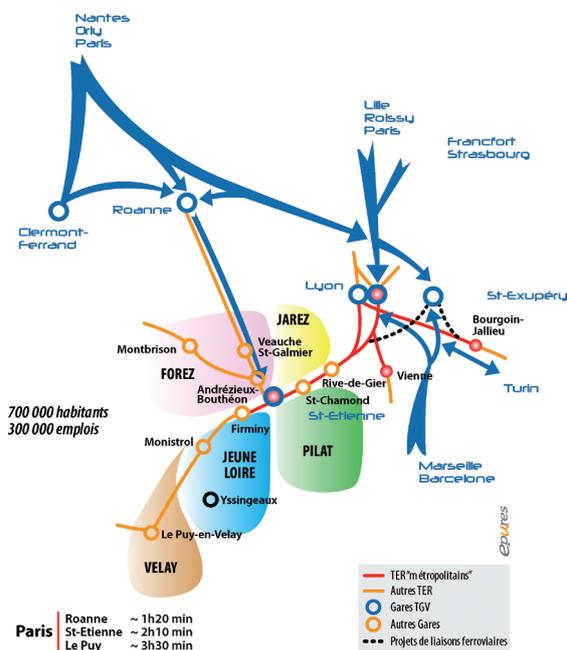
Ce cahier d'acteur a été rédigé par :



Cahier d'acteurs porté par SAINT-ETIENNE METROPOLE au nom des collectivités suivantes : Conseil général de la Loire et de la Haute Loire, Pays de la Jeune Loire et ses rivières (43) ; Communauté Urbaine de Lyon, Communautés d'Agglomération du Grand Roanne, des Portes de l'Isère, de ViennAgglo, de Loire Forez ; Communautés de Communes des Monts du Pilat, du Pays de Saint-Galmier ; Syndicat mixte du SCOT Sud Loire ; Villes de Saint-Etienne et de Roanne.

Saint-Etienne Métropole  
2, avenue Grüner – CS 80257  
42006 Saint-Etienne cedex 1

POCL à Saint-Etienne, pour desservir 700 000 habitants et 300 000 emplois



# 1 > Le Sud Loire : un projet territorial renouvelé, de grandes attentes d'accessibilité extérieure

Le projet territorial du Scot Sud Loire approuvé par 117 communes regroupées en quatre intercommunalités, est orienté autour de deux grands axes stratégiques :

- donner une nouvelle attractivité au Sud Loire pour assurer sa vitalité urbaine et économique,
- asseoir le positionnement du cœur d'agglomération par un projet urbain ambitieux sur Saint-Etienne au bénéfice du Sud Loire et de la proche Haute-Loire.

Le premier objectif du Scot est de renforcer la croissance démographique et économique du territoire. Il est étroitement liée à sa bonne accessibilité : les échanges avec les territoires voisins ainsi qu'au niveau national

doivent favoriser des dynamiques résidentielles positives et entretenir la dynamique locale créatrice d'emplois.

Cette ouverture se fera :

- au sein de la métropole multipolaire lyonnaise en considérant l'agglomération stéphanoise comme un pôle d'équilibre,
- vers le Massif Central (et particulièrement la Haute Loire) pour faire jouer pleinement les complémentarités entre les deux régions,
- et vers Roanne avec qui les relations dans les champs de l'économie et de l'enseignement supérieur se renforcent.

## 1.1 Saint-Etienne : une mutation urbaine durable, projet ambitieux structuré autour de l'étoile ferroviaire



Gare de Châteaucreux  
Crédits Epures/SEM

L'affirmation de la centralité stéphanoise, ville de 180 000 habitants rayonnant sur le Sud Loire et la Haute Loire est au cœur des préoccupations des politiques publiques.

Aujourd'hui, Saint-Etienne et les autres polarités du bassin de vie sont reliées par un système ferroviaire performant à même de structurer le développement urbain et offrir une alternative crédible à l'automobile pour les déplacements quotidiens. Des projets sont en cours pour renforcer ce système et favoriser la mobilité interne en transports collectifs depuis et vers Saint-Etienne.

Le centre névralgique de ce réseau armature se trouve à la gare de Châteaucreux, pôle multimodal d'envergure régionale, et qui est également l'une des quatre gares TGV du pôle métropolitain Lyon – Saint-Etienne – Bourgoin-Jallieu – Vienne.

Châteaucreux constitue la tête de pont du réseau TGV pour tout le Sud Loire mais également pour la Haute-Loire.

## 1.2 Le pôle de développement de Châteaucreux

Le quartier de Châteaucreux bénéficiant d'une Opération d'intérêt national a pour vocation de devenir le deuxième pôle tertiaire du pôle métropolitain.

Plusieurs réalisations concrétisent déjà le niveau d'ambition de ce quartier :

- Siège social du groupe Casino (1er employeur privé de Rhône-Alpes - 2 500 salariés sur le site de Châteaucreux),
- Programmes immobiliers privés et publics (2 500 emplois)
- Centre national de gestion du chèque emploi service universel (300 emplois à terme)

Châteaucreux offrira à terme un potentiel de 200 000 m<sup>2</sup> de surfaces de bureaux et 14 000 emplois.

Associés aux bureaux, des logements, commerces et espaces verts feront de Châteaucreux la destination privilégiée des sièges sociaux importants sur le Sud Loire et un véritable quartier de vie.

quartier d'affaires  
de Châteaucreux  
Crédits : SEM



## 2 > La desserte TGV actuelle comparée de Saint-Etienne : un décalage entre besoins et réalité

### 2.1. La liaison Paris – Saint-Etienne : mention “ peut mieux faire ” !

L'aire urbaine de Saint-Etienne est la 17<sup>e</sup> de France (507 000 habitants en 2008), mais sa desserte TGV demeure en-deçà de sa demande de transport. L'aire de chalandise est encore plus vaste, la proche Haute-Loire comptant sur cet accès au réseau TGV au plus proche de chez elle.

Depuis le milieu des années 1980, seuls 4 aller-retours avec Paris offrent une liaison en 2h45 environ.

En temps de parcours depuis Paris, cela place Saint-Etienne au niveau de Nîmes ou d'Avignon. L'agglomération stéphanoise est déjà plus éloignée en

temps que Nantes ou Rennes (situées à 2h de Paris)... et de nombreuses grandes agglomérations vont voir leur temps de parcours TGV avec Paris baisser, grâce à la mise en service de nouvelles sections de LGV.

En termes de fréquences, les 4 liaisons quotidiennes avec Paris placent l'aire de chalandise de Saint-Etienne Châteaueux au niveau de villes comme Narbonne ou Thionville (agglomérations de 80 000 habitants). D'autres agglomérations pourtant plus petites sont mieux reliées à la capitale : 10 liaisons pour Metz, 6 pour Lens, 8 pour Brest...

### 2.2. Le Hub TGV de Lyon, à la fois si près et si loin...

Saint-Etienne est mal connectée au réseau TGV, mais elle se trouve à 50 km du principal hub français de la grande vitesse ferroviaire de Lyon Part-Dieu.

Cette proximité est une chance, qui se traduit par un soutien sans faille, dans le cadre de la structuration du pôle métropolitain, au développement du hub de Part-Dieu et de la liaison Lyon – Saint-Etienne – Firminy, première ligne TER de France par sa fréquentation et sa fréquence, qui se prolonge ensuite en Haute Loire.

Mais elle constitue aussi un “ écran ” filtrant la mobilité des personnes accédant ou sortant des agglomérations de la Loire et de la Haute-Loire. Or les ruptures de charge détournent une partie de la clientèle, qui soit va directement prendre le TGV à

Lyon, soit emprunte de bout en bout un autre mode de transport que le train.

De plus si en 2011 on peut rejoindre sans rupture de charge Rennes à Strasbourg ou Besançon à Montpellier, une voire deux correspondances sont toujours nécessaires entre Saint-Etienne et Roissy, ou Nantes, par exemple.

Ainsi que le montre la modélisation SETEC réalisée pour RFF, la part modale moyenne du fer pour les déplacements nationaux n'excède pas 24% à Saint-Etienne, sur un potentiel de 13 millions de déplacements annuels, bien en-deçà de nombreuses grandes agglomérations françaises.

Il est donc nécessaire de créer des dessertes TGV attractives à Saint-Etienne.

## 3 > POCL : une accessibilité renforcée et diversifiée pour Saint-Etienne, le Sud Loire et la Haute Loire

### Paris en 2h10 : un saut qualitatif majeur

Le projet POCL constitue la première opportunité depuis 1985 pour améliorer le temps de parcours de la liaison Paris – Saint-Etienne ! Il est donc logique que ce projet interpelle les “ forces vives ” des bassins de vie ligériens et de Haute Loire.

La LGV POCL peut permettre, selon les hypothèses étudiées par RFF, de gagner 30 mn sur cette liaison.

Ce gain serait considérable, et intéresse directement les grands comptes économiques au premier rang desquels une multinationale comme CASINO des entreprises

comme THALES ANGENIEUX, VERNEY CARON, ARCELOR MITTAL, ZANNIER, DESJOYAUX, HEF, AUBERT et DUVAL, HAULOTTE GROUP, ACTICAL, THUASNE, CLEXTRAL, CAISSE D'EPARGNE LOIRE - DROME - ARDECHE, CREDIT AGRICOLE LOIRE - HAUTE - LOIRE, FOCAL, SNF, WEISS, GANZONI, un tissu dense de PME-PMI et un pôle d'enseignement et de recherche de premier plan : Ecole Nationale Supérieure des Mines, Université Jean Monnet (constituante du



Cité du design  
Crédits : Cité du design  
Agence LIN

PRES Université de Lyon), Ecole Nationale de la Sécurité Sociale, Cité du Design regroupant 1 500 chercheurs et 24 000 étudiants.

Il est donc crucial pour les territoires de la Loire et de la Haute-Loire que les conditions de liaisons directes entre Paris et Saint-Etienne soient étudiées avec la précision nécessaire, et ne soient pas qu'une "option" décrite en une demi-page au sein du dossier du débat public.

## La desserte de Saint-Etienne via Roanne : un coût raisonnable pour une amélioration substantielle

A ce stade des études, RFF évalue à environ 150 millions d'euros l'électrification de la ligne classique Roanne – Saint-Etienne.

C'est une somme qui ne correspond qu'à un surcoût de 1% au regard de l'ensemble du projet POCL, et les collectivités signataires appellent de leurs vœux des études approfondies permettant de préciser les conditions de desserte de Saint-Etienne depuis POCL. En faisant gagner 30 mn dans les scénarios les plus

crédibles sur chaque liaison avec Paris, elle trouve pleinement sa justification, d'autant qu'elle vient conforter le choix exprimé par Grand Roanne Agglomération de privilégier une desserte TGV par débranchement en gare centrale.

**Avec POCL à Saint-Etienne, les habitants et les acteurs économiques de Haute Loire et du Sud Loire prendront davantage le TGV qu'ils ne le font déjà aujourd'hui... et c'est à Saint-Etienne qu'ils le prendront !**

# 4 > POCL : l'opportunité de développer les liaisons intercités et interrégionales

La LGV POCL peut permettre d'améliorer à la fois l'accessibilité nationale de Saint-Etienne et les relations intercités entre agglomérations de Rhône-Alpes et d'Auvergne.

Dans la continuité du cahier d'acteurs porté par Grand Roanne Agglomération, il faut rappeler que POCL permettra de **s'affranchir des caractéristiques limitées des voies ferrées classiques**, pour offrir des gains de temps dans les relations entre Lyon, Roanne, Saint-Etienne et Clermont-Ferrand.

Cette perspective est ambitieuse : elle demande l'électrification de la section Roanne – Saint-Etienne dans

le cadre du projet POCL ; un matériel roulant adapté ; ainsi qu'une clarification des conditions d'organisation, de financement et d'exploitation de ce type de liaisons. L'enjeu est fort : il s'agit d'offrir une alternative crédible à l'utilisation de la voiture individuelle pour ces relations intercités et d'améliorer l'offre à l'échelle de l'étoile ferroviaire stéphanoise.

**Cette fonctionnalité ne s'oppose pas, mais au contraire complète les actions menées sur la liaison ferroviaire Lyon – Saint-Etienne – Firminy, qui est appelée à renforcer son rôle de barreau métropolitain TER rapide et fréquent pour des usages quotidiens.**

## CONCLUSION

Il est nécessaire que l'Etat : **► fasse pour POCL le choix d'une infrastructure efficiente et qui permette d'envisager une amélioration substantielle (30 minutes) de l'accès des bassins de vie du Sud Loire et de la Haute-Loire au réseau TGV Français, ► écarte la variante Mâcon, qui n'apporte aucune fonctionnalité ni clientèle nouvelles, ► choisisse la variante roannaise avec un débranchement en gare centrale de Roanne, ► incite le maître d'ouvrage à intégrer dans le projet, l'électrification de la ligne Saint-Etienne Roanne et à étudier les perspectives de dessertes TGV qui y seraient associées et leurs conséquences sur les relations TER de proximité.** Ce sont ainsi 700 000 habitants et 300 000 emplois qui s'ajoutent aux gains générés par POCL, et viennent renforcer les fonctionnalités nationales du projet.

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