

LA GARE RHÔNE-ALPES SUD ET L'ESPACE « ROVALTAIN » : DE L'ESPACE TRAVERSÉ À L'ESPACE DYNAMISÉ ?

Jean OLLIVRO*

RÉSUMÉ Différentes attitudes sont perceptibles lors de l'implantation d'une gare nouvelle. Alors que certaines villes ne réalisent que des actions d'accompagnement, d'autres espaces conçoivent la gare en tant qu'élément polarisant du développement spatial et de l'essor économique. Ainsi, la gare créée à Saint-Marcel-lès-Valence est elle un bon exemple des ambitions associées à ce type de projet. En favorisant les haltes, elle tente finalement d'être un capteur capable de transformer les flux en éléments de prospérité économique.

• DYNAMIQUE SPATIALE • GARE FERROVIAIRE • RÉSEAU • TGV (Train à Grande Vitesse) • VALENCE

ABSTRACT There can be widely different reactions to the implantation of a new railway station. Whereas some cities only take "sideline" measures, elsewhere a new station is seen as a pole for spatial development and economic growth. The station of Saint-Marcel-lès-Valence provides a good example of the ambitions that can be triggered by this type of project. By encouraging passengers to stop, it is hoped that the station will act as a captor and change traffic flows into elements of economic prosperity.

• NETWORK • RAILWAY STATION • SPATIAL DYNAMICS • TGV (Train à Grande Vitesse: High Speed Railway) • VALENCE

RESUMEN Al implantarse una nueva estación, se perciben varias actitudes. Mientras que ciertas ciudades sólo realizan acciones de acompañamiento, otros espacios conciben la estación como elemento polarizante del desarrollo espacial y de la expansión económica. Así, la estación creada en Saint-Marcel-lès-Valence es buen ejemplo de las ambiciones asociadas a este tipo de proyecto. Al favorecer los apeaderos, intenta finalmente ser un captador capaz de transformar los flujos en elementos de prosperidad económica.

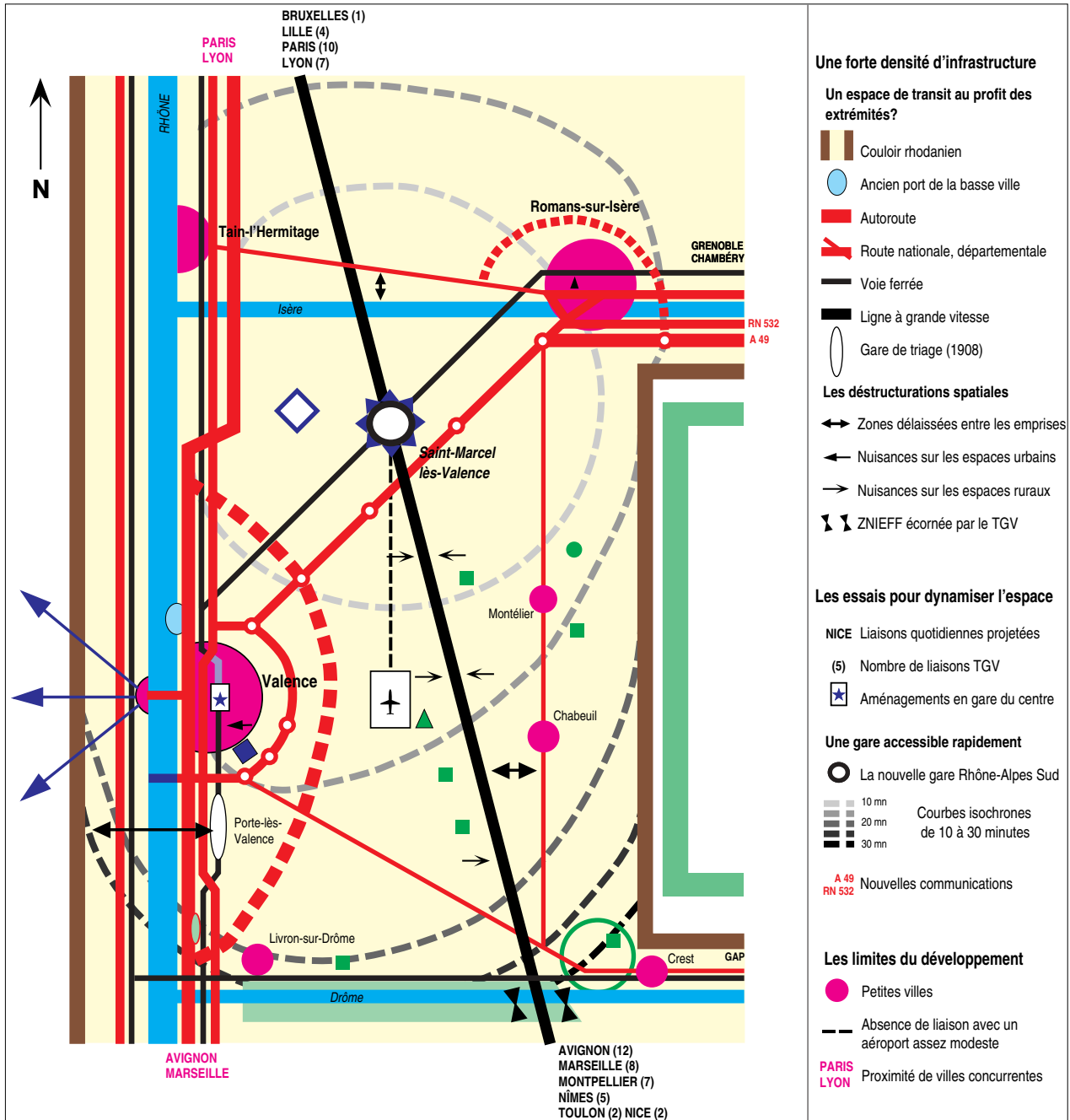
• DINÁMICA ESPACIAL • ESTACIÓN DE FERROCARRIL • RED • TAV (Tren de Alta Velocidad) • VALENCE

À la présence d'une gare ferroviaire nouvelle est fréquemment associé le mythe d'un développement automatique. Or, depuis les travaux de F. Plassard et de l'équipe du Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon, on sait que l'effet d'entraînement résultant de la réalisation d'une gare TGV est loin d'être évident. Et certains ont même fustigé ce qu'ils ont qualifié de «gare du désert» en évoquant les cas de Mâcon-Loché ou de Montchanin, même si, selon le maire du Creusot, «les retombées se font sentir dans un périmètre de 30 à 40 kilomètres et [qu']il faut se garder d'une appréciation hâtive qui ne tiendrait compte que des activités drainées sur le seul site de la gare». En réalité, l'impact d'une gare nouvelle dépend de la taille des villes desservies, de la localisation de la gare et de la stratégie mise en place par les acteurs locaux. Tout d'abord, c'est dans les plus grandes villes que la grande vitesse semble avoir le plus d'effet, par exemple au Mans pour le TGV Atlantique (F. Bellanger) ou

à Lille pour le TGV Nord. Ensuite, le développement économique semble plus ostensible dans les gares centrales ou péri-centrales, l'exemple typique étant constitué par le cas de la Part-Dieu. Enfin, et surtout, tout dépend de l'énergie déployée par les acteurs locaux et de leur stratégie spatiale d'accompagnement. Certaines villes, comme Bordeaux ou Nantes, ne réalisent que des «stratégies d'accompagnement», leur énergie étant souvent consacrée à la réalisation d'autres projets — par exemple, à Bordeaux, l'achèvement du centre de Mériadeck ou la construction de la Cité du vin. Pour d'autres, au contraire, la présence de la gare devient, à tort ou à raison, le pivot de toute une série de réalisations associées.

La gare nouvelle envisagée à Valence entre à l'évidence dans cette dernière catégorie. Le projet devient l'élément central autour duquel s'articulent toutes les ambitions de l'espace rovaltain (Romans, Valence, Tain-l'Hermitage) (fig. 1). Il mobilise

* Département de Géographie, UFR Sciences Sociales, Université Rennes 2 - Haute Bretagne, Rennes.



1. La gare Rhône-Alpes Sud dans l'espace rovaltain

notamment certains acteurs, tels les municipalités des espaces concernés, les conseils régionaux et généraux, ou encore la chambre de commerce et d'industrie, en apparaissant comme un indéniable *catalyseur d'énergie*. Certes, quelques inévitables tensions se font jour. Ainsi, l'appellation «Rhône-Alpes Sud» est contestée par le maire de Montélimar, qui estime qu'en aucun cas les élus du Sud de la Drôme ne pourront considérer comme étant leur gare de desserte une gare qui serait située dans l'agglomération valentinoise. Au-delà d'un certain seuil temporel, qui inclut facilement, par des isochrones d'accès inférieures à 30 minutes, les villes de Valence, Romans-sur-Isère et Tain-l'Hermitage, la concurrence urbaine l'emporte donc largement sur la dynamique de solidarité. De même, il faut rappeler qu'un violent conflit de proximité a opposé les partisans de la gare aux riverains de la LGV (Ligne Grande Vitesse) qui s'indignaient des effets néfastes causés par la voie. Elle occupe, en effet, une emprise d'environ 7 hectares par km²; elle laisse certaines zones à l'abandon en cas d'intersection de réseaux multiples; elle occasionne différentes nuisances, notamment sonores lors du passage en «coup de feu» des rames; elle provoque des effets de coupures sur les espaces simplement traversés. Toutefois, malgré son ampleur, la contestation n'a pas connu ici la vigueur qu'elle a suscité plus au sud, lors des passages dans la plaine de Marsanne ou près de la centrale nucléaire de Tricastin. Peut-être l'obtention d'une gare nouvelle de proximité a-t-elle apaisé les esprits de certains riverains. Plus sûrement, les avis favorables des décideurs l'ont en quelque sorte emporté sur les réticences des riverains. Et la dynamique politico-économique s'est dès lors emparée du projet pour, comme à Lille, faire de la gare un «fédérateur d'énergie qui aide la région à repartir».

La ville de Valence se trouvant en situation de passage, l'ambition principale est de bloquer des passagers qui le plus souvent, sans même un regard, traversent à toute vitesse l'espace rovaltain. Pour ce faire, sur le site de la gare, placée en situation de proche périphérie, une zone de chalandise et un point de rencontre évoquent les mérites économiques et touristiques de la région. Autour de la gare nouvelle de Saint-Marcel-lès-Valence, un bassin d'activités tente de susciter l'attraction. De même, on pose des réseaux en travers de la voie, à la façon des briques pour bloquer un passage, comme si l'on voulait que les routes perpendiculaires au rail fassent barrage au train, et que Valence devienne un incontournable «terminus». Pourquoi aller plus loin en effet si, dès Valence, se trouvent les services et ingrédients essentiels favorisant le développement? De fait, bien que la gare principale, d'un coût de 587 millions de francs, soit entièrement financée par la SNCF, le conseil régional a décidé récemment de subventionner à hauteur de 130 millions de francs la construction d'une deuxième gare réservée au TER et aux navettes. En développant les interconnexions, les ambitions régionales s'articulent autour du projet de gare nouvelle pour doter l'espace rovaltain d'une force d'innovation autonome. Dans l'esprit des responsables économiques, par un incessant *continuum*, on passe ainsi de la notion de gare à celle de transit et d'arrêt, puis à celle d'activités, et donc d'essor économique.

Par des glissements de sens successifs, et une politique d'accompagnement ambitieuse, l'aménagement doit mener au succès spatial de l'espace desservi.

Reste à savoir en quelle mesure cette stratégie s'avérera payante. Une étude de l'AGEPAR (AGence d'Études pour le développement des Pays et Agglomérations du Rhône moyen) a prouvé qu'une large majorité des entreprises drômoises se situent dans des secteurs fortement exposés à la concurrence internationale. Dès lors, l'arrivée du TGV peut faire sombrer certaines firmes peu préparées à affronter des espaces différents, tout comme elle peut être l'occasion de donner un indispensable coup de fouet aux entreprises de cette cité valentinoise qui fait désormais partie du cercle restreint des villes possédant la grande vitesse. Il sera en tout cas passionnant et significatif d'observer, dans ce couloir de passage voulant affirmer sa fonction polarisante, les effets structurants ou déstructurants apportés par la mise en place du réseau à grande vitesse. C'est donc par un suivi à long terme que la pertinence future de cette stratégie de développement pourra être évaluée, même s'il faut rappeler que le TGV transforme parfois moins l'espace qu'il ne joue le rôle d'un accélérateur de tendance.

Références bibliographiques

- BELLANGER F., 1991, *Le TGV Atlantique au Mans, à St-Pierre-des-Corps, Tours et Vendôme: opportunités, acteurs, enjeux*, Université de Tours, Maison des Sciences de la ville, Tours, 198 p.
- BONNAFOUS A., 1980, «Rhônes-Alpes, capitale Paris?» *Revue de Géographie de Lyon*, vol. 55, n° 3, pp. 233-240.
- BONNAFOUS A., PLASSARD F. et VULIN B., 1993, *Circuler demain*. DATAR, Éditions de l'Aube, 191 p.
- CEDRE, 1992, *Le défi régional de la grande vitesse. Régions et Europe*, Paris, Syros-Alternatives, 205 p.
- EMANGARD P.-H. et BEAUCIRE F., 1985, «Du bon et du mauvais usage du TGV dans les gares traversées», *Revue de Géographie de Lyon*, n° 4, pp. 359-374.
- OLLIVRO J., 1994, *Essai de modélisation d'une implantation ferroviaire. L'exemple du TGV Méditerranée*, Université de Haute Bretagne, Rennes, 870 p.
- PLASSARD F., COINTET-PINELL O., avec la collaboration de MICHAELI D., 1986, *Les effets socio-économiques du TGV en Bourgogne et Rhône-Alpes*. DATAR, INRETS, OEST, SNCF, LET, 20 p.
- PLASSARD F., 1992, «L'impact territorial des réseaux à grande vitesse», in: DERYCKE P.-H. (dir.), *Espace et dynamiques territoriales*, Paris, Economica, pp. 243-262.
- SNCF, 1992, *TGV Méditerranée. Prolongement de la ligne TGV Sud-Est de Valence jusqu'à Marseille et Montpellier*, Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, 11 volumes, environ 8000 p.
- TGV et aménagement du territoire. Un enjeu majeur pour le développement local*, 1991, Paris, Syros-Alternatives, 161 p.
- Un TGV peut en cacher un autre*, 1990, Actes du colloque du Creusot, 11-12 octobre, 59 p.+ 10 p.+16 p.+ 19 p.+ annexes.
- VAN DITEREN J. et FANCELLO M., 1994, «The high speed train system, urban developments and real estate», *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, vol. 85, n° 2, pp. 165-170.