L'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen

Stratégies multiscalaires et aménagement urbain

Eloïse LIBOUREL

Sous la direction de Nacima Baron-Yellès (Professeur à l'Université de Marne-la-Vallée)
Dans le cadre d'un stage au Laboratoire Ville, Mobilité, Transport.

Mémoire de master 2-Recherche, session de juin 2011
Master 2 Transport et mobilité (IUP/ENPC), 2010-2011

REMERCIEMENTS

Ma gratitude va tout d'abord à Nacima Baron-Yellès qui a accepté de diriger ce mémoire, qui m'a guidée et conseillée dans mes recherches. Elle m'a accordé toute sa confiance pour le choix et le traitement du sujet, tout en me prodiguant ses conseils et recommandations, tant pour ce mémoire de master que pour de futurs travaux de recherche.

Je tiens également à la remercier d'avoir été la tutrice de mon stage. Je remercie également Jean Laterrasse, directeur du Laboratoire Ville, Mobilités, Transport, qui a accepté de m'y accueillir en stage pour quelques mois, ainsi que toute l'équipe du LVMT, auprès de qui j'ai appris bien des choses.

Je voudrais aussi remercier l'ensemble de mes interlocuteurs qui m'ont accordé des entretiens lors de mon terrain en Espagne et qui ont permis à ce travail de voir le jour. Sans leur précieuse participation, je n'aurais sans doute pas pu le mener à bien.

Sur le plan technique, ma plus vive gratitude va à Ibtissem Tounsi pour sa formation à l'utilisation des systèmes d'information géographique. Un grand merci aussi à Adrien, Elise, Aude et Sundar, compagnons d'une semaine de SIG, à qui je dois d'avoir pu avancer très vite dans l'élaboration d'un bon nombre de cartes.

Enfin, que toutes les personnes qui m'ont soutenue, aidée, accompagnée, relue et encouragée, et que je ne peux toutes citer ici, soient assurées de ma très grande reconnaissance !

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS 1
SOMMAIRE 3
INTRODUCTION 5

Première partie- L'insertion de Valence dans le « corridor méditerranéen » : des logiques multiscalaires qui échappent à la ville 15
Chapitre 1er : Le réseau ferroviaire espagnol et ses évolutions comme facteur d'organisation du territoire 16
Chapitre 2 : Valence dans les réseaux espagnols, une situation privilégiée ? 28
Chapitre 3 : Valence peut-elle être acteur du réseau ? 40

Deuxième partie- Valence dans le « corridor méditerranéen » : une posture urbaine ambiguë. 52
Chapitre 1er : La ville et le rail, un développement par le train incomplet 53
Chapitre 2 : Parque Central, un projet urbain adossé à une logique multiscalaire 63
Chapitre 3 : L'urbanisme à Valence, au service d'une intégration métropolitaine dans le « corridor méditerranéen » 79

Troisième partie- Valence et le rail : un rapport réseau/territoire original pour l'inscription de la ville dans le « corridor » 93
Chapitre 1er : La relation au « corridor méditerranéen » : entre symbole et intérêt économique 94
Chapitre 2 : Le réseau et le territoire, un rapport très polysémique 108

CONCLUSION 119
BIBLIOGRAPHIE 122
TABLE DES ILLUSTRATIONS 126
ANNEXES 129
TABLE DES ANNEXES 162
TABLE DES MATIÈRES 163

INTRODUCTION

Dès 1959, le premier rapport de la Banque mondiale sur l'Espagne souligne que l'axe méditerranéen, composé des principales villes après Madrid et des grands ports espagnols, doit constituer une priorité en matière de transports. À l'époque, c'est l'autoroute qui est mise en avant, et réalisée tardivement, en 1969. Cet axe méditerranéen, septième autoroute espagnole, est le premier à remettre en cause la logique radiale des infrastructures de transports. Aujourd'hui, alors que l'Espagne est devenue en 2010 le pays pourvu du plus grand kilométrage de lignes à grande vitesse d'Europe, la problématique de l'axe méditerranéen se pose à nouveau autour de la question du « corridor ferroviaire méditerranéen ».

Valence, troisième ville espagnole après Madrid et Barcelone, et deuxième port national en volume après Algesiras, est un pôle important sur l'axe méditerranéen. En effet, Valence se trouve à mi-chemin entre le nord et le sud du littoral et elle est depuis peu reliée à Madrid par l'AVE (Alta Velocidad Española), train à grande vitesse espagnol, ce qui renforce son caractère de plage et de port de la capitale. Ces deux éléments lui confèrent une place stratégique dans le projet de corridor ferroviaire méditerranéen en cours d'élaboration. Il s'agit pour Valence de connecter son port à des réseaux performants en direction de l'Europe, et de transformer sa situation de terminus ferroviaire en une situation de carrefour.

Le projet de « corridor méditerranéen » est en effet double. Depuis sa présentation officielle, le 17 mars 2011, par José Blanco, Ministre des Transports espagnol, l'hypothèse d'une double ligne de passagers et de marchandises, de la frontière française à Algesiras, est privilégiée. Ce tracé représente une nouveauté dans le réseau espagnol, très fortement polarisé autour de Madrid, forgé depuis le XVIIIe siècle selon une logique régalienne centralisatrice. Il s'agirait du premier élément d'un maillage progressif du territoire, passant par les principales villes de province et reliant les grands ports espagnols, pour leur offrir une liaison vers l'Europe, dans une logique de « corridor ».

Cette notion de « corridor de transport » renvoie à des réalités multiples, et l'emploi de ce terme a varié dans le temps et selon les auteurs. Il désigne, dans un sens restreint, une infrastructure de transport drainant des flux particulièrement importants. Mais c'est aussi plus largement l'espace géographique d'épaisseur variable structuré par la présence d'un axe de transport, par un ensemble d'activités, par un puissant réseau intermodal et par les espaces urbains

qui le ponctuent. D'après Jean Debrie et Claude Comtois[1], le terme « supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport, de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays, de justifier l'accès à des ressources, d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques ». Il s'agit donc à la fois d'une forme spécifique d'organisation spatiale – fondée sur les échanges entre des pôles situés le long d'un axe, d'un instrument d'aménagement permettant d'articuler des réseaux et des territoires à plusieurs échelles, et d'un objet de rhétorique politique destiné à promouvoir des formes de coopération interrégionale à l'écart de la capitale.

L'insertion de Valence dans le corridor méditerranéen est donc à la fois un enjeu de nature ferroviaire et un enjeu de nature métropolitaine, comme en témoigne le grand projet urbain de Parque Central, création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal souterrain sous un parc urbain de 25 ha aménagé sur les actuelles friches ferroviaires. Il s'agit pour la ville de s'inscrire dans un réseau axial en renforçant ses liens économiques et politiques avec les autres villes littorales méditerranéennes d'Espagne. Néanmoins, la destination de l'axe, fret ou passagers, est toujours débattue, et ses implications pour la ville ne sont pas de même nature : un corridor de fret impulserait le développement de l'activité industrialo-portuaire, tandis qu'un corridor de passagers valoriserait l'aménagement urbain et l'image de Valence. Ces deux hypothèses renvoient à des modèles économiques divergents : le fret est au centre des préoccupations des *lobbies* économiques et des universitaires, tandis que les passagers ont la faveur des acteurs institutionnels locaux et régionaux. Le projet du gouvernement fait la synthèse des deux hypothèses et entend les faire inscrire dans les projets prioritaires de l'Union européenne.

Un contexte multiscalaire

La promotion d'un axe ferroviaire méditerranéen est ancrée dans une logique européenne, celles des RTE-T (Réseaux transeuropéens de Transport)[2]. Ces projets sont pour la plupart transnationaux, c'est-à-dire qu'ils cherchent à promouvoir l'interopérabilité des réseaux de transport, la connexion et la coopération entre les régions de l'Union européenne : ces projets sont nommés « corridors » dans les textes. La notion est en effet réactivée depuis les années 2000, en

[1] DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord », Les Cahiers scientifiques du transport, n°58, p. 127-144
[2] COMMISSION EUROPÉENNE, 2005, *Réseau transeuropéen de transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Bruxelles, Commission européenne, 73 p.

référence à la notion américaine de « corridor de transport », pour désigner les réseaux reliant les principales métropoles et régions économiques.

À l'échelle de l'Espagne, cette logique de corridor s'ancre dans la liaison entre les villes méditerranéennes, et dans la connexion de leurs ports à l'hinterland et au marché européen. Le double enjeu économique et politique est bien de forger un réseau de villes littorales renforçant l'attractivité économique de la Méditerranée et son insertion européenne sans passer par Madrid, en renforçant les liens entre les Communautés autonomes.

Cette situation s'inscrit dans une réalité géopolitique espagnole singulière[3]. En effet, les Communautés autonomes jouissent d'une autonomie accrue, mais le gouvernement central garde la haute main sur l'ensemble des outils d'organisation du territoire, les transports constituant en particulier un domaine régalien. Ces derniers ont servi historiquement à renforcer la position de Madrid comme capitale en en faisant le nœud des différents réseaux. Néanmoins, de fortes réticences à cette centralisation existent, en particulier en Catalogne, région aux fortes revendications autonomistes. La création d'un « corridor méditerranéen » renforçant les interactions entre les Communautés littorales peut donc apparaître comme un instrument politique d'émancipation économique vis-à-vis de la capitale. La remise en cause du réseau radial et les débuts d'un possible maillage du territoire constituent de fait une opportunité de coopération pour les régions et les villes.

La ville de Valence pourrait ainsi passer d'un statut de terminus ferroviaire à un statut de nœud important entre réseau radial et axe méditerranéen, ce qui en ferait un pôle majeur du « corridor méditerranéen ». Cette perspective la fait entrer dans la compétition métropolitaine des grandes villes espagnoles, voire européennes.

Des enjeux géopolitiques et d'aménagement du territoire

Valence est en quête d'un statut de métropole, c'est-à-dire de ville importante concentrant une forte population, des activités économiques dynamiques et des fonctions de commandement (capitale de Province et de Communauté autonome en l'occurrence). Cela passe en particulier par l'amélioration de la qualité de vie et de l'image d'une ville qui se dote depuis les années 1980 de vastes espaces verts et d'équipements culturels emblématiques. Aujourd'hui, la perspective du corridor méditerranéen double cet intérêt urbanistique d'une volonté d'améliorer l'accessibilité et l'attractivité de la ville, pour les touristes comme pour les investisseurs. Il s'agit de monter dans la

[3] LOYER B., 2006, *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 335 p.

hiérarchie urbaine espagnole, mais aussi, idéalement, de s'imposer comme une métropole de rang européen.

Cela passe en particulier par de vastes opérations d'aménagement urbain, dont Parque Central est la principale. L'arrivée de l'AVE de Madrid fin 2010 et la perspective d'un corridor à grande vitesse en direction de Barcelone et de l'Andalousie ont réactivé ce projet et lui ont conféré une importance nouvelle, ainsi qu'un financement potentiel. Il s'agit de créer une gare souterraine et un vaste parc urbain, à la fois pôle d'échanges multimodal et nouvelle centralité dans la ville. Si ce projet est surtout tourné vers l'hypothèse d'un corridor de passagers, la question de l'attractivité pour les investisseurs est aussi posée. Elle passerait par la qualité de vie et l'offre de services, mais aussi par l'amélioration des réseaux de fret vers les marchés européens.

Or, dans cette perspective, un double enjeu émerge. D'une part, l'échelle pertinente pour penser l'insertion de Valence dans le corridor méditerranéen : en effet, la commune à elle seule ne suffit pas à englober l'aire économique du port et des entreprises valenciennes, en l'absence d'intercommunalité ou d'instance métropolitaine. D'autre part, la question du modèle économique : l'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité pour les passagers renforcerait le modèle touristique et résidentiel qui a porté l'économie littorale depuis les années 1960 ; en revanche, la connexion du port à un hinterland européen donne la priorité à un modèle fondé sur l'industrie et le commerce, inséré dans un réseau de ports méditerranéens et dans une logique de compétitivité européenne.

Enfin, un enjeu géopolitique se manifeste. La compétition des Communautés autonomes avec Madrid se double d'une rivalité entre Communautés, et d'une quête de reconnaissance à l'échelle européenne. Le Président de la Communauté valencienne, Francisco Camps, les représentants des Provinces et la Maire de la ville, Rita Barberá Nolla (tous du Parti populaire), se sont saisis du thème de l'AVE et du corridor méditerranéen comme d'un instrument politique pour peser dans les débats nationaux face à un gouvernement du PSOE (Parti socialiste espagnol). Quant aux villes secondaires, elles pourraient profiter de la reconfiguration des réseaux de transport pour obtenir une meilleure desserte.

Quelques hypothèses de travail

L'insertion de Valence dans le corridor méditerranéen, est un cas d'étude singulier de la manière dont le projet de « corridor ferroviaire méditerranéen » affecte les territoires. À ce propos, quelques hypothèses peuvent être émises :

- La position de Valence dans le réseau à grande vitesse espagnol est largement dépendante de négociations politiques entre les autorités locales et régionales d'une part, et le gouvernement d'autre part. Le contexte géopolitique est donc déterminant.
- Valence, située en bout de ligne de l'AVE en provenance de Madrid, pourrait devenir un carrefour avec le futur « corridor méditerranéen ». Forte de cette hypothèse, la municipalité met en œuvre une politique métropolitaine dont l'objectif est d'accroître l'attractivité de la ville non seulement en Espagne, mais en Europe.
- Le « corridor méditerranéen » peut être envisagé pour les passagers, avec un AVE qui renforcerait le modèle touristique et résidentiel, ou pour les marchandises, faisant évoluer le modèle économique vers une insertion par l'activité industrialo-portuaire dans le marché européen. Le choix entre ces deux modèles est porté par les orientations des différents acteurs.
- Les deux cas de figure posent la question des financements. Le gouvernement compte sur une aide européenne, soumise à l'inscription du corridor méditerranéen dans les RTE-T, tandis que les villes, Valence en particulier, comptent sur des fonds étatiques pour financer leurs projets urbains.
- L'échelle de la ville, unité statistique et institutionnelle, est peu pertinente pour penser les effets de l'insertion dans ces réseaux, faute d'une échelle fonctionnelle et économique appropriée (l'aire urbaine par exemple), essentielle à la constitution d'une véritable aire métropolitaine.
- L'AVE, porteur d'une image positive et moderne, est traité à Valence de manière à être le moins visible dans le paysage urbain. Ce paradoxe apparent semble être au centre des projets urbains liés à l'AVE en Espagne : ils s'appuient sur l'arrivée de l'AVE, mais sont en fait largement déconnectés de la problématique des transports.

Ces hypothèses interrogent l'échelle à laquelle l'insertion de Valence dans le corridor méditerranéen doit être pensée. Le rôle des différents acteurs et des priorités de l'action publique dans le domaine de l'aménagement du territoire est une question cruciale : malgré des intérêts communs, les différents acteurs impliqués se concertent peu et ne semblent pas prêts à amorcer une dynamique autour d'objectifs communs.

Problématique

La question de l'insertion de Valence dans le projet de « corridor méditerranéen » est indissociable de sa situation dans le réseau à grande vitesse espagnol, de ses ambitions

métropolitaines, et du positionnement des différents acteurs autour de l'enjeu des transports. Ceux-ci ont des statuts divers et œuvrent à des échelles distinctes. En effet, les acteurs institutionnels, à tous les échelons, sont concernés du point de vue politique et du point de vue de l'aménagement du territoire. Mais il faut également ajouter les acteurs économiques, constitués ou non en groupes de pression, qui agissent en fonction de leurs intérêts. Il sera donc intéressant de mettre en avant leur multiplicité, de les identifier et de caractériser leur implication dans le projet.

Notre problématique tendra a considérer la manière dont l'insertion dans un corridor de transport, structure réticulaire aux formes et aux fonctions spécifiques, produit une adaptation du tissu urbain et de la gouvernance métropolitaine. L'adéquation ou au contraire la séparation entre enjeux urbains et rhétorique du corridor par les différents acteurs sera au centre du questionnement.

Une réflexion sur l'identification des pouvoirs de décision et de pression qui s'exercent dans le cas du « corridor méditerranéen » doit permettre de préciser les conceptions de l'organisation du territoire qui guident l'action et le discours des acteurs. Quels sont ces acteurs, comment envisagent-ils l'opportunité du « corridor », dans quels buts et avec quels intérêts ? Pour quel type de transport – fret ou passagers – sont-ils engagés et pourquoi ? Quelles sont les perspectives de financement ? Ces questions sont centrales pour appréhender les différentes visions du territoire qui s'expriment au travers du débat sur le corridor. En effet, comment passe-t-on d'une discussion sur un axe de transport à petite échelle (régionale, nationale, voire européenne) à des préoccupations en matière d'aménagement à grande échelle (pôle d'échanges, ville, métropole) ? D'un point de vue théorique, c'est la question de la place de la ville dans l'articulation réseau/territoire qui est posée. Elle a pour corollaire la question de l'échelle pertinente pour envisager Valence, de la commune à la région urbaine, comme nœud dans le réseau et comme territoire doté d'une identité en partie liée au réseau.

Méthodologie

Pour répondre à ces questions, ce travail s'appuie sur plusieurs types de méthodes et de techniques de recherche en géographie.

En première approche, un suivi de l'actualité espagnole en matière de transports, mais également en matière politique, essentiellement par le biais des grands titres de la presse nationale

et régionale[4], permet de cerner les grands enjeux de la question du « corridor ferroviaire méditerranéen » et d'étudier l'identité et la position des principaux acteurs.

Ce travail de revue de presse est étayé par un séjour sur le terrain[5], à Valence surtout, mais également à Barcelone et à Madrid. Sur place, la pratique d'entretiens selon une méthode semi directive[6] a permis de recueillir et de comparer les propos de différents acteurs, en particulier des universitaires, des représentants des autorités municipales et régionales, des acteurs de l'aménagement du territoire et des représentants des milieux de l'entreprise. Durant ce séjour, les documents afférents aux différents projets urbains de Valence et aux réseaux ferroviaires ont été collectés et analysés[7].

Afin de donner à voir les enjeux de l'inscription de Valence, à toutes les échelles, dans le corridor méditerranéen, une base de SIG (Système d'informations géographiques) a été réalisée et alimentée par les tracés des axes ferroviaires existants et en projet, mis en rapport avec des données économiques et démographiques à l'échelle nationale, régionale et urbaine. Ce travail de cartographie est prolongé par une série de cartes thématiques.

Enfin, l'analyse des discours recueillis lors des entretiens, confrontée aux projets d'aménagement du territoire et aux données économiques et sociales conduit à l'élaboration de plusieurs schémas qui montrent les rapports d'acteurs et les logiques à l'œuvre, et tentent de formaliser une interprétation du rapport ville/réseau dans le cas particulier de Valence.

État de la recherche

Plusieurs thèmes de la géographie des transports, de l'aménagement du territoire et de la géopolitique locale se croisent autour de la question de l'insertion de Valence dans le « corridor ferroviaire méditerranéen ». Ce dernier, dont le contenu et la nature sont encore indécis, renvoie directement à la problématique des corridors de transport, notion apparue dès les années 1960 dans le monde anglo-saxon dans le cadre de l'analyse spatiale et de l'analyse des réseaux[8]. La notion s'est spécialisée dans l'étude des processus spatiaux, et en particulier urbains, liés à l'intensification des échanges le long d'axes structurants de transports, avec les travaux de C.F.J.

[4] En particulier *El País*, *La Vanguardia* et *El Periódico de Cataluña*. Voir liste d'articles en annexe 1.
[5] Voir photographies en annexe 2.
[6] BLANCHET A., GOTMAN A., 2001, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan Université, collection Sociologie 128, 127 p. Voir trame des entretiens en annexe 3 et tableau récapitulatif en annexe 4.
[7] Voir liste des documents en annexe 5.
[8] KANSKY K.L., 1963, « Structure of Transportation Networks : Relationship between Network Geometry and Regional Characteristics », *Research Paper* n° 84, Chicago, University of Chicago ; HAGGETT P., CHORLEY R.J., 1969, *Network Analysis in Geography*, Londres, Edward Arnold, 348 p.

Whebell[9], et B.E. Prentice[10], portant sur des études de cas nord-américaines. Plus récemment, dans les années 1990 et 2000, le corridor de transport a été mobilisé dans des démarches d'analyse économique multicritères et dans des modèles d'offre et de demande. C'est dans les années 2000 que des études de cas européennes apparaissent dans des rapports institutionnels[11]. La notion semble avoir glissé de l'analyse spatiale à l'analyse économique, mais, avec la réactivation du concept de « corridor de transport » dans le vocabulaire et les projets de l'Union européenne, elle pourrait redevenir centrale pour la géographie.

Cette approche se double d'une question géopolitique, au sens d'analyse des jeux d'acteurs aux différents échelons responsables de l'aménagement des territoires[12], dont le contexte espagnol est un bon exemple. Barbara Loyer[13] montre en particulier comment les différents échelons politiques du pays s'articulent et interagissent, souvent en s'opposant, dans le cadre des grands projets d'aménagement du territoire, ces rapports de force influant en particulier sur les choix en matière d'infrastructures.

La recherche espagnole est également abondante. Elle se divise principalement en deux grands ensembles. Le premier met l'accent sur l'analyse géopolitique des rapports de pouvoir entre les différents échelons du territoire et sur leurs points de vue et intérêts respectifs en matière d'organisation spatiale de l'Espagne et de relations métropolitaines[14]. Le second est centré sur la question de la pertinence d'un corridor méditerranéen et sur l'analyse des mérites comparés du projet de grande vitesse et du projet de transport de marchandises[15]. Ces textes mobilisent en particulier des analyses économiques et statistiques ainsi que des comparaisons avec les impacts de

[9] WHEBELL C.F.J., 1969, « Corridors : a Theory of Urban Systems », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 59, n° 1, p. 1-26

[10] PRENTICE B.E. (dir.), 1996, *Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services

[11] BERTHAUD P., DAVID-NOZAY N., 2000, Le Transport de marchandises à l'horizon 2020 sur l'axe Rhin-Rhône, Notes de synthèse du SES, janvier-février 2000, 6 p.

[12] SUBRA Ph., 2007, *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 326 p.

[13] LOYER B., 2006, *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 335 p.

[14] IZQUIERDO R., VASSALLO J. M., 2004, *Nuevos sistemas de gestión y financiación de infraestructuras de transporte*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, colección Seinor, 700 p. ; MONZÓN A., ORTEGA E., LÓPEZ E., 2010, *Evaluación de los Impactos Territoriales y Económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020*, Madrid, Cuadernos de investigación del transporte / Colegio de Ingenieros de Caminos, 149 p. ; ROMERO J., FARINOS J. (dirs.), 2006, *Gobernanza territorial en España*, Valence, PUV, 414 p. ; ROMERO J., 2009, *Geopolítica y gobierno del territorio en España*, Valencia, Tirant lo Blanch, 273 p. ;ROMERO J., ALBEROLA M. (dirs.), 2005, *Los límites del territorio. El País Valenciano en la encrucijada*, Valence, PUV, 325 p.

[15] BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p. ; BOIRA J., 2004, « Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu », *Revista Econòmica de Catalunya*, n°48 ; BOIRA J., 2010, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56/1, p. 91-109 ; BOIRA J. et al., 2011, *El Corredor mediterrani, Nexe. Debats Valencians*, n°8, fevrier 2011 (numéro spécial), Valence, Tirant lo Blanc, 72 p. ; PIQUE A., RODRÍGUEZ-POSE A., TOMANEY J., 2006, *Desarrollo local y regional*, Valence, PUV, 399 p. ; ROMERO J., ALBEROLA M. (dirs.), 2005, *Los límites del territorio. El País Valenciano en la encrucijada*, Valence, PUV, 325 p.

réalisations ferroviaires antérieures pour appuyer très majoritairement un corridor de fret connecté à l'échelle européenne plutôt qu'un réseau d'AVE méditerranéen dont la rentabilité socio-économique semble douteuse.

Examiner le cas valencien invite en outre à se placer à grande, voire très grande échelle, en examinant la question des pôles d'échanges, objet de nombreuses études récentes qui mettent en avant le rôle des gares dans l'aménagement urbain, à travers leur dimension infrastructurelle, mais aussi symbolique[16]. Cette double dimension conduit à examiner le rapport réseau/territoire, abondamment étudié dans la géographie française, notamment dans les travaux de Jacques Lévy[17] et dans les études d'analyse spatiale[18].

L'articulation entre l'échelle macro, à laquelle sont considérés les corridors, et l'échelle micro, qui matérialise le rapport réseau/territoire autour des pôles d'échanges, est peu étudiée. Il s'agit d'articuler des échelles *a priori* éloignées mais qui fondent les rapports géopolitiques entre acteurs. Ces questions sont abordées sous deux angles. Le premier est celui de la géopolitique des territoires espagnols, qui met en évidence les rapports de force entre échelons institutionnels et les processus de décision à l'œuvre dans les grandes opérations d'aménagement du territoire. À cette approche, nous proposons d'ajouter des échelles intermédiaires qui n'ont pas nécessairement de représentation institutionnelle, ainsi que l'analyse de la position d'acteurs non institutionnels – économiques, universitaires par exemple – dont l'influence est peu prise en compte dans les analyses traditionnelles. Le second est celui de l'articulation ville/réseau, qui se concentre le plus souvent à une échelle locale ou régionale considérant les modifications du tissu urbain produites par une nouvelle infrastructure. Nous envisagerons la question sous un angle résolument multiscalaire pour montrer quels en sont les effets en matière d'organisation spatiale de l'échelle du quartier de gare à celle de l'Europe et de la Méditerranée, deux espaces matrices pour comprendre la logique du corridor.

[16] GRILLET-AUBERT A., GUTH S., 2003, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, IPRAUS, 155 p. ; TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p.
[17] LÉVY J.,1999, *Le tournant géographique : penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 399 p. ; LÉVY J., LUSSAULT M. (dirs), 2000, *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, Mappemonde, 352 p.
[18] PUMAIN D., SAINT-JULIEN Th., 2001, *Les Interactions spatiales*, Paris, Armand Colin, Cursus, 191 p. ; PUMAIN D., SAINT-JULIEN Th., 2004, *L'Analyse spatiale. Localisations dans l'espace*, Paris, Armand Colin, Cursus, 167 p.

Plan général

Une première partie analysera les logiques du réseau ferroviaire espagnol et les projets exprimés du gouvernement à l'horizon 2020[19] pour mettre en lumière la place que Valence peut occuper dans ce dispositif réticulaire. Il s'agira d'examiner le rôle de la ville, en tant que capitale de la Communauté autonome, en tant que port et en tant que région urbaine, dans la promotion du « corridor méditerranéen ».

La deuxième partie sera consacrée aux modalités urbaines d'insertion de Valence dans le réseau ferroviaire, entre radiale de l'AVE vers Madrid et « corridor méditerranéen ». Les projets urbains associés au rail, le développement de la ville et son projet métropolitain nous conduiront à poser la question de savoir si c'est en tant que nœud dans le réseau ferroviaire ou en tant que ville dans un réseau urbain que Valence conçoit sa position.

Enfin, la troisième partie partira de cette interrogation sur le décalage entre inscription dans le réseau et velléités métropolitaines pour envisager le rapport polysémique réseau/territoire dans le cas particulier de Valence. Nous essaierons également de généraliser ces observations au cas des corridors, forme singulière de réseau et de territoire.

[19] MINISTERIO DE FOMENTO, 2004, *Plan estratégico de infraestructura y transporte. 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 184 p.

Première partie- L'insertion de Valence dans le « corridor méditerranéen » : des logiques multiscalaires qui échappent à la ville

S'intéresser à l'insertion de Valence dans le projet de « corridor ferroviaire méditerranéen » revient à examiner la place que la métropole occupe ou peut occuper dans le réseau de transports et dans le réseau de villes espagnol. Cette question implique une double approche en termes de contexte national et régional d'une part, et en termes d'organisation et de polarisation de son arrière-pays par Valence d'autre part. La situation géographique, mais aussi économique et démographique de Valence doit être prise en compte au même titre que son influence politique. Mettre en évidence cette situation est un préalable à la compréhension des projets ferroviaires valenciens et des rapports de force qui se nouent autour d'eux.

La situation démographique et économique de Valence dans le pays est une clé de lecture des projets ferroviaires dans lesquels elle est impliquée. En effet, le réseau de transports espagnol est un puissant instrument d'organisation du territoire entre les mains du gouvernement central. Sa structure témoigne de la primauté accordée à Madrid comme point de convergence du réseau. Il faudra donc voir en quoi le projet de corridor méditerranéen constitue un changement dans cette logique. Les différents acteurs politiques, à tous les échelons, tentent de peser sur les décisions en matière d'infrastructures et donc de modifier l'organisation du réseau des villes espagnoles.

À travers les facteurs économiques et démographiques, nous examinerons le poids politique que peut avoir Valence et nous chercherons à déterminer l'échelle à laquelle sa voix peut s'exprimer. Une analyse de la situation de Valence dans le territoire espagnol et dans l'axe méditerranéen, confrontée à l'identification des acteurs et de leurs pouvoirs, nous permettra donc de considérer les différentes échelles de décision et de compétences de la ville et de son aire urbaine.

Chapitre 1er : Le réseau ferroviaire espagnol et ses évolutions comme facteur d'organisation du territoire

L'organisation des réseaux de transports espagnols est essentiellement radiale. Leur structure actuelle est le fruit de processus historiques dont l'empreinte est aujourd'hui encore très nettement lisible dans le territoire. Le projet actuel de « corridor méditerranéen » qui relierait les principales villes littorales vient bouleverser ce modèle en proposant un axe fondé sur des logiques fonctionnelles et non pas seulement politiques. Il pourrait s'agir du point de départ d'une logique de maillage du territoire.

1. La grande vitesse espagnole dans la tradition centralisatrice

1.1. Des réseaux de transport historiquement centralisés

Pays où l'autonomie des territoires, héritiers d'anciens royaumes indépendants, reste un sujet de revendication vif[20], l'Espagne s'est dotée progressivement d'un réseau de transports extrêmement centralisé. La légitimité de Madrid comme capitale s'est, en particulier, assise sur sa situation de carrefour des voies routières et ferroviaires, ce qui lui donne un caractère incontournable pour la majorité des flux.

L'économiste Germà Bel[21] souligne cette spécificité en retraçant l'histoire des réseaux de transport depuis 1714, date à laquelle Madrid acquiert le statut de capitale politique de l'Espagne. Depuis, la construction de nouvelles voies de circulation s'est toujours faite au service de l'approvisionnement de la capitale et du renforcement de sa suprématie sur le reste du territoire. Partant du constat que cette situation de capitale politique est déconnectée de celle de capitale économique – acquise seulement au XXe siècle – Germà Bel explique que le but des souverains et gouvernements successifs a été de faire de Madrid le Paris de l'Espagne, sans que cette position ait pour autant de légitimité, contrairement à celle de Paris.

[20] LOYER B., 2006, *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 335 p.
[21] BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p.

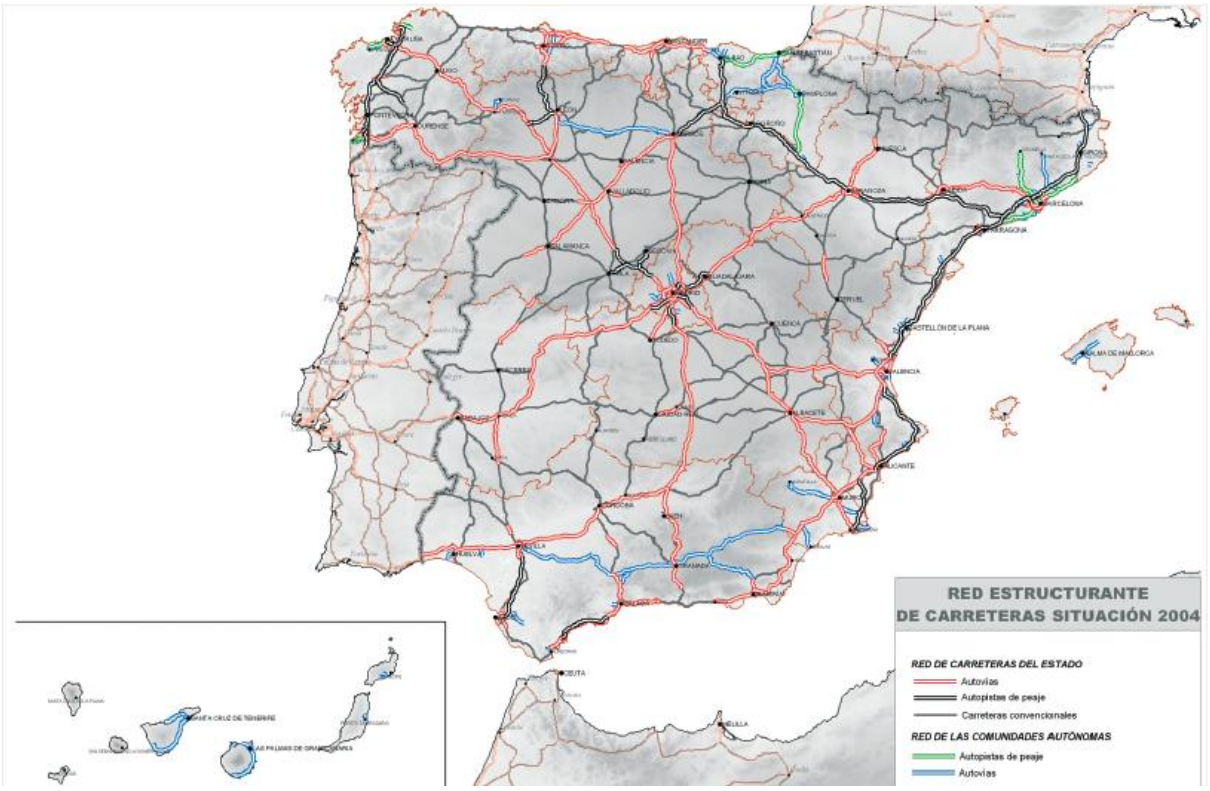


Figure 1- Réseau routier espagnol (source : *Fomento*, 2004)

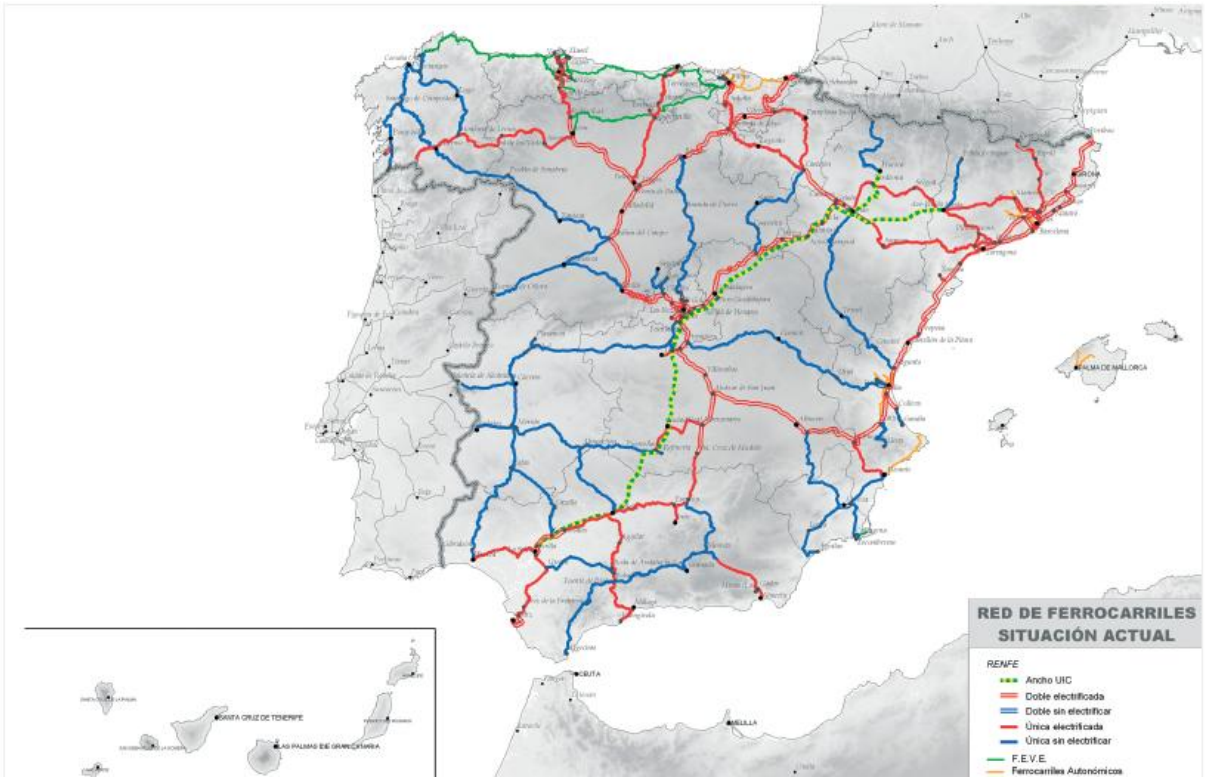


Figure 2- Réseau ferroviaire espagnol (source : *Fomento*, 2004)

L'observation des cartes[22] du réseau autoroutier et du réseau des grandes lignes ferroviaires montre une organisation en étoile centrée sur Madrid. Ce réseau est comparable dans sa structure à celui que l'on peut observer en France.

En outre, les autorités chargées de la gestion des systèmes de transport sont également très centralisées. En effet, les autoroutes forment la *Red de Carreteras del Estado* (Réseau routier de l'État), gérée par le Ministerio de Fomento (Ministère chargé des Travaux publics et des Transports). Les radiales reliant Madrid aux principales capitales régionales sont entièrement gratuites, et les tronçons à péage n'existent que sur les autoroutes de province à province. Quant au réseau ferroviaire, ADIF (*Administrador De Infraestructuras Ferroviarias*)[23], entreprise publique dépendant du *Fomento*, est chargé de la gestion de l'infrastructure. Enfin, la même centralisation institutionnelle se retrouve dans la gestion aéroportuaire, confiée à une autorité publique unique, AENA (*Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea*).

1.2. Le réseau à grande vitesse : une succession de radiales

Le réseau à grande vitesse espagnol, qui est né dans les années 1980, suit strictement la même logique radiale. Il s'est déployé en trois phases successives :

- En 1992, la LGV Madrid-Séville est inaugurée à l'occasion de l'Exposition universelle, *Expo92*. Elle a été voulue par le gouvernement présidé par Felipe González (PSOE[24]), dans une logique d'intégration nord-sud et de rattrapage économique. L'Andalousie connaissait alors un retard de développement significatif par rapport au reste de l'Espagne[25].
- Dans les années 2000, le réseau s'étoffe, sous l'impulsion une nouvelle fois du gouvernement, présidé par José María Aznar (PP[26]), puis par José Luís Rodríguez Zapatero (PSOE) qui reprend les orientations du gouvernement précédent malgré la différence de couleur politique. La construction d'un réseau en étoile autour de

[22] Ces deux cartes sont extraites du PEIT 2005-2020. MINISTERIO DE FOMENTO, 2004, *Plan estratégico de infraestructura y transporte. 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 184 p.
[23] ADIF est apparue en 2005, suite à la Loi du Secteur ferroviaire qui transposait la Directive européenne obligeant à séparer gestion de l'infrastructure et exploitation du réseau. Cette loi divise l'opérateur traditionnel RENFE en deux entités, ADIF pour la gestion de l'infrastructure et RENFE Operadora pour l'exploitation du réseau.
[24] Le PSOE, *Partido Socialista Obrero Español*, correspond à la gauche de l'échiquier politique.
[25] BOIRA J., 2004, « Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu », *Revista Econòmica de Catalunya*, n°48
[26] Le PP, *Partido Popular*, correspond à la droite de l'échiquier politique.

Madrid, pour relier les 19 capitales régionales par AVE, ne fait pas débat[27] en ce temps de prospérité budgétaire.

- Le projet de renforcement et d'extension des radiales existantes est aujourd'hui concurrencé par des projets axiaux de maillage du territoire, ne passant pas par Madrid, mais reliant les principales métropoles. Le « corridor méditerranéen » est le projet le plus fort et pourrait à terme relier Barcelone, Valence et Séville.

Les deux premières phases relevaient de la mise en place d'un schéma radial. La dernière marque l'évolution vers un possible maillage du territoire.

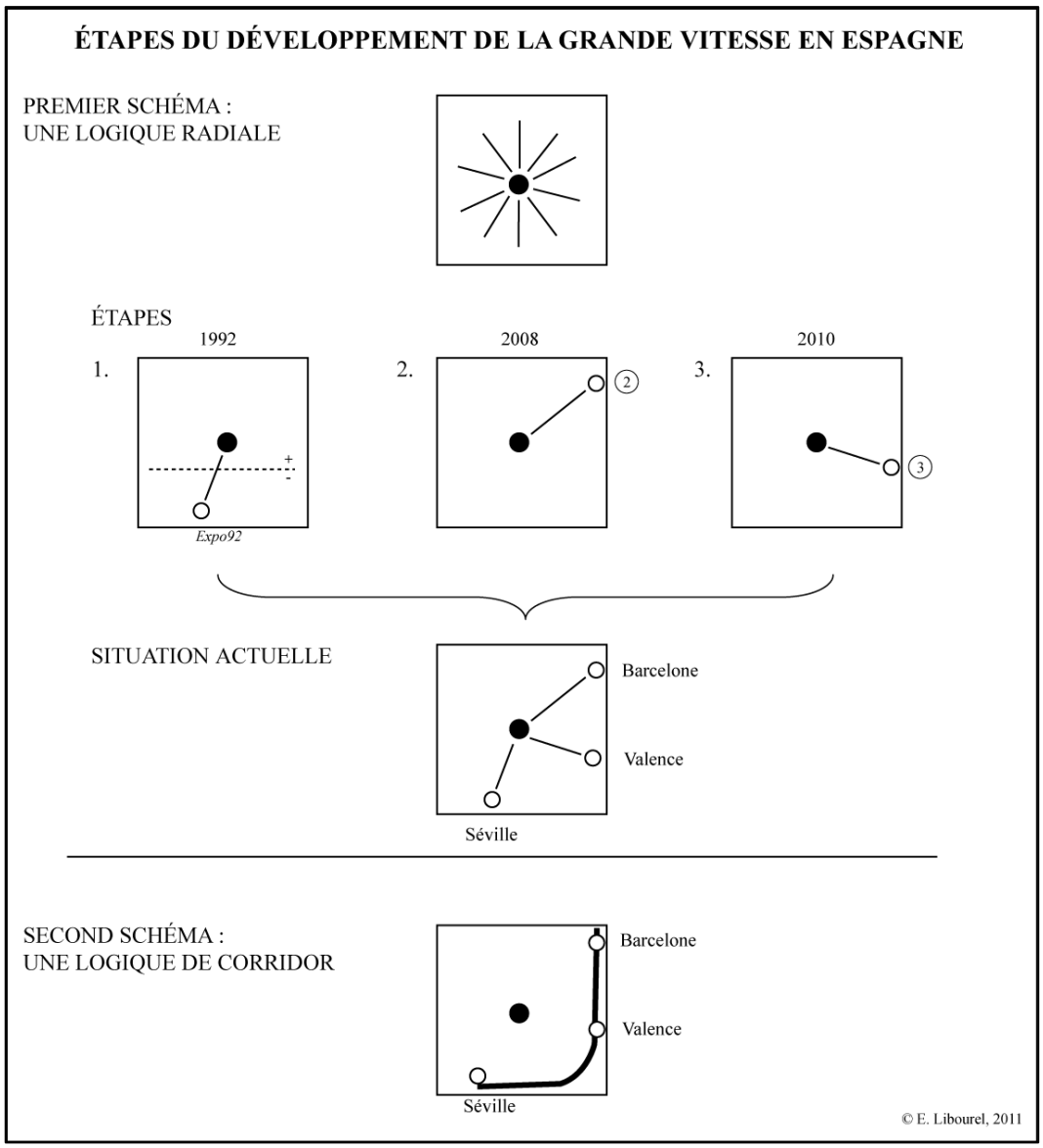


Schéma 1- Les étapes du développement de l'AVE en Espagne

[27] Lors de son discours d'investiture, le 25 avril 2000, J.-M. Aznar déclarait que son gouvernement mettrait en œuvre « un réseau ferroviaire à grande vitesse qui, en dix ans, mettra toutes les capitales de province à moins de quatre heures du centre de la péninsule ». En 2007, J.-L. Zapatero déclarait quant à lui que le renforcement de l'organisation du territoire se ferait par « une hausse de la cohésion qui repose sur la politique d'infrastructures ».

Ainsi, le réseau à grande vitesse espagnol est marqué profondément par l'héritage centralisateur commun à l'ensemble des transports. Ce premier schéma a été développé en trois étapes principales qui ont relié successivement Madrid à Séville en 1992, à Barcelone – deuxième ville du pays démographiquement et économiquement – en 2008, et à Valence – troisième ville du pays – en 2010. Mais actuellement, la grande vitesse espagnole connaît un changement de paradigme avec le projet de développer un axe à grande vitesse reliant les principales métropoles méditerranéennes.

2. Le « corridor méditerranéen », « anomalie » dans le réseau espagnol ?

2.1. « Corridor », une notion polysémique

La notion de « corridor », en espagnol « *corredor* » est problématique. En effet, le sens à donner à ce terme varie en fonction des acteurs qui l'emploient[28] et les réalités qu'il désigne sont multiples.

Dans un article à caractère épistémologique, Jean Debrie et Claude Comtois[29] dessinent l'évolution du concept de « corridor de transport » dans la littérature scientifique, mais aussi dans l'emploi qui en est fait par les acteurs politiques de l'aménagement du territoire à toutes les échelles. D'après cet article, le terme « supporte des usages variés permettant d'identifier des axes de transport, de décrire des processus de désenclavement des arrière-pays, de justifier l'accès à des ressources, d'exprimer un réseau de carrefours urbains interdépendants affichant d'importants mouvements, liens et échanges entre eux ou encore de décrire des routes à différentes échelles géographiques ».

Cette polysémie s'exprime dans les différentes échelles auxquelles le « corridor » peut être appréhendé. En effet, il désigne, dans son sens le plus restreint, une infrastructure de transport drainant des flux particulièrement importants ; mais dans un sens plus large, le « corridor de transport » est également la zone géographique d'épaisseur variable structurée par la présence d'un axe de transport, l'ensemble des activités qui lui sont liées, le réseau intermodal qui lui est connecté et les espaces urbains qui le ponctuent. Pour penser les « corridors de transport », il faut donc prendre en compte l'ensemble des dimensions infrastructurelle, logistique, économique et

[28] Au cours des entretiens (voir annexe), certains interlocuteurs ont souligné la polysémie de ce terme, mais la plupart n'ont pas su en donner une définition nette.
[29] DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord », Les Cahiers scientifiques du transport, n°58, p. 127-144

politique qui le composent. Jean Debrie et Claude Comtois soulignent en particulier le rôle des ports dans leur développement.

Enfin, les corridors apparaissent comme un outil institutionnel de planification avec deux dimensions essentielles :

- La rhétorique institutionnelle en fait un outil privilégié des organisations internationales, mais aussi régionales, donnant au « corridor » une place importante pour la coopération multiscalaire, notamment dans un contexte de plus en plus décentralisé ;
- L'ouverture assumée vers des partenariats public-privé pour le financement des infrastructures comme pour l'exploitation et le fonctionnement du « corridor » donne aux acteurs privés un poids décisif dans l'organisation du territoire.

Ces deux dernières dimensions sont particulièrement intéressantes dans le cas espagnol, puisque le projet de « corridor méditerranéen » conjugue ouverture à un cofinancement public-privé à toutes les étapes et tentative de dépasser les tensions géopolitiques entre les acteurs des différents échelons du territoire, de la Communauté autonome à l'Europe.

2.2. Vers un maillage du territoire ?

En Espagne, le « corridor méditerranéen » désigne à la fois la bande littorale dynamique structurée par l'autoroute et constituée d'un réseau de villes susceptible de se développer, et un projet d'axe ferroviaire reliant les principales métropoles méditerranéennes, à l'écart de Madrid. Le « corridor méditerranéen » peut donc être entendu comme une alternative aux radiales qui structurent le territoire espagnol. Dès lors émerge la possibilité d'un maillage du territoire, c'est-à-dire de l'apparition d'un réseau dont l'objectif est la desserte complète du territoire grâce à des axes dessinant un quadrillage à larges mailles où les principales métropoles ont fonction de nœud, de point de contact entre les axes et de redistribution des flux.

L'observation des projets de LGV à plus ou moins long terme montre que l'extension des radiales centrées sur Madrid est considérée comme prioritaire, mais de plus en plus concurrencée par des projets d'axes transversaux.

Carte 1- Le réseau ferroviaire espagnol, entre radiales et maillage du territoire

Cette carte des tracés envisagés ne rend pas compte de la hiérarchie des priorités, qui évolue rapidement. Néanmoins, le « corridor méditerranéen » acquiert un poids croissant, remettant en cause la suprématie madrilène sur le réseau.

2.3. De la dissension au consensus politique

En première approche, l'opposition entre réseau radial et réseau maillé recoupe une dissension majeure entre autorités gouvernementales et autorités régionales. En effet, la logique centralisatrice cherche à renforcer l'autorité de Madrid sur l'ensemble du territoire en la plaçant au centre du réseau et à la convergence des flux. Elle n'a donc aucun intérêt à ce que les principales métropoles espagnoles soient reliées directement entre elles, d'autant plus que l'espace littoral concentre la plupart des flux de marchandises et des activités industrielles[30]. Néanmoins, le poids économique et démographique des communautés autonomes méditerranéennes – au premier rang desquelles la Catalogne, l'implication croissante de *lobbies* économiques et politiques, ainsi que les paramètres liés à l'intégration européenne obligent aujourd'hui le gouvernement à transiger.

2.3.1. *Le poids de l'intégration européenne*

L'intégration du réseau ferroviaire espagnol au réseau européen est un élément d'autant plus important qu'il s'accompagne d'un enjeu technique d'interopérabilité. En effet, la Péninsule ibérique a un écartement des rails unique en Europe (1,668 m contre 1,435 m au standard UIC[31]), ce qui empêche une interconnexion efficace avec la France. Fret et passagers doivent ainsi changer de train à la frontière ou se prêter à une manœuvre de modification de l'écartement des essieux pour les trains équipés de cette technologie. Par souci d'efficacité, l'Espagne a fait le choix de construire ses LGV au standard UIC.

Dans le cadre de ces RTE-T (Réseaux Transeuropéens de Transport), l'Union européenne finance une trentaine de projets prioritaires à travers l'Europe, dont certains concernent l'Espagne (l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe ; l'axe multimodal Portugal/Espagne-reste de l'Europe ; l'axe ferroviaire de fret Sines/Algesiras-Madrid-Paris ; l'interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la péninsule Ibérique)[32]. Les projets retenus en 2005 sont en cours de révision. L'Espagne, qui avait à l'époque présenté un corridor centre-pyrénéen comme projet prioritaire tente aujourd'hui d'ajouter le « corridor méditerranéen » à la liste. En effet, le premier choix semble peu rationnel dans la mesure où les coûts de creusement des tunnels seraient très

[30] BOIRA J., 2010, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56/1, p. 91-109

[31] Le standard UIC (Union internationale des Chemins de fer) est appliqué dans tous les pays de l'Union européenne à l'exception de l'Espagne et du Portugal, ainsi que des Pays Baltes, dont la transformation du réseau est en cours grâce à des financements européens.

[32] Ils correspondent aux projets 3, 8, 16 et 19 édités par la Commission européenne (voir cartes en annexe 6). COMMISSION EUROPÉENNE, 2005, *Réseau transeuropéen de transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Bruxelles, Commission européenne, 73 p.

élevés, les pentes trop raides pour le fret et la connexion en France incertaine. Mais l'Union européenne ne semble pas prête à accepter l'ajout d'un projet et l'Espagne refuse pour l'heure de retirer le premier.

2.3.2. *Le poids incertain des acteurs économiques*

Un second facteur contribuant à donner du poids au « corridor méditerranéen » vient du fait que, depuis quelques années, de nouveaux acteurs s'y intéressent. Des *lobbies* économiques réunissant des entrepreneurs espagnols, européens voire méditerranéens se sont créés en faveur d'une meilleure liaison des ports et des métropoles méditerranéennes[33].

Cette prise de position des acteurs économiques est relativement récente. Joan Romero[34], Professeur à l'Université de Valence, souligne que c'est parce que les industriels ont commencé à se préoccuper des débouchés européens de leurs marchandises que le « corridor méditerranéen », depuis longtemps préconisé par les universitaires valenciens et catalans, a trouvé un écho dans le monde politique. Contrairement à ce que l'on pourrait penser, les Communautés autonomes de Catalogne et de Valence se sont longtemps tourné le dos et la réalisation d'une LGV les connectant ne va pas de soi. Mais dès lors que le projet a été pris en compte à l'échelon politique régional, les Communautés ont acquis un rôle prépondérant dans la promotion du « corridor ».

3. Le contenu du « corridor méditerranéen » en débat

3.1. Des projets divergents portés par des acteurs différents : le fret ou l'AVE ?

C'est avant tout du monde industriel, et au nom de considérations économiques, qu'est venu le regain d'intérêt pour le « corridor méditerranéen ». À ce titre, il devrait plutôt s'orienter vers le fret. Pourtant, les discours des dirigeants municipaux, provinciaux et communautaires mettent en avant la grande vitesse, donc un corridor pour les passagers.

L'économiste de l'Université de Barcelone Germà Bel[35], tout comme le géographe de l'Université de Valence Josep Vicent Boira[36] montrent que le littoral méditerranéen est l'axe le

[33] Ferrmed, d'envergure européenne, s'est créé en 2004, Business Eumed, en 2009.
[34] D'après un entretien réalisé le 25 mars 2011.
[35] BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p.
[36] BOIRA J., 2004, « Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu », *Revista Econòmica de Catalunya*, n°48

plus important pour le trafic de marchandises en Espagne. C'est par là que transitent 40% des flux, en très grande majorité par l'autoroute, étant donné le caractère lacunaire du réseau ferroviaire, qui ne dispose que d'une voie unique sur certains tronçons (entre Tarragone et Castellón) et ne permet pas de continuité avec le réseau français.

C'est sur cet argument que s'appuient désormais les industriels : ils mettent en avant la nécessité d'améliorer leur compétitivité grâce à des réseaux de transport sûrs, rapides et efficaces pour faire transiter leurs marchandises, et d'accroître leur intégration au marché européen, premier débouché de leurs produits. L'échelle de référence est donc ici l'échelle européenne, voire méditerranéenne.

D'après les analyses de Germà Bel[37], une LGV méditerranéenne serait dépourvue de toute rentabilité socio-économique, dans la mesure où le trajet entre Valence et Barcelone se fait actuellement en 3 heures par l'Eumed, un train rapide roulant sur les voies conventionnelles. Il montre que la ligne Madrid-Barcelone, LGV la plus fréquentée, n'a eu que 9% de trafic induit, ce qui ne suffit pas à justifier de nouvelle infrastructure.

Pourtant, les acteurs politiques sont attachés à l'idée d'un « corridor » de passagers à grande vitesse. Une lecture régulière de la presse quotidienne nationale et régionale[38] montre l'attachement des politiques pour l'AVE, perçu comme un vecteur de progrès et de modernité essentiel à l'image métropolitaine. C'est principalement à l'échelle des villes que l'intérêt de l'AVE est mis en avant.

Ainsi, les acteurs ont des logiques spécifiques : fret et passagers relèvent de projets d'organisation spatiale qui mettent l'accent sur des échelles différentes. Dans le premier cas, c'est clairement une légitimation supranationale qui est recherchée tandis que dans le second, c'est l'intérêt des grandes villes et la visibilité des territoires qui est mise en avant.

3.2. Le projet du *Fomento* : une tentative de synthèse ?

3.2.1. *Le projet présenté par le Ministre José Blanco*

Dans ce contexte, la publication du projet gouvernemental soutenu par le *Ministerio de Fomento* était très attendue. Elle est intervenue le 16 mars 2011, par la voix du Ministre José Blanco. La présentation à la presse s'est faite à Barcelone deuxième ville du pays, capitale

[37] Présentées lors d'un entretien réalisé le 17 mars 2011.
[38] En particulier *El País*, *La Vanguardia* et *El Periódico de Cataluña.*

catalane, port d'envergure méditerranéenne et européenne, point nodal entre la LGV radiale Madrid-Barcelone et le futur corridor, proche de la frontière française.

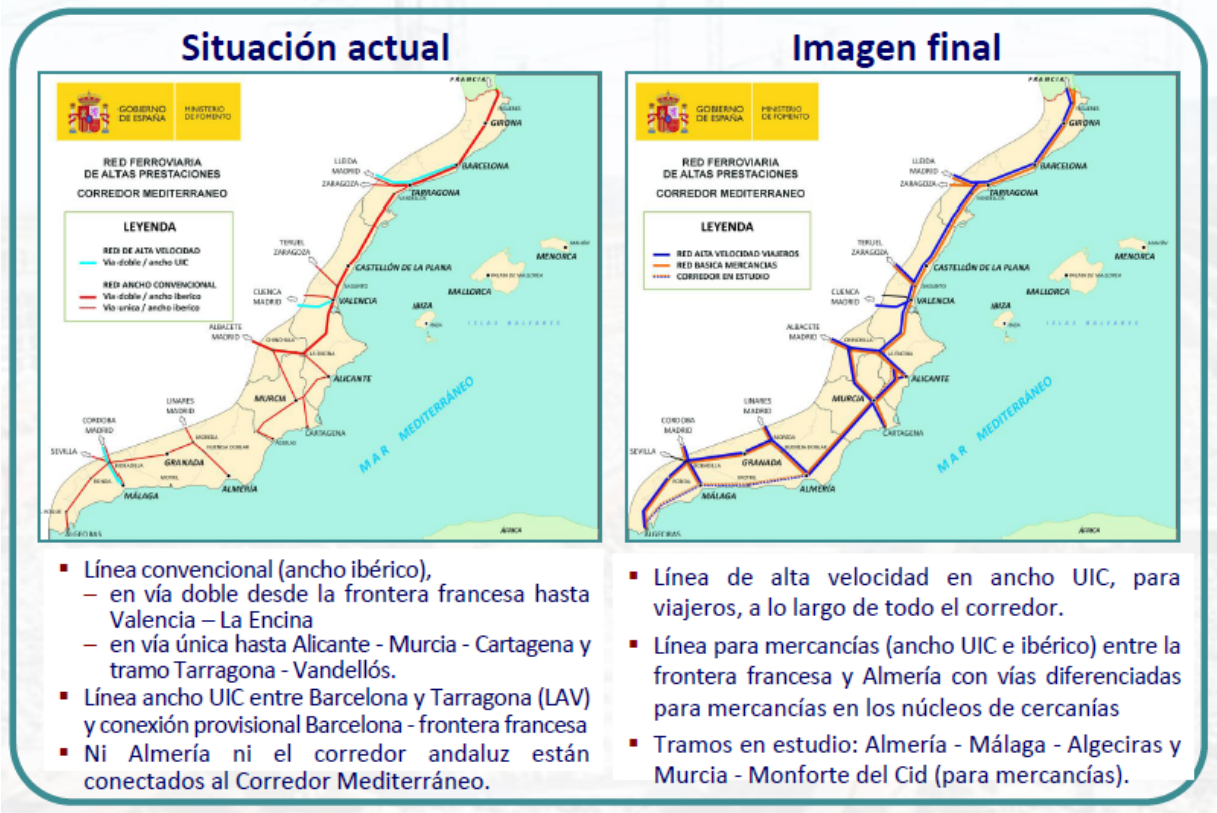


Figure 3- Présentation du projet de corridor méditerranéen par le *Fomento*[39]

Le projet présenté a une double caractéristique. D'une part, il prend au sérieux la notion de « corridor méditerranéen » en étendant le nouveau réseau de la frontière française à Algésiras. Ce tracé permet notamment de mettre fin à l'absence de connexion ferroviaire entre Murcie et Grenade. D'autre part, c'est un projet double qui prévoit la construction d'une LGV et d'une ligne de fret à trois rails[40]. Il s'agit donc d'un projet ambitieux qui ne choisit pas entre les deux termes d'une alternative mais conserve les deux. Le « corridor méditerranéen » deviendrait ainsi un axe très important en Espagne.

[39] Document de présentation du Corridor méditerranéen par le Ministre des Transports le 16 mars 2011. Consultable en ligne : http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/1C7244AD-1CB8-46A5-8B3F-D515D2BBBF85/100271/11031605PPresentacionCorredorMediterraneo.pdf

[40] Cette technique consiste à ajouter un troisième rail aux voies d'écartement ibérique afin d'obtenir une voie où la circulation des trains ibériques et des trains UIC peut se faire.

3.2.2. *Financer et réaliser ce double projet*

Les termes du discours de José Blanco ainsi que les documents mis en ligne le 16 mars par le *Fomento* font apparaître plusieurs points importants quant à la mise en œuvre du projet :

- Les travaux devraient s'achever d'ici à 2020, avec une mise en service progressive des différents tronçons. Ce point est problématique puisqu'il ne laisse que 9 ans pour la réalisation complète d'une double infrastructure ferroviaire dont le financement n'est pas encore garanti.
- Le Ministre José Blanco insiste sur la volonté de faire inscrire ce corridor parmi les projets prioritaires des RTE-T, dont la liste est en cours de mise à jour depuis 2009, pour faire de cet axe « l'une des principales plates-formes logistiques intercontinentales d'Europe » (d'après une note de presse du 16 mars 2011).
- La déclaration du ministre souligne que 8 milliards d'euros ont déjà été investis pour des tronçons du corridor (Tarragone-Barcelone qui est achevé et Valence-Castellón qui est en cours de construction). Elle annonce un investissement de 51,3 milliards d'euros d'ici à 2020. Néanmoins, ce chiffre ne repose sur aucune estimation précise des coûts et compte sur un financement européen complémentaire important au titre des RTE-T qui n'est absolument pas garanti dans l'état actuel des négociations.

Ainsi, la présentation faite par José Blanco montre que le « corridor méditerranéen » est devenu une priorité gouvernementale affichée où le fret et les passagers sont envisagés à parts égales. Pour construire un tel corridor, l'aide de l'Union européenne est sollicitée, et l'échelle qui l'emporte dans l'argumentaire est clairement celle de l'Europe. Dans cette vision, c'est donc l'espace économiquement le plus dynamique d'Espagne qui apparaît comme axe structurant du territoire.

La politique d'infrastructures espagnoles, historiquement centralisée, se traduit par un réseau routier et ferroviaire organisé en étoile autour de Madrid. Cette configuration a pour but de renforcer la centralité madrilène et la cohésion d'un territoire politiquement fragmenté. Le « corridor méditerranéen », soutenu d'abord par les acteurs économiques et les autorités locales, fait désormais partie des projets nationaux prioritaires, remettant en cause le modèle radial et posant les jalons d'un possible maillage du territoire par la grande vitesse et d'une intégration des espaces dynamiques à l'Europe par un corridor de fret. Dans ce contexte, la ville de Valence se trouve dans une situation privilégiée et stratégique, à la jonction d'une radiale importante et d'un futur axe méditerranéen.

Chapitre 2 : Valence dans les réseaux espagnols, une situation privilégiée ?

Valence est la troisième ville d'Espagne par sa démographie avec un peu plus de 800 000 habitants[41]. Elle se situe sur la côté méditerranéenne où son port cherche désormais à rivaliser avec celui de Barcelone. Cette position maritime et sa relative proximité avec Madrid font de Valence la plage et le port de la capitale. Désormais, l'arrivée de l'AVE met les deux villes à 1h35 l'une de l'autre, doublant les axes autoroutier et ferroviaire déjà existants. Le projet de « corridor méditerranéen » a donc une résonance particulière à Valence, car il pose la question de la place de cette métropole comme nœud entre les infrastructures radiales et l'axe méditerranéen.

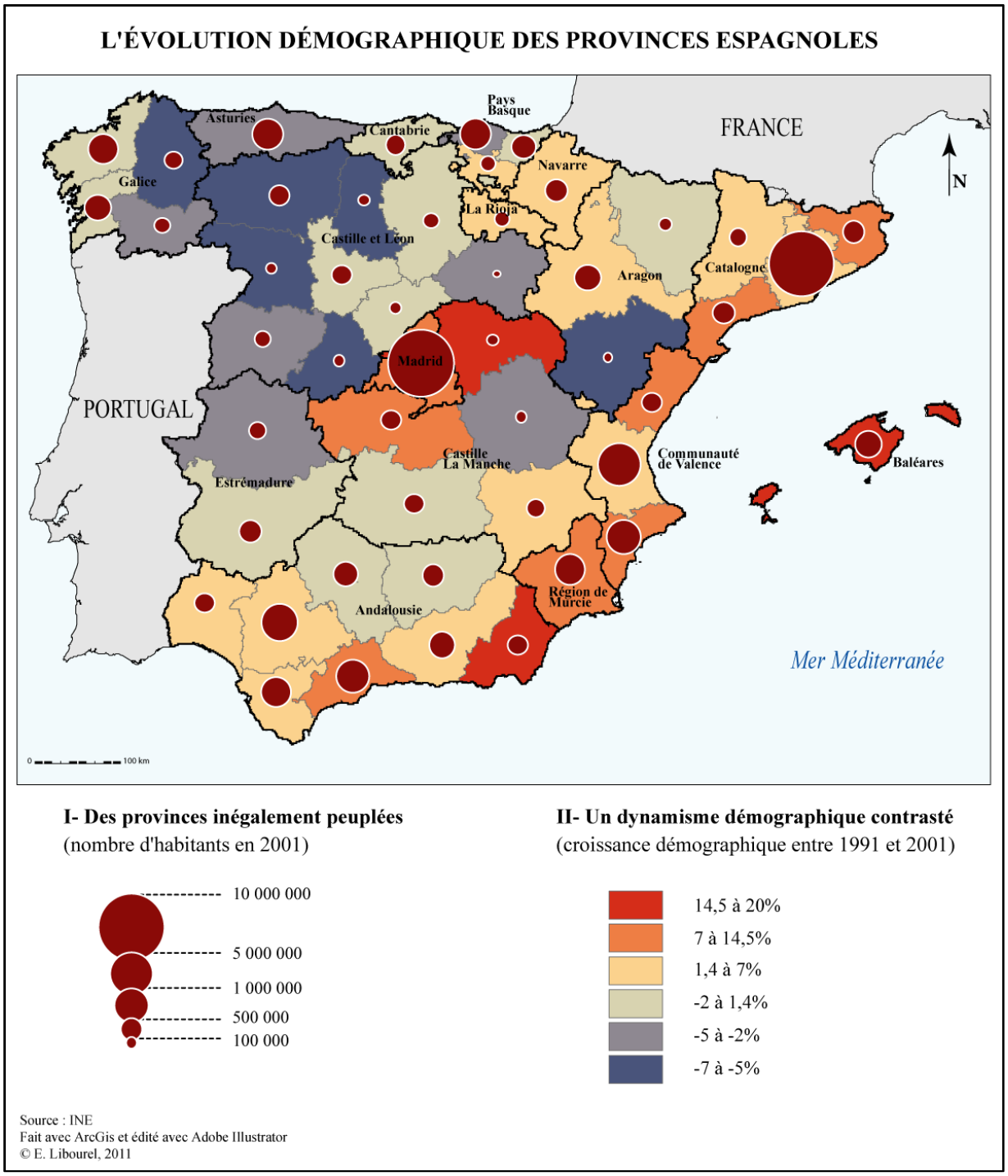
1. La position économique et démographique de Valence

1.1. Un poids démographique et économique important à l'échelle nationale

La Communauté autonome de Valence doit être resituée dans le contexte démographique et économique espagnol. Pour ce faire, une série de cartes considérant la population et son évolution dans la dernière période intercensitaire disponible (1991-2001), ainsi qu'une observation de l'évolution du nombre d'entreprises dans la dernière décennie peuvent être de bons indicateurs. Ceux-ci seront pris à l'échelle de la province, plus fine que celle de la Communauté autonome, ce qui permet de percevoir de manière nuancée l'évolution des territoires.

La Communauté valencienne occupe une place relativement dynamique qui est susceptible de conforter son rôle dans le réseau espagnol. L'évolution démographique de l'Espagne dans la période intercensitaire 1991-2001, qui est la dernière période pour laquelle l'on dispose de données complètes à l'échelle provinciale[42], est en effet marquée par de fortes disparités. Le nord et l'ouest du pays sont en déclin démographique tandis que les provinces dynamiques se situent autour de Madrid et sur le littoral méditerranéen. Là encore, le dynamisme n'est pas homogène et il est notable que dans les Communautés autonomes de Valence et de Catalogne, les provinces capitales (Valence et Barcelone) ne connaissent un dynamisme que faiblement positif alors que ce sont les autres provinces qui tirent la croissance.

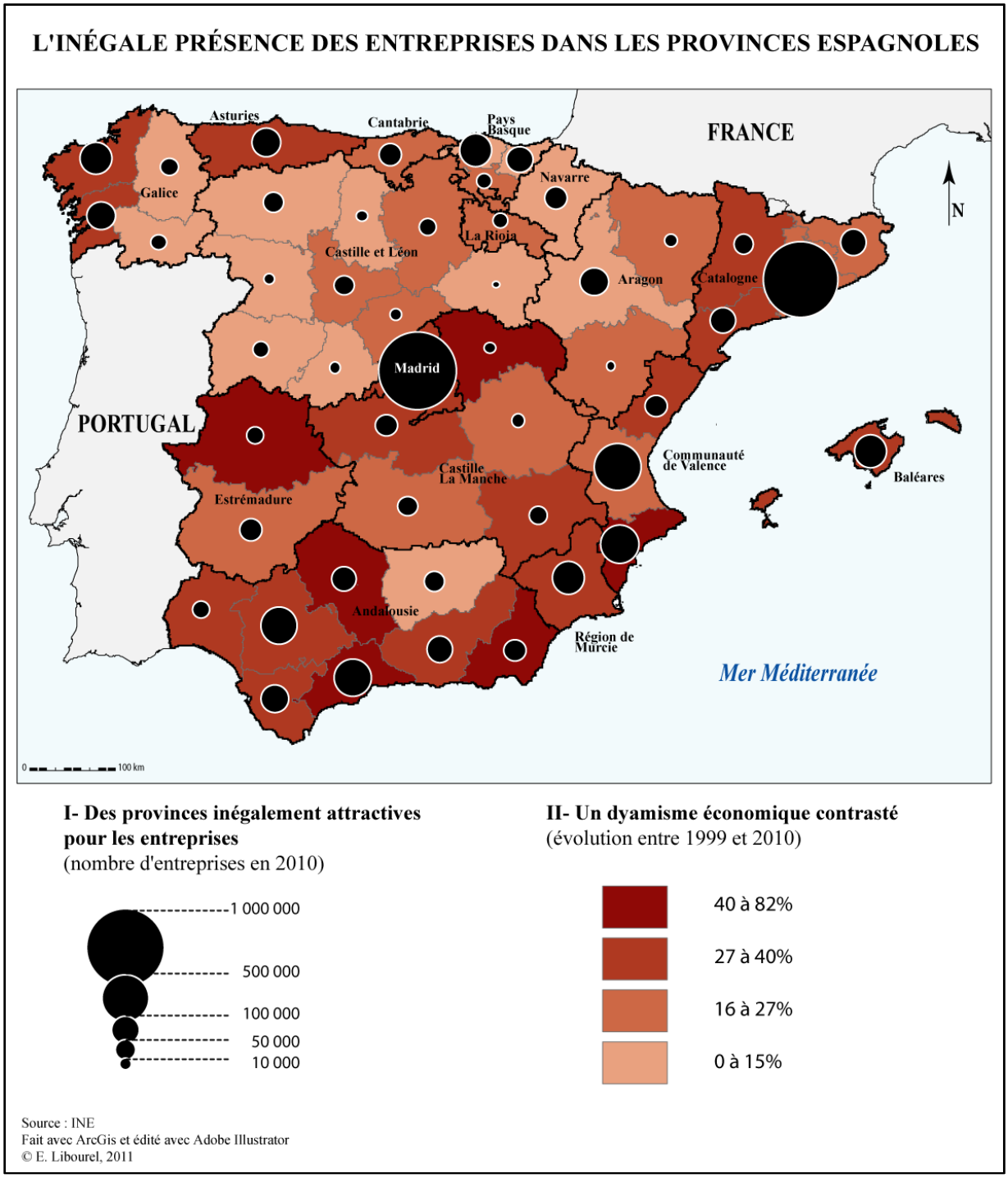
[41] 809 267 habitants pour la commune de Valence d'après les estimations d'INE au 1er janvier 2010.
[42] À ce jour, les données du recensement 2011 ne sont pas parues.



Carte 2- Population et évolution démographique des provinces espagnoles

Une analyse des données économiques peut aboutir à un constat similaire. En effet, si l'on considère le nombre d'entreprises par province, que l'on peut accepter comme un indicateur convenable du dynamisme économique, ce sont une nouvelle fois les régions méditerranéennes et proches de la capitale qui sont les plus dynamiques. De même, ce ne sont pas les provinces

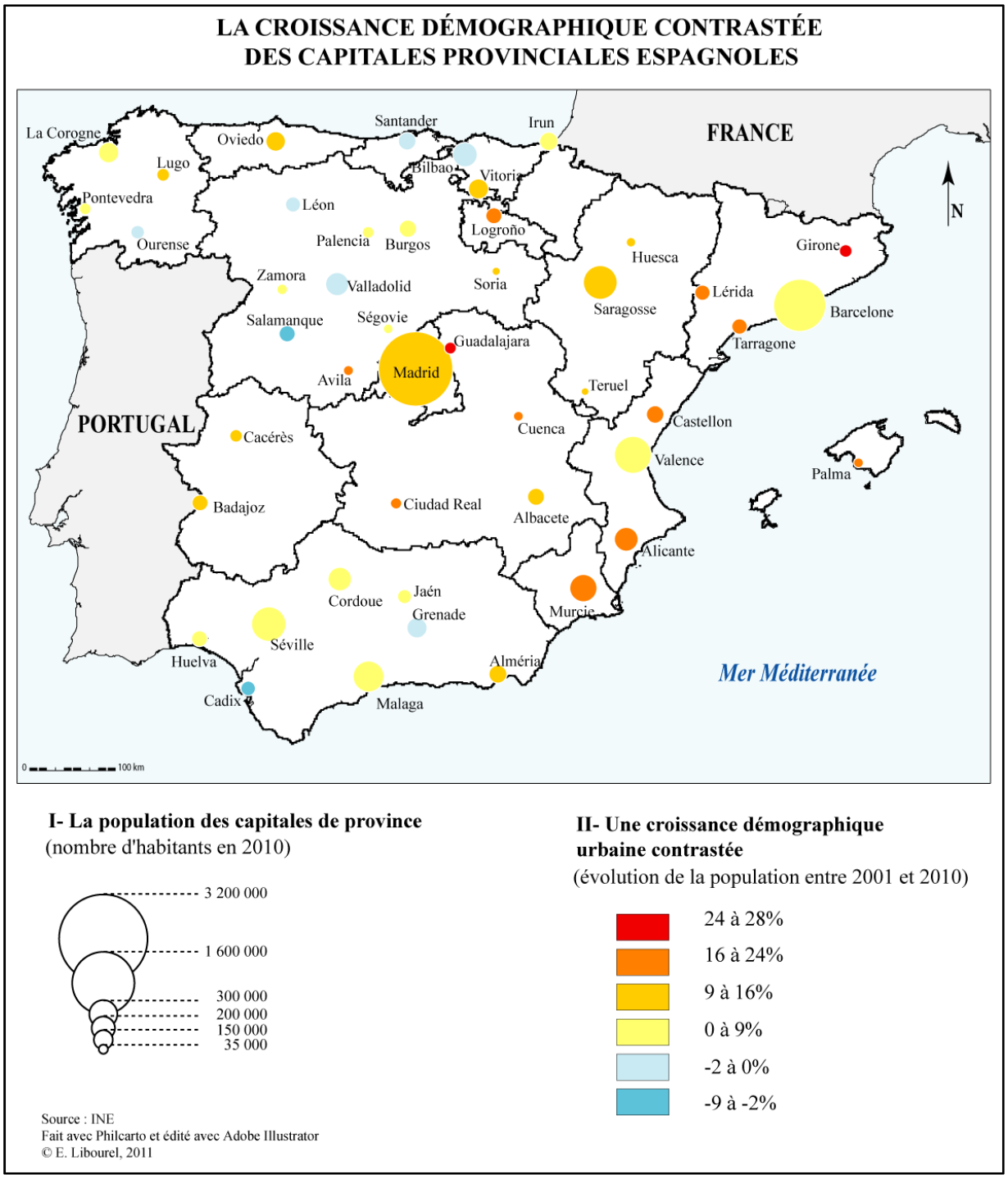
capitales qui connaissent les plus forts dynamismes démographiques. Dans la Communauté valencienne, la place d'Alicante est en effet prépondérante.



Carte 3- La présence des entreprises et son évolution dans les provinces espagnoles

1.2.Une place de choix dans le réseau de villes

Valence est la troisième ville d'Espagne par sa population, après Madrid et Barcelone. En outre, elle fait partie des villes qui ont connu une croissance démographique relativement importante (8,4% entre 2001 et 2010)[43].



Carte 4- Population et évolution démographique des capitales de province en Espagne

[43] D'après les estimations de l'INE au 1er janvier de chaque année.

Comme le montre la carte ci-dessus, Valence ne fait pas partie des villes qui connaissent la plus forte croissance démographique. Néanmoins, une grande tendance se dégage : les villes de la façade méditerranéenne sont, avec celles de la périphérie madrilène, celles qui ont connu les plus forts taux de croissance dans les dix dernières années, tandis que de nombreuses villes du nord-ouest ont perdu des habitants. Ce sont en particulier les villes de second rang, comme Castellón, Alicante ou encore Tarragone qui ont le plus bénéficié de cette dynamique.

Partant de ce constat, il semble que l'on puisse parler de « corridor » au sens d'ensemble de pôles urbains importants qui peuvent fonctionner en synergie, et que le projet ferroviaire littoral trouve une justification dans ce dynamisme.

2. La situation de Valence dans les réseaux de transport espagnols

2.1. Une bonne desserte

Les réseaux de transport qui rayonnent à partir de Madrid ont été historiquement assez favorables à Valence, port et plage de la capitale. Ainsi la liaison entre les deux villes est-elle ancienne. Les 350 km qui les séparent se parcourent par l'autoroute A3 en 3 heures et demi environ, et par le train conventionnel, en 3 heures. Depuis 2010, l'AVE a réduit ce temps de parcours à 1h35.

L'*Autovía del Este* (A3) est l'héritière de la N-III, route nationale construite dans les années 1960. Le tracé de l'autoroute a été achevé en 1998 et fait partie des infrastructures d'État sans péage renforçant le réseau radial. À Valence, elle se connecte à l'autoroute A7, *Autovía del Mediterráneo*, première à ne pas être radiale, qui relie Barcelone à Algésiras par la côté et constitue ainsi le « corridor méditerranéen » routier. Cet axe supporte la plus grande part du trafic de marchandises espagnol et est actuellement saturé de camions[44]. Il n'a été achevé qu'en 2004 alors que le premier rapport de la Banque mondiale sur l'Espagne, publié en 1959, soulignait qu'il s'agissait de l'infrastructure la plus urgente à réaliser[45].

La ligne de chemin de fer Madrid-Albacete-Valence fait partie des toutes premières concessions espagnoles, accordées avant 1855. Elle a été achevée dans les années 1860. Le projet

[44] BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p.
[45] Ce rapport est notamment cité par Arthur Robert BURNS. BURNS A. R., 1965, « L'Espagne et le développement économique », *De Economia*, n° 89

d'AVE date quant à lui des années 1990 et de la volonté de relier les capitales de provinces à Madrid par des LGV. Madrid-Valence est la troisième ligne à avoir vu le jour.

Enfin, Valence est dotée d'un aéroport international qui accueille un peu plus de 4,5 millions de passagers par an et fait transiter plus de 12 millions de tonnes de marchandises. Dans la Communauté valencienne, l'aéroport d'Alicante, avec 8,7 millions de passagers et 5 millions de tonnes de fret par an est néanmoins le plus important[46]. Enfin, un aéroport existe à Castellón de la Plana, issu de la volonté du Président de la province, Carlos Fabra, et de son fils Alberto, Maire de Castellón. Mais il n'accueille pour l'heure aucun avion[47].

2.2.Une situation de terminus ferroviaire

En dépit d'une situation de carrefour autoroutier, Valence apparaît surtout comme un terminus ferroviaire. En effet, non seulement l'AVE méditerranéen n'existe pas encore, mais le réseau ferroviaire conventionnel est très lacunaire entre les grandes villes méditerranéennes (voir figure 3).

Le trajet Figueras-Algésiras que le « corridor méditerranéen », tel qu'il est présenté dans le projet Blanco, devrait permettre de faire par le littoral (c'est-à-dire au plus court), passe aujourd'hui par Madrid. En effet, le site de RENFE[48] ne propose qu'un itinéraire, en deux étapes et en deux jours.

Trajet putatif	Trajet réel	Heure de départ	Heure d'arrivée	Type de train
Figueras-Algésiras	Figueras-Madrid	20h05	07h30	Estrella
	Madrid-Algésiras	08h35	13h46	Altaria
Temps total du trajet				17h41

Tableau 1- Parcours Figueras-Algesiras par Madrid

Si ce temps de trajet semble particulièrement long, une simulation de trajet ferroviaire reliant Figueras à Algésiras en passant par les principales villes côtières donne des résultats encore moins encourageants.

[46] Source : AENA.
[47] Inauguré en avril 2011, il n'a pour l'heure accueilli qu'une *rave party* la nuit du 25 avril.
[48] www.renfe.com

Trajet putatif	Trajet réel	Heure de départ	Heure d'arrivée	Type de train
Figueras-Barcelone	Figueras-Barcelone	06h40	08h39	MD
Barcelone-Tarragone	Barcelone-Valence	09h00	09h53	EUROMED
Tarragone-Castellón		09h55	11h15	
Castellón-Valence		11h17	11h59	
Valence-Murcie	Valence-Murcie	15h20	18h49	TALGO
Murcie-Carthagène	Murcie-Carthagène	19h05	19h52	TALGO
Carthagène-Almeria	Carthagène-Alcazar de San-Juán	08h50	12h32	ALTARIA
	Alcazar de San-Juán-Almeria	16h53	21h46	TALGO
Almeria-Malaga	Almeria-Antequera	05h45	09h34	MD
	Antequera-Malaga	10h47	11h15	AVANT
Malaga-Algesiras	Malaga-Bobadilla	14h08	14h57	MD
	Bobadilla-Algesiras	15h21	18h07	MD
Temps total du trajet				59h13

Tableau 2- Parcours Figueras-Algesiras par les principales villes côtières

Cette mauvaise liaison avec les autres métropoles méditerranéennes est un enjeu majeur du « corridor méditerranéen ». En effet, ces villes sont aujourd'hui les plus dynamiques d'Espagne (voir carte 4) et les mieux insérées dans des réseaux européens et méditerranéens, à l'image de Barcelone, qui bénéficie d'un rayonnement culturel et économique important. Par conséquent, l'interconnexion de ces villes apparaît comme une priorité et comme un moyen de renforcer leur position à des échelles supranationales.

3. La connexion à l'Europe et à la Méditerranée : les débouchés portuaires comme enjeu ferroviaire

3.1. Le port de Valence : un port d'envergure méditerranéenne ?

3.1.1. *Un port de rang national*

Le port de Valence est un Port d'intérêt national régi par *Puertos de España*, entité publique qui regroupe 46 ports gérés par 28 autorités portuaires.

Le port de Valence comprend trois sites aux fonctions différentes. Le site portuaire commercial valencien est essentiellement dédié au trafic de conteneurs et de marchandises solides. Il est également un point de départ important pour le trafic de passagers à destination des Baléares et des principales villes côtières, en particulier à la saison touristique. L'ancienne darse est

reconvertie en port de plaisance et a été entièrement réaménagée pour accueillir la Coupe de l'America en 2007, ce qui lui donne une image d'envergure internationale. Les flux d'hydrocarbures et de vrac liquide sont quant à eux concentrés sur les sites de Sagonte au nord et de Gandia au sud. Cette triple localisation contribue à faire du port de Valence l'un des principaux d'Espagne.

En 2009, le trafic du port de Valence était de plus de 3,7 millions d'EVP, et 48 millions de tonnes de marchandises générales[49], ce qui le plaçait au premier rang devant celui d'Algesiras (3 millions d'EVP et 42 millions de tonnes) et celui de Barcelone (1,8 millions d'EVP et 26 millions de tonnes)[50]. Néanmoins, le classement en valeur des marchandises transportées, qui n'est pas disponible dans les documents fournis par Puertos de España, révélerait sans doute un classement plus favorable pour Barcelone, dont les industries sont tournées vers la haute technologie alors que Valence exporte et importe en majorité des produits bruts. Cette bonne place à l'échelle nationale fait indubitablement de Valence une ville importante en matière économique, dont le rayonnement portuaire peut afficher des ambitions méditerranéennes.

3.1.2. ***Un maillon du réseau portuaire euro-méditerranéen ?***

Valence possède un port méditerranéen d'importance, qui oscille entre la 6ème et la 9ème place en fonction des classements. D'après ESPO (European Sea Ports Organization), Valence occupe, tous trafics confondus, la 8ème place européenne, après les principaux ports de la Northern Range et juste après Algesiras[51]. Il est situé entre les ports d'Algesiras et de Barcelone, dont l'importance est démontrée en Méditerranée. Cette situation peut handicaper Valence, trop proche de deux ports plus puissants, mais peut se transformer en atout si cette proximité donne lieu à des synergies entre les ports espagnols de la façade méditerranéenne, pour les rendre plus compétitifs en les spécialisant.

C'est cette idée qui est notamment relayée par un *lobby* associatif d'entreprises dont le siège est à Barcelone, *Business Eumed*[52]. Cette association promeut les contacts commerciaux et aide à l'installation d'entreprises dans le périmètre de l'Union pour la Méditerranée (UPM). En

[49] L'EVP (Équivalent vingt pieds) est l'unité utilisée pour mesurer le trafic portuaire des conteneurs de toutes tailles en les ramenant à la mesure commune du conteneur de 20 pieds.
[50] PUERTOS DE ESPAÑA, 2009, *Anuario estadístico 2009*, Madrid, Ministerio de Fomento, 278 p.
[51] ESPO, 2011, *Trafics Data of Year 2010*, Bruxelles, ESPO, 284 p. Voir tableaux en annexe 7.
[52] Business Eumed est une structure associative dont les membres sont des entrepreneurs du pourtour méditerranéen. Elle a pour but de faciliter les échanges commerciaux entre les pays de l'Union pour la Méditerranée (UPM).

matière de transport de marchandises, elle porte un projet ferroviaire qui relierait les ports méditerranéens entre eux par le rail et qui améliorerait la desserte des *hinterlands*.

Rafael Puig, Directeur de *Business Eumed*, explique[53] que, si sur le papier le projet est celui d'une ceinture ferroviaire autour de la Méditerranée, en réalité, il s'agit surtout de réaliser des tronçons de cette boucle afin de relier entre eux les plus grands ports. Le « corridor méditerranéen » serait dans ce contexte une réalisation prioritaire, puisqu'elle permettrait aux ports espagnols de fonctionner en synergie en se spécialisant et d'améliorer leur débouché européen. Or d'après Rafael Puig, l'attractivité des villes portuaires pour les entrepreneurs est directement liée à leur capacité à fournir un axe de transport fiable, sûr et peu onéreux pour les marchandises à destination du reste de l'Europe. En outre, des axes ferroviaires pénétrants devraient accroître notablement l'*hinterland* des ports. Un axe en particulier traverserait la Péninsule ibérique en direction du Portugal et de l'Atlantique.

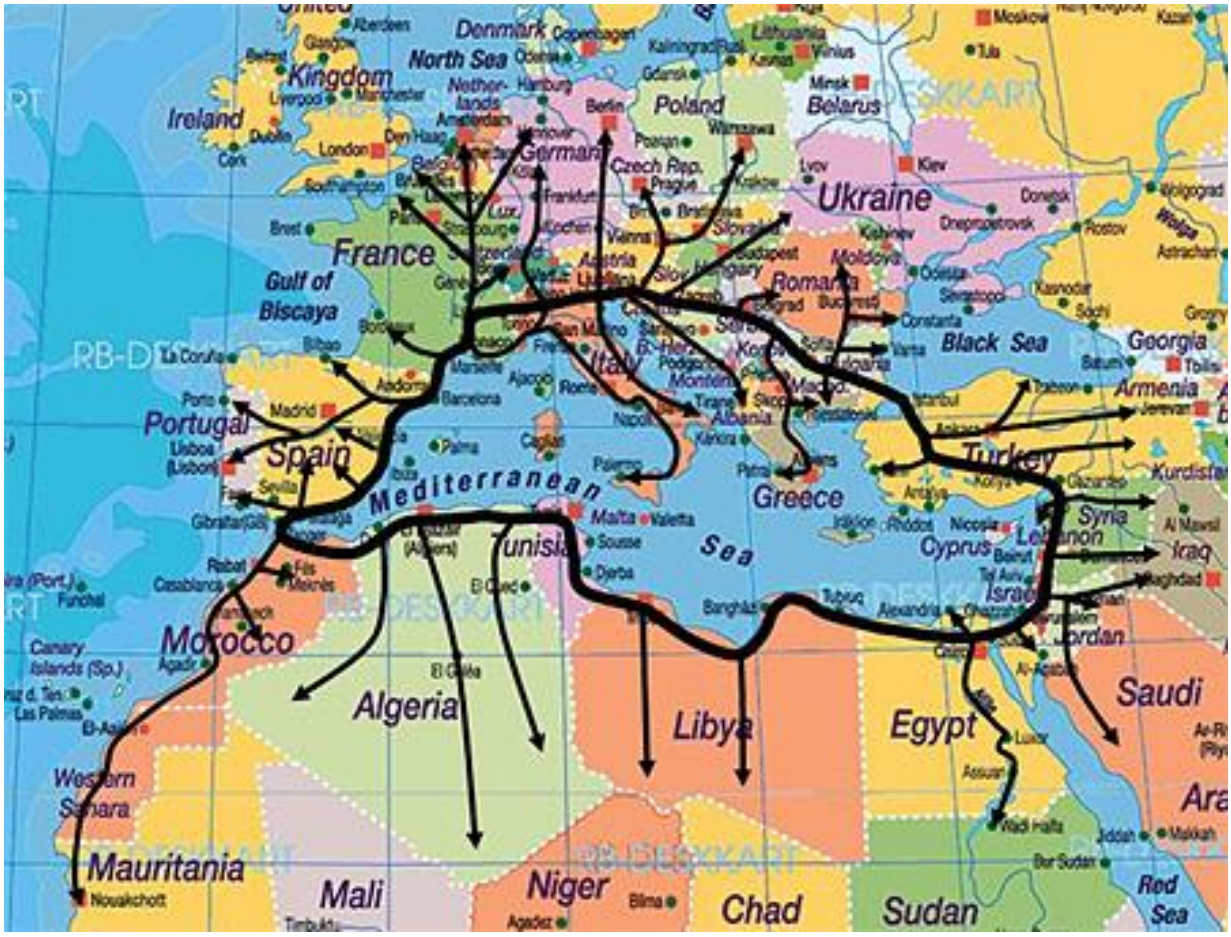


Figure 4- Projet de « train orbital méditerranéen » de Business Eumed[54]

[53] Entretien réalisé à Barcelone le 17 mars 2011.
[54] Source : http://www.businesseumed.com/cast/proyectos.php (consulté à plusieurs reprises)

Si la carte ci-dessus montre une vision idéale bien plus qu'un projet concret, elle souligne l'importance primordiale que le fret ferroviaire peut avoir dans l'interconnexion des ports et des marchés. Le paradigme utilisé par *Business Eumed* est bien celui du « corridor » comme axe structurant reliant entre eux des pôles économiques majeurs où le secteur privé a un rôle important[55].

3.2.La liaison des ports et des espaces dynamiques, enjeu européen

3.2.1. *Ferrmed : un projet de « corridor » de fret européen*

La recherche d'une liaison des principaux pôles économiques méditerranéens par un long corridor de fret connaît un pendant à l'échelle européenne, qui consiste en un corridor de marchandises de Casablanca à Saint-Pétersbourg. Ce projet transcontinental est porté par un autre *lobby* d'entreprises, Ferrmed.

Cette organisation est très proche de Business Eumed par son ancrage catalan et surtout par son Secrétaire général, Joan Amorós, qui est également celui d'Eumed. L'initiative de Ferrmed[56], présentée à l'Union européenne, est originale parce que c'est la première à venir du monde économique, et non des États, avec une vision stratégique d'entreprise et une étude détaillée des conditions de réalisation du projet.

L'enjeu pour le fret est avant tout l'interopérabilité des lignes dans toute l'Europe. La volonté de créer un « corridor » qui, par sa forme, s'apparente à une dorsale d'où partent des liaisons secondaires vers les grandes villes européennes, rejoint la nécessité de disposer d'une liaison efficace pour donner plus de cohérence au marché européen et permettre aux entreprises d'irriguer de vastes territoires.

[55] DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord », Les Cahiers scientifiques du transport, n°58, p. 127-144

[56] FERRMED, 2009, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its area of influence, Scandinavia-Rhein-Rhone-Western Mediterranean. Feasibility, conclusions and recommendations*, publication de Ferrmed en partenariat avec l'Union européenne, 204 p.

Figure 5- Le projet de « corridor européen » de Ferrmed[57]

3.2.2. *Des enjeux en termes de trafic de passagers ?*

Si les projets de Business Eumed et de Ferrmed sont tournés vers le fret, le « corridor méditerranéen » a aussi un enjeu en termes de trafic de passagers. En effet, la façade méditerranéenne concentre des villes bien peuplées et en croissance démographique (voir carte 4). Ceci peut laisser espérer d'importants flux de voyageurs entre ces villes[58].

En outre, la Méditerranée est un espace très touristique qui connaît des mutations des pratiques. En effet, les offres fondées sur un vol *charter* à destination d'une station littorale

[57] Source : http://www.ferrmed.com/es/ (consulté à de nombreuses reprises)
[58] C'est ce que souligne notamment Joan Romero lors d'un entretien réalisé le 25 mars 2011 à Valence.

intégrée, avec un forfait hôtelier tout compris, déclinent au profit d'un programme plus susceptible d'évoluer, et les touristes sont de plus en plus nombreux à chercher à se déplacer dans le pays ou la région, ce qui pourrait fournir une nouvelle clientèle à l'AVE du « corridor méditerranéen » si celui-ci venait à émerger. Ce point intéresse particulièrement les tenants d'un corridor à grande vitesse. Il est également mobilisé pour justifier auprès de l'Union européenne le classement dans les projets prioritaires des RTE-T car il pourrait être connecté à une LGV Perpignan-Marseille encore inexistante et au couloir rhodanien.

Valence semble occuper une position stratégique dans le réseau de transports espagnol car elle peut prétendre à une place de nœud de communication entre le nord et le sud et entre réseau radial et axe littoral. Le « corridor méditerranéen » serait en effet pour Valence une opportunité de transformer sa position de terminus ferroviaire en une position de nœud de communications. Cela lui permettrait également de s'intégrer dans des logiques d'échelle supranationale. Néanmoins, l'opportunité d'un tel axe méditerranéen, si elle semble aujourd'hui faire consensus, ne va pas de soi et a fait l'objet de nombreuses controverses impliquant les différents acteurs de l'organisation du territoire espagnol.

Chapitre 3 : Valence peut-elle être acteur du réseau ?

Si les acteurs économiques semblent être les plus fortement investis pour promouvoir un « corridor méditerranéen » dont la logique est résolument supranationale, les acteurs politiques, notamment locaux, ont également intérêt à sa construction et participent à sa promotion. Dans le contexte d'une plus forte participation des acteurs locaux, et d'un accroissement manifeste de leur influence dans les processus de décision en matière d'infrastructure, la question de la place de Valence comme acteur du réseau est posée. Cette question porte à la fois sur la nature de l'influence qu'elle peut exercer, sur l'identité des acteurs qui la portent et sur l'échelle à laquelle Valence doit être envisagée.

1. Acteurs, échelons de compétences et échelles fonctionnelles

1.1. Quels sont les acteurs du projet de « corridor méditerranéen » ?

1.1.1. *Des acteurs aux identités multiples*

Le projet de « corridor méditerranéen » est avant tout un projet d'infrastructure de transport d'envergure nationale. À ce titre, sa réalisation est soumise à l'approbation gouvernementale et à l'impulsion du Ministère chargé des Transports, le *Ministerio de Fomento*. C'est celui-ci qui concentre institutionnellement le pouvoir de décision.

La réalisation du projet, si elle est décidée, sera confiée à l'autorité publique gestionnaire du réseau, ADIF, qui sera chargée de la maîtrise d'ouvrage et du lancement d'un appel d'offres pour désigner les maîtres d'œuvre des voies et des gares. ADIF sera également chargée de l'entretien du réseau une fois celui-ci en service.

Dans le contexte actuel, où l'ouverture à la concurrence n'est pas achevée et où RENFE conserve le monopole des liaisons nationales, l'exploitant du réseau sera au premier chef concerné. En effet, cette nouvelle ligne est une opportunité pour lui, mais aussi un défi : connecté au réseau français, le corridor pourra être exploité par d'autres transporteurs ferroviaires européens, en particulier la SNCF. En outre, les délais de mise en œuvre et de réalisation de l'infrastructure risquent de faire coïncider sa mise en service avec l'ouverture totale à la concurrence européenne. Ainsi, RENFE est concernée en tant qu'exploitant commercial historique du réseau, mais également en tant qu'entreprise potentiellement soumise à une concurrence naissante.

D'autres acteurs sont concernés, et impliqués de manière plus ou moins nette, dans le projet. C'est le cas des *lobbies* économiques comme Ferrmed ou Business Eumed, dont la priorité se situe à une échelle européenne ou méditerranéenne, mais aussi d'entreprises singulières dont le poids à Valence ou à Barcelone fait des acteurs incontournables. Il s'agit par exemple de Seat et Nissan à Barcelone ou de Ford à Valence, qui menace de quitter la ville si le corridor de fret n'est pas réalisé[59].

Les arguments mobilisés par ces acteurs privés se situent le plus souvent à une échelle supranationale et en particulier européenne, ce qui donne à l'Union européenne un rôle important. En effet, la dimension transnationale de l'infrastructure projetée en fait un sujet de discussion autour de la question du classement prioritaire dans les RTE-T.

Enfin, aux échelles infranationales, les acteurs politiques régionaux et locaux ne sont pas en reste. Ils se sont saisis du thème du « corridor méditerranéen » comme argument politique avec un double enjeu. Le premier est lié aux dynamiques territoriales dont ils espèrent qu'elles seront renforcées par l'arrivée d'un AVE méditerranéen (car ils considèrent essentiellement un corridor de passagers). Le deuxième fait du projet une légitimation de l'autorité politique régionale contre Madrid, qui défendait jusqu'à une date très récente les projets radiaux contre cet axe littoral[60]. En particulier, des hommes et des femmes politiques se sont personnellement investis en faveur de l'AVE, comme Francisco Camps, Président de la Communauté valencienne, Mario Flores Lanuza, Conseiller au transport de la Generalitat, Rita Barberá, Maire de Valence, ou encore Carlos Fabra, à la tête de la Province de Castellón.

1.1.2. ***Quelles échelles, quels échelons ?***

L'ensemble de ces acteurs ont des échelons de compétences qui vont de la commune à l'Union européenne et à la Méditerranée, mais ils agissent à des échelles qui ne coïncident pas avec leur échelon théorique. Ainsi, le Président de la Communauté autonome de Valence, Francisco Camps, est personnellement allé à Bruxelles discuter de l'intégration du « corridor méditerranéen » dans les RTE-T, passant outre l'échelon national. Cette dissociation entre échelon et échelle d'action peut être résumée comme suit.

[59] « Ford amenaza con dejar la planta de Valencia si no existe el corredor en cinco años », *El Mundo*, 02.12.2010
[60] En effet, lors de la consultation de 2003 qui a donné lieu au classement de 30 projets prioritaires dans les RTE-T, le gouvernement espagnol a soutenu un « corridor » centre pyrénéen qui partait de Madrid, passait par Saragosse et traversait l'Aragon puis les Pyrénées pour rejoindre la France. Aujourd'hui, cela pose problème car il paraît difficile, vis-à-vis de l'UE, d'ajouter le « corridor méditerranéen » sans déclasser le passage centre pyrénéen.

Type d'acteur	Acteur	Échelon	Échelle d'action	Objectifs
Institutionnel	UE (Conférence des régions, FEDER, FSE)	Européen	UE / régions	Interopérabilité, interconnexions transfrontalières
	État (Ministère des Travaux publics)	National	Pays	Renforcement du réseau national et de la centralité madrilène
	Communautés autonomes (notamment celle de Valence)	Régional	Régions / UE	Renforcement de l'accessibilité, amélioration des liens avec l'Europe
	Municipalités (Valence, Barcelone, Murcie…)	Local	Ville / Aire métropolitaine / Pays	Développement de l'attractivité, multimodalité
Autorités de transport	ADIF	National	Pays	Renforcement du réseau national
	RENFE	National	Pays / UE	Concurrence avec l'aérien, préparation de l'ouverture du marché européen
	Opérateurs urbains (EMTV, MetroValencia…)	Métropolitain	Aire métropolitaine	Renforcement de la multimodalité
Acteurs privés	Lobbies d'entreprises (Ferrmed, Business Eumed…)	Européen / méditerranéen	UE / UPM	Continuité euro-méditerranéenne des réseaux
	Grandes entreprises (Ford, Nissan, industrie de la céramique…)	Local / mondial	Ville / pays	Renforcement du fret ferroviaire pour faciliter le transit des marchandises

Tableau 3- Les types d'acteurs, leurs échelons de compétences et leurs échelles d'action

Au total, les acteurs dont l'échelon théorique de compétences est le plus local se manifestent beaucoup à l'échelle nationale et européenne, en quête d'une légitimité et de moyens d'action sur leur propre territoire. Cette configuration est assez classique dans les rapports de force entre les différents échelons de compétences[61], mais elle prend dans ce cas précis une dimension particulière qui se traduit par une forte mobilisation de l'enjeu ferroviaire comme facteur de visibilité politique.

1.2. La lente évolution de la participation des acteurs à la décision

En théorie, les compétences en matière d'aménagement du territoire appartiennent aux Communautés autonomes et non à l'État. Néanmoins, l'exemple des réseaux d'infrastructures de

[61] En Europe, le principe de subsidiarité, qui consiste à choisir l'échelon le plus pertinent pour agir, conduit les acteurs locaux et régionaux à se mobiliser à une échelle supranationale.

transport montre que ce dernier assume largement des compétences dont l'impact sur l'organisation du territoire est majeur[62].

En matière ferroviaire, la nécessité d'un « corridor méditerranéen » est depuis longtemps soulignée par de nombreux universitaires, de Barcelone et de Valence[63]. Mais les relations entre les deux Communautés autonomes sont complexes et, jusqu'à une date très récente, les deux régions rechignaient à se parler, toute proposition venue de Barcelone étant perçue par Valence comme une velléité d'annexion de la part de la Catalogne. Ce sont les acteurs économiques, également très isolés, qui ont les premiers pris conscience de la nécessité de positions communes des acteurs méditerranéens. Ce n'est que sous leur impulsion, et depuis peu d'années, que les acteurs politiques commencent à envisager un travail en commun[64].

Ainsi, l'accord des acteurs des différentes régions méditerranéennes, en particulier la Catalogne et la Communauté valencienne, autour d'un projet commun semble nouveau. Cette situation se double de la présence médiatiquement importante des hommes et femmes politiques locaux qui cristallisent autour de leur nom un certain nombre d'actions et de revendications territoriales.

1.3. Entre discours politique et participation : l'implication différentielle des acteurs

Une enquête de terrain auprès des différents acteurs permet de mettre en évidence les grands traits de leur positionnement par rapport au « corridor méditerranéen ». Celui-ci donne lieu à des conceptions différentes, entre objet politique et instrument de gouvernance urbaine, en fonction des acteurs.

Un schéma peut montrer comment les différents acteurs impliqués dans le projet de « corridor méditerranéen » conçoivent cette forme particulière d'infrastructure. La séparation entre rhétorique politique et instrument de gouvernance est ténue, certains acteurs, comme l'Ayuntament, relevant des deux logiques. Néanmoins, elle permet de montrer les deux dimensions principales de l'approche de la notion même de corridor.

[62] IZQUIERDO R., VASSALLO J. M., 2004, *Nuevos sistemas de gestión y financiación de infraestructuras de transporte*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, colección Seinor, 700 p.
[63] On peut citer entre autres les travaux de Germà Bel pour l'Université de Barcelone et ceux de Josep Vicent Boira à Valence. BOIRA J., 2010, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56/1, p. 91-109
[64] Ces éléments sont tirés d'un entretien avec Antoni Durà, Professeur de géographie à l'Université autonome de Barcelone, réalisé le 18 mars 2011.

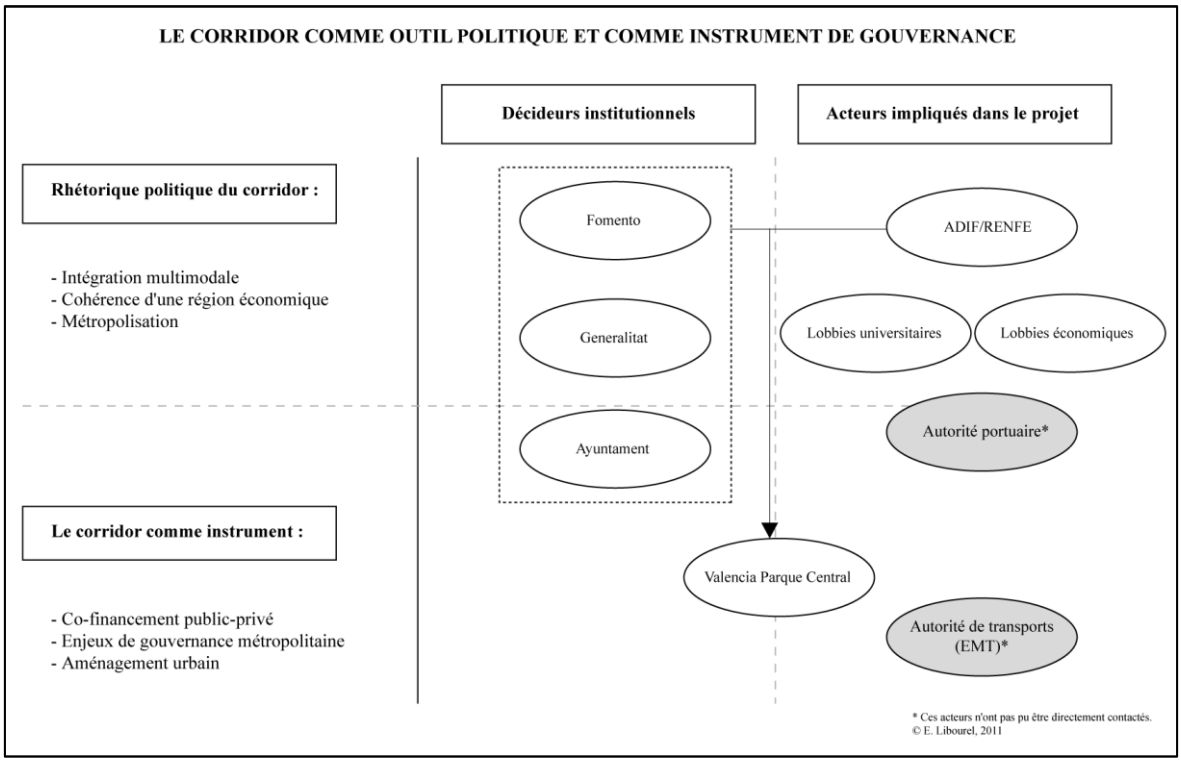


Schéma 2- Degré d'implication des différents acteurs[65]

Il apparaît de manière nette que la plupart des acteurs investissent la dimension rhétorique du corridor, comme instrument de cohésion économique, d'efficacité et de compétitivité, de métropolisation… Mais la préoccupation de la Société Valencia Parque Central pour les enjeux locaux est la traduction de l'importance de la gouvernance urbaine dans le projet de corridor. Cela est d'autant plus net que la Société est l'émanation des principaux acteurs institutionnels locaux et nationaux. Dans ce contexte, la question du poids de Valence, en tant que ville ou qu'agglomération, dans les discussions sur le corridor est posée.

2. Quel poids politique pour Valence et sa région ?

2.1. L'implication des autorités urbaines

2.1.1. *Une forte médiatisation*

Les acteurs politiques d'échelle locale et régionale sont depuis environ trois ans, c'est-à-dire depuis la réouverture des négociations européennes sur les RTE-T, très présents sur la scène médiatique. En effet, la question du « corridor méditerranéen » est évoquée au moins une fois par

[65] Ce schéma a été réalisé sur le modèle d'une figure extraite des travaux de Jean Debrie et Claude Comtois (voir annexe 8). DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°58, p. 127-144. Il fait appel aux données recueillies lors des entretiens.

semaine, voire quotidiennement, dans la presse régionale et dans l'édition valencienne ou catalane d'*El País*. À travers les articles[66], le personnel politique est très souvent mis en avant[67].

En effet, lors des inaugurations d'infrastructures, les représentants de tous les échelons administratifs, des maires de communes au Ministre José Blanco, sont en général représentés, et posent pour une photographie de groupe, fréquemment devant un Talgo ou devant un engin de chantier particulièrement imposant, comme les tunneliers, soulignant l'importance symbolique des travaux et de l'AVE. Sur cette photographie extraite du site Noticias hispanas, le couple royal, le Premier Ministre et les représentants de la ville, de la province et de la région applaudissent l'arrivée de l'AVE à la gare Joaquín Sorolla.

Figure 6- Photographie de l'inauguration de la ligne AVE Madrid-Valence (source : Noticias Hispanas)

Rita Barberá, Maire de Valence, est souvent citée dans les articles concernant la Communauté valencienne, aux côtés de Francisco Camps, Président de la Communauté valencienne et natif de Valence. Elle y apparaît comme une force politique importante qui s'est investie en faveur de l'arrivée de l'AVE de Madrid à Valence et à qui est attribuée une bonne part du mérite de la réalisation de cette infrastructure. Désormais, elle met son poids politique au service d'un « corridor méditerranéen » à grande vitesse qui ferait de sa ville un important carrefour dans le réseau.

En outre, de nombreux articles mettent l'accent sur la mobilisation des maires de petites communes littorales, de Castellón à Gandia, qui réclament une meilleure desserte de leurs villes par un réseau régional littoral qui serait connecté à l'AVE, soulignant la nécessité de prendre en

[66] Voir annexe 1 : une sélection d'articles sur lesquels les analyses de ce travail sont appuyées.
[67] Il aurait fallu mener une recension plus systématique des articles de presse pour tirer des conclusions sur la fréquence d'apparition des divers noms politiques.

compte la dimension multimodale et multiscalaire du projet en incorporant les demandes des petites villes qui ne seront pas directement desservies par l'AVE . Il s'agit là d'une dimension importante de la notion même de corridor[68].

2.1.2. *Quel pouvoir pour l'échelon municipal ?*

L'analyse de la presse semble accorder un poids réel, voire décisif, à l'échelon politique local, très mobilisé. Rita Barberá est en particulier très présente sur le plan médiatique. Néanmoins, de nombreux analystes et en particulier les universitaires valenciens[69], mettent en doute le pouvoir de décision réel de la Mairie.

En effet, la politique d'infrastructures dépend directement de l'État[70]. Dès lors, les municipalités et les Communautés autonomes ne peuvent que faire pression politiquement pour essayer d'obtenir des tracés et des aménagements qui leur soient favorables, sans pour autant disposer d'un pouvoir décisif. C'est ainsi que s'exercerait en Espagne un *lobbying* politique, qui a mené le gouvernement à promouvoir en 2003 un corridor centre-pyrénéen profitant à l'Aragon, gouverné par le PSOE, avant de se tourner aujourd'hui vers un projet littoral promu par des régions dont la couleur politique (PP) est opposée à celle du gouvernement, mais dont le poids démographique et par conséquent électoral est particulièrement élevé[71].

2.2. L'absence d'aire métropolitaine : un handicap

En Espagne, contrairement à de nombreux pays européens, il n'a pas encore officiellement été créé d'échelon supra-communal correspondant aux intercommunalités créées en France par la Loi Chevènement de 1999, ou aux structures du même type qui existent également au Royaume-Uni ou en Allemagne[72]. En Espagne, les seules structures existantes sont les *Mancomunidades*, regroupements de communes pour la gestion d'un intérêt commun : les ordures, l'eau... Elles correspondent peu ou prou aux SIVU et aux SIVOM[73] français.

[68] DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord », Les Cahiers scientifiques du transport, n°58, p. 127-144
[69] Voir le tableau récapitulatif des entretiens (annexe 4).
[70] IZQUIERDO R., VASSALLO J. M., 2004, *Nuevos sistemas de gestión y financiación de infraestructuras de transporte*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, colección Seinor, 700 p.
[71] ROMERO J., FARINOS J. (dirs.), 2006, *Gobernanza territorial en España*, Valence, PUV, 414 p.
[72] ROMERO J., 2009, *Geopolítica y gobierno del territorio en España*, Valencia, Tirant lo Blanch, 273 p.
[73] Les Syndicats intercommunaux à vocation unique (SIVU) ou multiple (SIVOM).

L'absence d'autorité métropolitaine est un handicap pour Valence. En effet, l'essentiel des activités économiques de la métropole se situent à l'extérieur de la commune. À titre d'exemple, l'usine de Ford est à Almussafes, au sud de la ville. De même, les entreprises de faïence, industrie traditionnelle valencienne, sont majoritairement localisées à Manises, à l'ouest.

Or il n'y a aucune autorité administrative et politique à cette échelle. Cela amoindrit le poids du discours de Rita Barberá dans la mesure où la seule ville de Valence a un poids inférieur à celui qu'aurait son aire métropolitaine. De même, cette situation conduit la ville-centre à considérer son développement à l'échelle de sa commune sans envisager de complémentarité réelle avec les communes voisines, notamment l'amélioration de la desserte métropolitaine. C'est ainsi que le service de l'urbanisme de Valence travaille exclusivement à l'échelle municipale[74].

Ainsi, la question de l'échelle à laquelle Valence peut être présente dans les projets ferroviaires se pose. La commune est un échelon politique représenté par une Maire à la personnalité forte, mais est une échelle insuffisante pour penser l'ensemble des enjeux. Cependant l'échelle métropolitaine, qui regrouperait l'ensemble des communes constituant l'aire urbaine fonctionnelle de Valence, n'est dotée d'aucune structure institutionnelle.

2.3. Y a-t-il une échelle pertinente ?

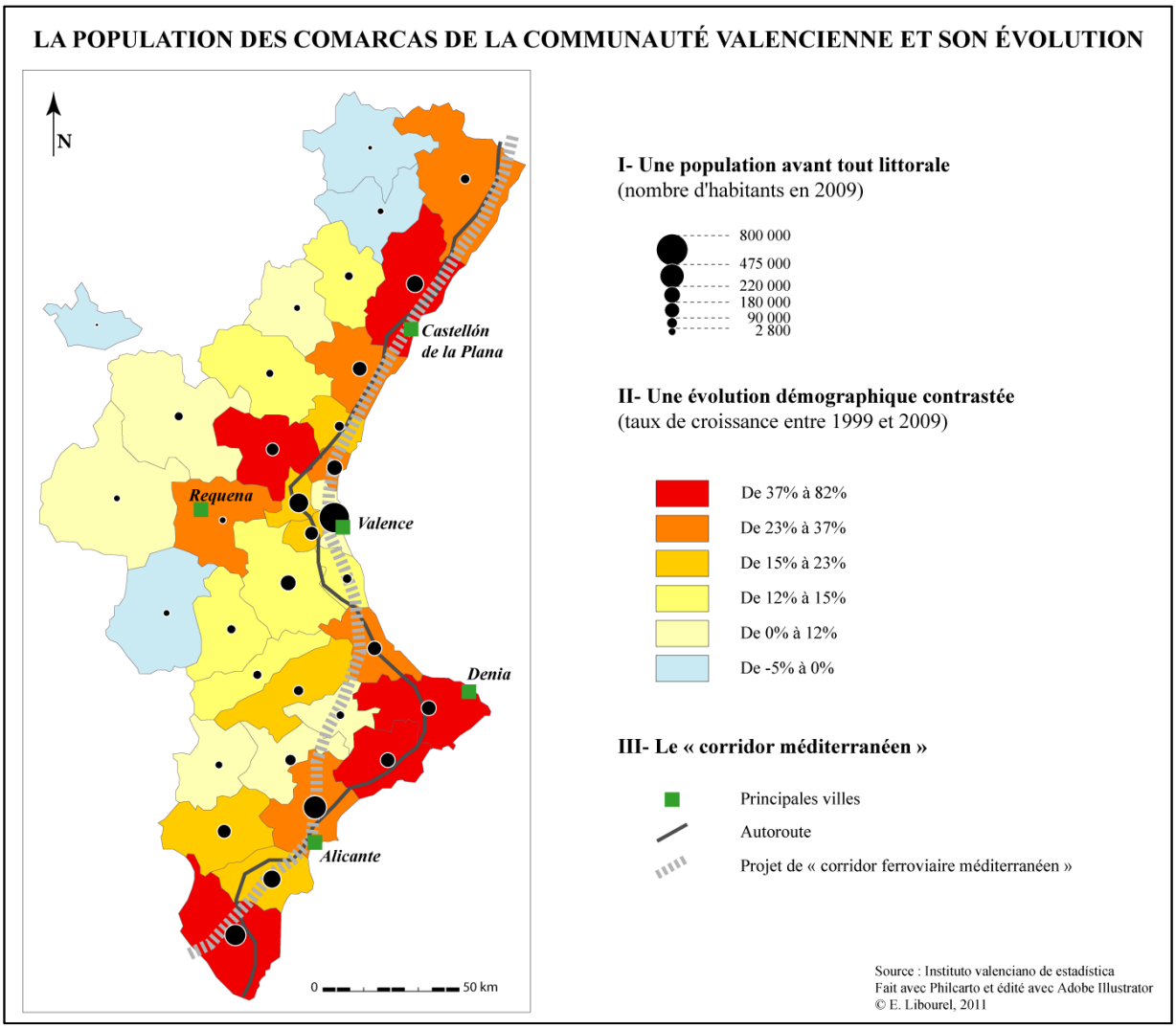
2.3.1. *Analyse des données socio-économiques de la Communauté autonome*

Valence est la capitale de la Communauté autonome. Elle est donc une « tête de réseau », si l'on considère en ce sens le terme « capitale ». Il est possible d'étudier la situation socio-économique de Valence dans sa région à partir de données démographiques[75]. Ces données seront étudiées à l'échelle des *comarcas*[76], ce qui permet une analyse plus fine qu'à l'échelle des provinces, tout en conservant une bonne homogénéité statistique.

Si les chiffres de population en valeur absolue montrent une nette prépondérance de la *comarca* de Valence, avec plus de 800 000 habitants en 2009, ce n'est pas là que se situe la plus grande part de la croissance démographique. De ce point de vue, l'on note une importante prépondérance des *comarcas* littorales, et en particulier de celles qui ne sont pas historiquement les

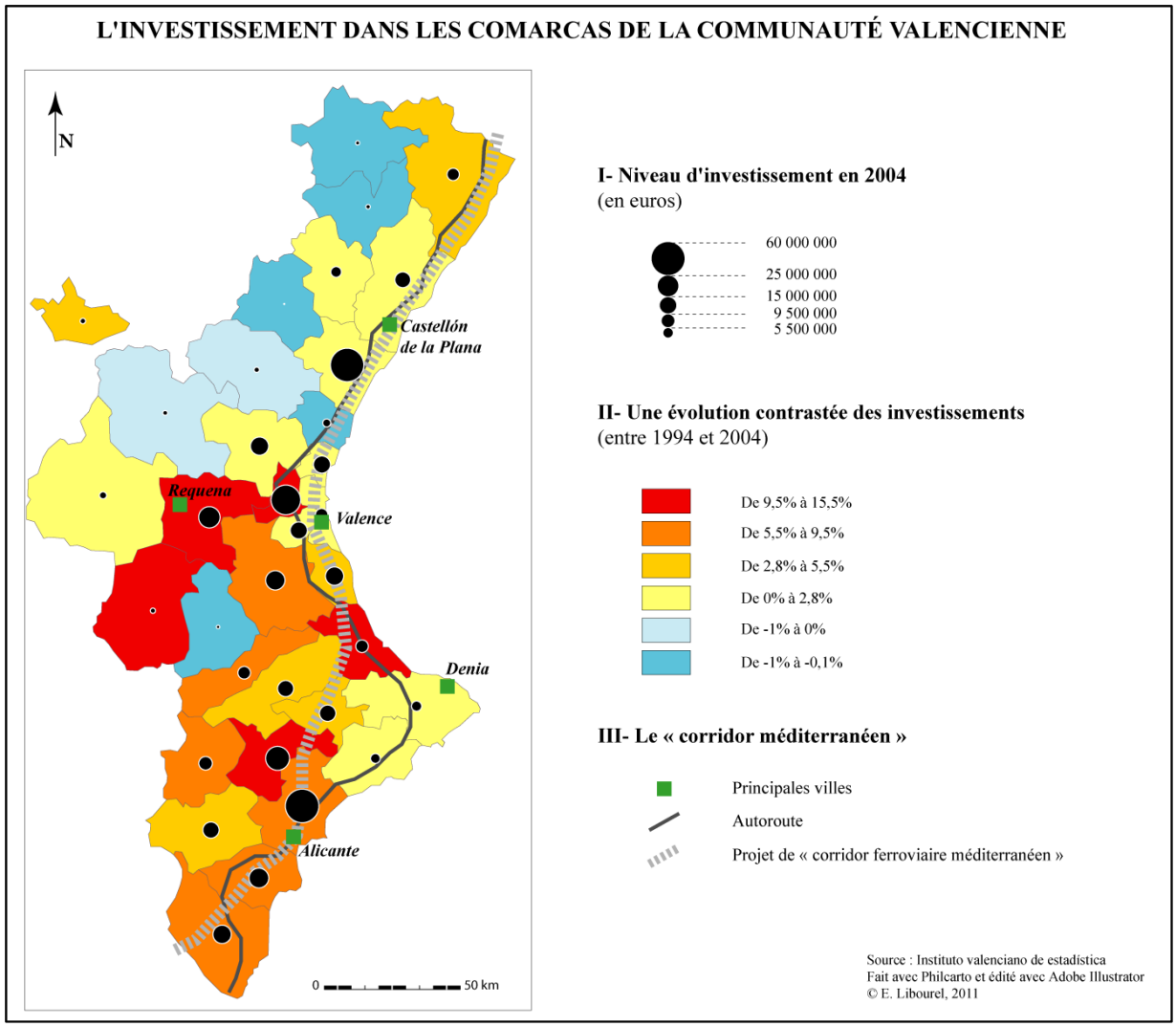
[74] De même, AUMSA (*Agencia de Urbanismo municipal Sociedad anónima*), l'agence d'urbanisme à qui sont confiées les principales réalisations, travaille à l'échelle municipale.
[75] Ces données sont issues du site de l'IVE, l'institut de statistiques valencien.
[76] La Comarca est une unité statistique qui regroupe plusieurs communes et qui constitue une échelle intermédiaire entre commune et province. Néanmoins, elle n'est dotée d'aucune personnalité institutionnelle.

plus peuplées. En revanche, les *comarcas* de l'intérieur tendent à perdre de la population, ce qui confirme la dynamique de littoralisation.



Carte 5- La population de la Communauté valencienne et son évolution

En complément de ces données concernant la population de la Communauté valencienne et son évolution, la carte ci-dessous tente de donner une idée de l'évolution de l'activité économique de la région. En tenant compte de la nécessité d'avoir sur le sujet des données homogènes, dont le contenu pourrait être intéressant, nous avons choisi de représenter l'investissement total par *comarca* en 2004 et son évolution sur une décennie, temps relativement long qui permet de lisser les effets de conjoncture.



Carte 6- L'investissement dans le Communauté valencienne et son évolution

Cette carte montre que non seulement Valence n'est pas la *comarca* la mieux dotée en investissements, mais que ceux-ci ont une croissance faible. Or il s'agit ici de l'investissement total, ce qui signifie qu'il comprend l'investissement en matière de services par exemple. Si les comarcas de l'intérieur semblent plutôt en déclin, la principale césure est ici nord-sud, le sud apparaissant plus dynamique, peut-être sous un effet de rattrapage.

Valence apparaît comme une capitale de région relativement peu attractive par rapport à d'autres espaces, notamment littoraux. Elle doit donc se poser la question de sa dimension métropolitaine, qui semble avoir du mal à s'imposer. En effet, ce sont les *comarcas* littorales du pourtour de Valence qui concentrent le plus fort dynamisme. Cette observation pose la question de l'existence d'une dimension métropolitaine de Valence.

2.3.2. *Vers une région urbaine ?*

Pour répondre à ce constat, certains chercheurs de l'Université de Valence, au premier rang desquels Joan Romero[77] proposent que soit prise au sérieux la notion de « méga région urbaine », échelle qui regrouperait l'ensemble des territoires pertinents autour de Valence pour évaluer les conséquences de l'arrivée de l'AVE ou d'un corridor de fret. Néanmoins, l'auteur souligne que pour l'heure, cette notion reste une pure spéculation académique qui ne trouve pas de traduction dans les institutions.

La réappropriation de ce thème par les chercheurs espagnols est révélatrice de la conscience d'un réel manque d'échelle métropolitaine qui les conduit à chercher à incorporer dans la culture politique locale espagnole des concepts institutionnels étrangers, tout comme Joan Romero le fait dans son livre *Geopolítica y gobierno del territorio en España*[78] lorsqu'il évoque longuement les exemple européens pour souligner la carence institutionnelle espagnole à ce niveau.

Si les acteurs valenciens sont nombreux à s'impliquer dans la question du « corridor méditerranéen » pour proposer des solutions et promouvoir leurs intérêts, Valence semble manquer d'une véritable représentation en tant que métropole ou *mega city region*. En effet, lorsque l'on parle de Valence comme nœud dans le réseau et comme acteur institutionnel, on ne sait jamais exactement quel est le périmètre à prendre en compte. Celui de la commune, administrativement pertinent, est insuffisant pour penser l'ampleur des enjeux, mais l'échelon métropolitain reste une vue de l'esprit, et la communauté autonome est un périmètre trop large qui relève d'autres logiques.

[77] D'après un entretien réalisé le 15 mars 2011 à Valence.
[78] ROMERO J., 2009, *Geopolítica y gobierno del territorio en España*, Valencia, Tirant lo Blanch, 273 p.

La situation de Valence comme possible nœud entre un réseau radial de LGV et un projet axial méditerranéen traversant des régions dynamiques et reliant entre elles les principales villes portuaires et industrielles semble être un atout de poids. Néanmoins, les décisions en matière de grandes infrastructures relèvent avant tout de considérations politiques régaliennes qui ne prennent que peu en compte les arguments économiques régionaux ou supranationaux. Dans ce contexte, et malgré un investissement important des élites politiques régionales et locales en faveur de l'AVE, Valence peine à faire entendre sa voix faute d'une échelle fonctionnelle pertinente, au niveau métropolitain. Eelle semble laissée en marge des processus d'envergure nationale et se rattacher à l'idée d'un possible profit à tirer en confortant les logiques nationales et en accueillant l'AVE, vecteur d'une image positive et objet d'une politique volontariste.

Les logiques d'aménagement d'échelle nationale semblent donc donner à Valence un poids potentiellement important comme nœud dans les réseaux entre la Méditerranée et l'*hinterland*, entre le nord et le sud du pays, en situation d'interface avec la Méditerranée. Néanmoins, la ville a une position ambiguë, ne parvenant pas à affirmer de posture forte en faveur d'un « corridor » de fret qui l'ancrerait résolument dans une logique territoriale méditerranéenne. Nous tenterons donc de montrer comment les choix en matière d'urbanisme à Valence sont porteurs d'une certaine vision de la place de la ville dans le réseau et interrogent ses choix stratégiques de développement économique.

Deuxième partie- Valence dans le « corridor méditerranéen » : une posture urbaine ambiguë

La possibilité pour Valence d'acquérir une posture nodale dans le réseau espagnol à grande vitesse, l'accueil de l'AVE depuis 2010, la présence d'un port en croissance, sont autant de facteurs qui promettent à la métropole un avenir lié de près au développement du réseau ferroviaire. Néanmoins, l'absence d'échelle institutionnelle pour fédérer les enjeux et les dynamiques d'une aire métropolitaine qui s'apparente à un mirage est un handicap pour le développement urbain et l'insertion dans les réseaux d'infrastructures. Malgré une assez forte présence des élus locaux et régionaux – Rita Barberá et Francisco Camps notamment – dans les médias dès qu'il est question de l'AVE, Valence et sa communauté ne semblent pas avoir de maîtrise sur le projet de « corridor méditerranéen ». En outre, l'enjeu de la grande vitesse est omniprésent dans les discours, au détriment des projets de fret.

Ce paradoxe se retrouve dans les projets d'urbanisme, dont la justification discursive est souvent associée à l'AVE, mais qui ne sont en fait pas spécifiquement ferroviaires. Même le projet de Parque Central, pourtant centré sur une fonction de pôle d'échanges, est en fait déconnecté en bonne partie de l'enjeu ferroviaire. Pourtant, le « corridor » apparaît comme une occasion pour Valence d'améliorer son image, tant du point de vue environnemental, que du point de vue de son ouverture internationale : en effet, le rail est doté d'une image positive et moderne qui permet aux villes de mettre l'accent sur la « durabilité » de leurs projets tout en améliorant leur desserte à plusieurs échelles.

La question est donc de savoir quels sont les projets mis en avant et au nom de quels intérêts dans la métropole. Cette question appelle une analyse de l'influence des différents acteurs, institutionnels, académiques, économiques, sociaux, et de leurs discours respectifs, ce qui nous conduira à examiner la fonction légitimatrice de l'AVE pour les projets urbains et la manière dont la ville de Valence entend s'insérer dans les réseaux et les territoires sur lesquels elle s'ouvre.

Chapitre 1er : La ville et le rail, un développement par le train incomplet

La ville de Valence, bien dotée en matière d'infrastructures et bien insérée dans le réseau des villes espagnoles, a une histoire liée d'assez près à celle du rail. En effet, comme pour de nombreuses villes européennes, le développement de la ville et du port se sont faits concomitamment à celui du chemin de fer à partir du XIXe siècle. Le rail est d'ailleurs une constante dans le discours en matière d'aménagement du territoire : il revêt aujourd'hui une dimension à la fois historique et environnementale. Dès lors, l'on peut s'interroger sur la nature du rapport de la ville au rail et sur le rôle de ce lien dans l'accueil que Valence réserve à l'AVE et au projet de « corridor méditerranéen », comme facteur d'insertion dans le réseau national, voire supranational.

1. Un argumentaire de la construction de la ville par le rail

1.1. Un historique de la ville et du rail

Valence s'est développée avec le rail, et son port a en particulier tiré parti des connexions ferroviaires. Ce constat n'a rien d'original dans la mesure où la plupart des villes européennes ont connu une croissance industrielle et urbaine liée à l'arrivée du chemin de fer au XIXe siècle. Néanmoins, l'originalité de Valence réside dans la manière dont le rail a été intégré à la ville et a fait l'objet de remises en question successives.

Dans un premier temps, la gare a été implantée en plein centre, à proximité de l'actuel Hôtel de Ville, et non pas, comme cela a été le plus fréquemment le cas, en périphérie du noyau urbanisé dense. Cette situation centrale révèle la haute valeur symbolique accordée à l'arrivée du chemin de fer à Valence. Mais elle est également à l'origine de problèmes d'ordre urbanistique. En effet, les voies créent une coupure urbaine majeure et la gare ne peut disposer de réserves foncières suffisantes pour faire face à l'accroissement du trafic. En 1917, la gare est reculée 200 m plus au sud, dans l'actuel bâtiment de la Estació del Nord[79], dont l'architecture aujourd'hui classée fait un joyau et un emblème de la ville (voir photographie 1).

[79] Elle est l'œuvre de l'architecte Demetrio Ribes Marco (1877-1921) et un emblème du modernisme valencien. Sa façade présente des motifs de fleurs et de fruits, références aux productions de la huerta valenciennoise, ainsi que l'emblème rouge et jaune de la ville. Le hall de la gare a été conservé dans son état d'origine avec ses boiseries et mosaïques. Elle est aujourd'hui classée monument historique.

Photographie 1- La Estació del Nord

Avec l'arrivée de la grande vitesse à Valence, la gare provisoire Joaquín Sorolla[80] a été inaugurée ; elle sera démantelée au profit d'un pôle d'échanges souterrain qui doit faire disparaître les voies de surface au terme de l'aménagement du Parque Central.

Depuis l'arrivée du train à Valence, la ville est passée de 130 000 habitants dans les années 1850 à plus de 800 000 aujourd'hui. Cette évolution démographique s'est accompagnée d'un renforcement du réseau ferroviaire, mais aussi d'une évolution des localisations des infrastructures. C'est ainsi que les voies et les gares de la ville n'accueillent aujourd'hui plus que des passagers tandis que le fret a été déplacé à la gare de Font de San Luís, au sud-ouest, à l'écart de la ville (voir figure 7).

Le rail est donc un élément important à Valence, non seulement pas ses emprises, mais par la place qu'il occupe dans le discours actuel autour de l'accueil de l'AVE et du développement de Parque Central.

[80] Joaquín Sorolla y Bastida (1863-1923) est un peintre valencien impressionniste qui a produit plus de 2 200 œuvres dont les plus connues sont conservées au musée du Prado à Madrid.

1.2. La ville construite par le rail : mobilisation d'un argumentaire

L'idée que Valence s'est développée avec le rail et par le rail est présente dans les mentalités et s'est inscrite dans les mœurs politiques. C'est à travers le discours de la Société Valencia Parque Central[81], qui regroupe les autorités institutionnelles, ADIF et RENFE, que la place du rail dans l'argumentaire urbanistique est la plus perceptible.

« L'incorporation de la nouvelle ligne à grande vitesse dans la ville de Valence apportera de grands changements à sa structure urbaine. Avec l'AVE viendront aussi de nouvelles stations de lignes régionales. La Estació del Nord se transformera en un vaste nœud intermodal de communications et de vastes espaces à usage public seront libérés. Tel est le résumé de ces actions ». C'est avec ces quelques lignes que la Société Valencia Parque Central fait patienter le visiteur de son site internet en attendant le chargement de la présentation multimédia du projet[82].

Cette citation montre à quel point infrastructure ferroviaire et structure urbaine sont reliés dans l'esprit des promoteurs du projet de Parque Central, ce qui rejoint les études récentes sur les pôles d'échanges[83]. Dans les supports de présentation mis à disposition du public, le rail est toujours représenté comme un trait sur la carte et une infrastructure à enterrer tandis que le projet de parc urbain est mis en avant, en parallèle avec l'image dynamique de l'AVE.

La seconde observation que l'on peut faire est que l'accent est clairement mis sur la multimodalité et que l'on sent une préoccupation de souligner l'intérêt du projet pour les habitants à l'échelle locale et régionale. Le développement des lignes de « cercanías », lignes de trains de banlieue reliant Valence à sa périphérie et aux villes proches, est mis en avant comme pour ancrer l'arrivée de l'AVE dans les préoccupations locales des usagers qui ne se sentent pas nécessairement concernés par l'amélioration de la liaison avec Madrid. Ceci est confirmé par les documents mis à disposition par la Société Valencia Parque Central sur son site internet. Ceux-ci, à l'exemple des deux figures ci-dessous, sont nettement centrés sur l'échelle locale urbaine et elles conçoivent la nouvelle gare centrale comme un élément d'un dispositif de transport multiscalaire. La figure 7 montre les futures gares ferroviaires qui correspondent à d'actuelles stations de métro, et qui devraient accueillir les trains après le percement d'un tunnel reliant la gare centrale au nord de la ville pour éviter le contournement de l'agglomération.

---

[81] L'exposition consacrée aux 5 projets d'architectes au Palacio de Cervelló, la documentation fournie au public, les documentaires édités sur la Ville et le rail (voir liste des documents en annexe 5) en sont de bons exemples.
[82] http://www.valenciaparquecentral.es/index.php?option=com_content&task=view&id=534&Itemid=346
[83] TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p. ; GRILLET-AUBERT A., GUTH S., 2003, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, IPRAUS, 155 p.

Figure 7- Carte des futures stations de chemin de fer (source : VPC)

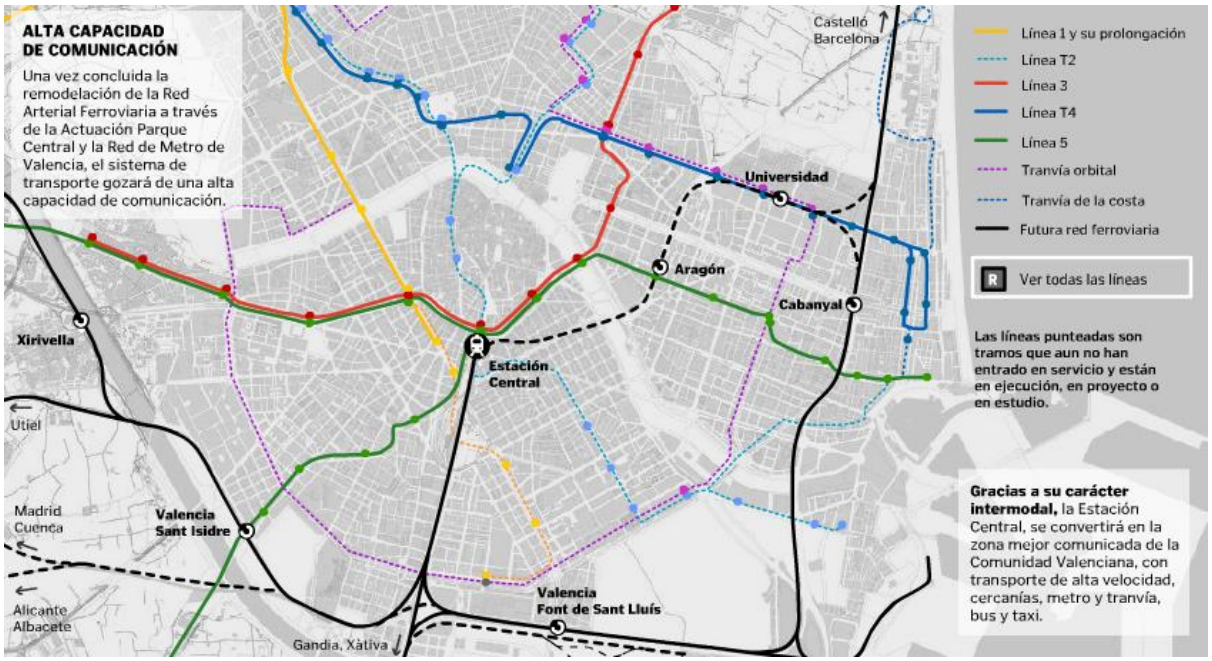


Figure 8- Carte de la gare centrale dans le réseau de métro valencien (source : VPC)

Le grand absent du projet Parque Central est pour l'heure le « corridor méditerranéen ». Si lors des entretiens[84] les acteurs d'ADIF et de Valencia Parque Central accordent une importance décisive à l'axe littoral comme élément du développement de Valence en tant que nœud du réseau national, ils s'empressent de nuancer ce propos en remarquant que, pour l'heure, ce sont surtout les

[84] Entretiens menés les 16 et 23 mars 2011 à Valence.

liaisons locales qui doivent être améliorées. Cet avis est partagé par Joan Romero[85] et des chercheurs de l'Université de Valence qui ont publié un ouvrage pour montrer les difficultés d'accès aux campus et les problèmes de mobilité rencontrés dans l'aire métropolitaine de Valence[86].

L'argumentaire de la construction de la ville par le rail se retrouve donc dans l'idée du renouvellement urbain appuyé sur le pôle d'échanges rendu possible par l'arrivée de l'AVE à Valence et par l'espoir d'un « corridor méditerranéen » dans lequel cette nouvelle gare aurait un rôle de nœud. C'est cet argument qui est le plus souvent repris par les acteurs institutionnels à l'échelle urbaine[87]. Les infrastructures ferroviaires ont donc toujours un rôle important dans la conception de l'aménagement urbain.

2. Un rapport sélectif au rail : l'AVE encensé, le fret délaissé

2.1. Accueillir l'AVE : la grande affaire

2.1.1. *L'arrivée du Madrid-Valence*

Depuis le 19 décembre 2010, Valence accueille l'AVE en provenance de Madrid. Le voyage inaugural, non commercial, avait été fait le 13 octobre 2010. La Estació del Nord, se révèle insuffisante pour l'accueillir, la grande vitesse espagnole requérant des installations de contrôle d'accès au train (scanners à bagages et contrôle des billets). Il lui faut donc des voies dédiées, aux normes UIC. Le projet de gare souterraine en arrière de la gare actuelle, sous le Parque Central, est destiné à relayer l'actuelle gare en réservant des voies à l'AVE et en permettant de connecter en un même lieu les différents modes de transports à toutes les échelles.

En attendant la création de cette nouvelle gare centrale, une gare provisoire a été construite pour accueillir les AVE et les trains de grandes lignes à destination de Barcelone notamment. Cette seconde gare, excentrée par rapport à la première, est également pensée pour assurer la continuité du service durant les travaux de Parque Central. La gare Joaquín Sorolla est, à première vue, un assemblage de structures en tôle ondulée (photographie 2-a). En fait, il s'agit de panneaux de serre translucides superposés formant des murs épais. Le caractère provisoire fonctionnel est très perceptible, mais le tout est parfaitement neuf. À l'intérieur, quelques commerces sont installés.

[85] Entretien réalisé le 25 mars 2011 à Valence.
[86] ALBERTOS J., NOGUERA J., PITARCH M., SALOM J., 2007, *Los Hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006). Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad*, Valence, PUV, 190 p.
[87] D'après une analyse d'articles de presse (voir annexe x) et d'après un entretien avec les services de l'urbanisme de la ville de Valence réalisé le 15 mars 2011.

L’accès au quai est interdit pas des barrières en verre et des dispositifs de contrôle (photographie 2-b). La salle des pas perdus est assez petite, et pourtant peu fréquentée, quelle que soit l’heure. Il y a peu de trains annoncés, toutes les liaisons se faisant avec Madrid et Barcelone.

Photographie 2- La gare Joaquín Sorolla vue de son parvis

Photographie 3- Le hall de la gare Joaquín Sorolla

Quoique provisoire, la gare Joaquín Sorolla marque fortement le paysage urbain et est même à l’origine du changement de nom d’une station de métro, Jesús (du nom du quartier), qui a pris le nom de la gare. Cette dernière a pourtant vocation à être démantelée durant la troisième phase des travaux de Parque Central, lorsque la nouvelle gare souterraine sera fonctionnelle. Mais

il se pourrait que les délais soient relativement longs. ADIF[88] insiste sur la durabilité de la démarche et sur le fait que l'investissement n'est pas fait en pure perte. Si le bâtiment est à ce point simple et fonctionnel, c'est qu'il est entièrement recyclable, par réutilisation des matériaux. Par exemple, les dalles qui composent le sol à l'intérieur comme sur l'esplanade sont en fait de grands pavés autobloquants qui pourront resservir pour une place dans un autre quartier, voire dans une autre commune. Les murs, composés de plusieurs épaisseurs de panneaux de serres pourront être démontés et réutilisés pour les exploitations agricoles environnantes. Mais ce qui n'est pas dit, c'est selon quelles modalités la société est prête à démonter pièce à pièce la gare, opération coûteuse, à stocker les matériaux et à les revendre à des prix nécessairement bas, voire à les donner. Or l'intérêt publicitaire est minime, puisque le recyclage de la station n'est pas un thème connu à Valence. Même les occupants du bâtiment ne semblent pas au courant.

2.1.2. *Une publicité omniprésente*

L'image supposément moderne et dynamique qu'apporte l'AVE est très fortement mise en valeur. Autour de la gare Joaquín Sorolla comme à l'intérieur, l'espace est largement marqué par la publicité pour l'AVE Madrid-Valence. Celle-ci prend des formes diverses, mais elle est toujours financée par ADIF et fait en général appel aux couleurs de l'Agence : le vert et le blanc. C'est le cas par exemple pour ce guichet d'information sur l'AVE installé dans le hall de la gare.

Photographie 4- Guichet d'information d'ADIF sur l'AVE, hall de la gare Joaquín Sorolla

[88] Entretien réalisé avec José López Ochoa, délégué à la Communication pour l'est de l'Espagne, à Valence le 16 mars 2011.

Photographie 5- Devant la gare Joaquín Sorolla, sculpture du nombre de kilomètre séparant Valence de Madrid

La publicité pour l'AVE est très souvent symbolique. Quelques chiffres phares sont évoqués constamment : 391 km de Madrid, 300 km/h de vitesse de pointe et 1h35 de temps de trajet sont le triptyque courant. Ils reviennent aussi bien dans les panneaux publicitaires que dans le mobilier de la gare et les prospectus distribués pas ADIF. La vitesse et le temps sont les deux thèmes récurrents.

Photographie 6- Publicité pour l'AVE dans la gare Joaquín Sorolla

L'AVE fait l'objet d'une publicité omniprésente, aussi bien dans les gares de Valence, de Barcelone ou de Madrid que dans les trains. RENFE, avec le concours du Fomento, a également mis en place une campagne de publicité fondée sur deux images dominantes. Celle du cheval d'une part : le « cheval gagnant » – à la fois rappel du « cheval de fer » et signe d'un pari réussi – auquel est assimilé le Talgo sur l'affiche ci-dessus en est une illustration. D'autre part celle du chronomètre, sonore plus que visuelle, diffusée sur les écrans des gares et des trains : elle met en scène une série de voyageurs filmés en gros plan et qui prononcent alternativement « tic » et « tac », égrainant les secondes et signifiant ainsi la faible durée des déplacements en AVE.

2.2.Le fret, grand absent de la ville et des discours

Face à l'omniprésence de l'AVE dans le quartier de la gare et dans les discours sur l'aménagement urbain, l'absence quasi-totale du fret ferroviaire tant dans le paysage que dans les préoccupations politiques est frappante.

La gare de triage qui reçoit les marchandises se trouve hors de la ville, dans le pôle logistique RENFE de Font de San Luís, au sud-est de Valence. Ce déplacement du fret vers l'extérieur de la ville, dans un site peu densément urbanisé et proche du port, est classique et répond à la fois à une nécessité économique d'accroissement des espaces de stockage, à un impératif urbanistique de récupération des terrains centraux à haute valeur foncière et enfin à une logique pratique de rapprochement de la gare de triage et du port.

Cette absence visuelle du fret ferroviaire de la ville se conjugue à une singulière absence dans les discours des responsables de l'aménagement urbain. Au fil des entretiens avec la Société Valencia Parque Central et avec le service de l'urbanisme de la ville[89], il est apparu évident que le fret était un sujet tabou. Alors que les économistes, les universitaires et les *lobbies* entrepreneuriaux soulignent, comme nous l'avons dit, l'importance d'un corridor de fret passant par Valence et son port, les acteurs urbains et institutionnels considèrent que ce n'est pas un sujet prioritaire. Les marchandises, dont le flux est invisible en ville et ne concerne pas directement la qualité de vie des habitants, est secondaire par rapport à l'AVE, à l'image dynamique qu'il est censé véhiculer et aux aménagements urbains qui l'accompagnent.

Il faut préciser que l'autorité portuaire, qui aurait pu fournir des éléments intéressants sur la question du fret à Valence, est injoignable à son siège comme par courrier ou téléphone, et que la Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) refuse d'émettre le moindre avis se rapportant de près

[89] Entretiens réalisés respectivement le 23 mars 2011 et le 15 mars 2011 à Valence.

ou de loin au « corridor méditerranéen » ou au transport ferroviaire des marchandises, en dépit de plusieurs sollicitations.

Le rail est très présent dans le discours politique sur le développement de la ville, tant du point de vue historique que prospectif. Néanmoins, une analyse fine nous montre que le ferroviaire de marchandises est presque totalement absent, tandis que la grande vitesse, vecteur de modernité, est surinvestie. Paradoxalement, alors que c'est par le fret que Valence pourrait faire valoir sa place centrale dans le « corridor méditerranéen », ce sont les enjeux très locaux d'aménagement urbain, attachés à l'AVE, qui sont mis en avant comme hypothétique facteur de rayonnement. Ce surinvestissement politique se traduit particulièrement dans la place accordée au projet de Parque Central.

Chapitre 2 : Parque Central, un projet urbain adossé à une logique multiscalaire

Valencia Parque Central est à ce jour la principale opération d'aménagement urbain de la ville et compte parmi les grands projets de pôles d'échanges des métropoles espagnoles accueillant l'AVE. À ce titre, il bénéficie d'une image de modernité et de qualité urbaine et environnementale mise en avant par les acteurs politiques. Ce projet de 25 hectares, à proximité du centre historique, repose sur l'enterrement des voies de chemin de fer pour transformer un paysage de friche ferroviaire en parc urbain censé devenir une nouvelle centralité économique revitalisant un quartier dégradé.

1. Un projet ancien repensé à l'aune de l'AVE

1.1. Parque Central : un projet ancien remis au goût du jour

Le projet Valencia Parque Central dans sa forme actuelle a été lancé le 17 octobre 2009. Mais il s'agit en fait d'un élément des plans d'urbanisme valenciens relativement ancien. En effet, il est apparu dans les études préliminaires du PGOU[90] en 1985 et est confirmé dans la version de ce document de 1988. Il s'inscrivait alors dans une logique de grands travaux qui a mené, à Valence, au détournement du cours du fleuve Turia pour faire de son lit une coulée verte, ainsi qu'au réaménagement de nombreux espaces urbains[91]. Le Parque Central a ensuite fait l'objet de plusieurs phases d'études avec des concours d'architecture en 1989, 1996 et 1998. Les volontés politiques, alors uniquement locales, ne parviennent pas à concrétiser le projet, qui prend un nouvel élan en 2003 avec le soutien officiel du gouvernement espagnol et la promesse de l'arrivée de l'AVE à Valence.

Dans le premier projet, Parque Central devait simplement être un parc urbain destiné à rendre à la ville et à la vie des quartiers le vaste espace occupé aujourd'hui par les voies ferrées. Il s'appuyait sur la volonté de réduire les coupures liées à l'infrastructure. Néanmoins, l'enterrement des voies n'allait pas à l'époque de pair avec le projet d'un pôle d'échanges remplaçant l'Estació del Nord, qui conservait sa vocation. Toutefois, l'architecte portugaise Patricia Chorao, prix

[90] Le PGOU, *Plan General de Ordenación Urbana* (Plan général d'aménagement urbain), est l'instrument d'urbanisme de base appliqué à un territoire pouvant comprendre une ou plusieurs municipalités. Il fixe les règles de l'occupation du sol et encadre les constructions et les équipements des territoires concernés.
[91] SIMÓ T., « Valencia : un crecimiento insostenible », *in* BORJA J., MUXÍ Z. (dirs), 2004, *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Barcelone, Universidad politécnica de Cataluña, 231 p.

Thyssen d'architecture en 1998, proposait un vaste parc qui irait du centre de Valence au sud de la ville.

L'abandon du projet de parc, ou plus exactement son enterrement dans les cartons, est lié en grande partie au coût de sa réalisation qui ne pouvait être pris en charge entièrement par la municipalité.

C'est l'arrivée de l'AVE et la perspective du « corridor méditerranéen » qui a réactivé le projet, rendant nécessaire la modernisation de la gare et sa transformation en pôle d'échanges multimodal, et permettant d'envisager la participation de l'État au projet. La réalisation d'une opération relevant avant tout de l'urbanisme très local est donc aujourd'hui étroitement liée à des considérations multiscalaires.

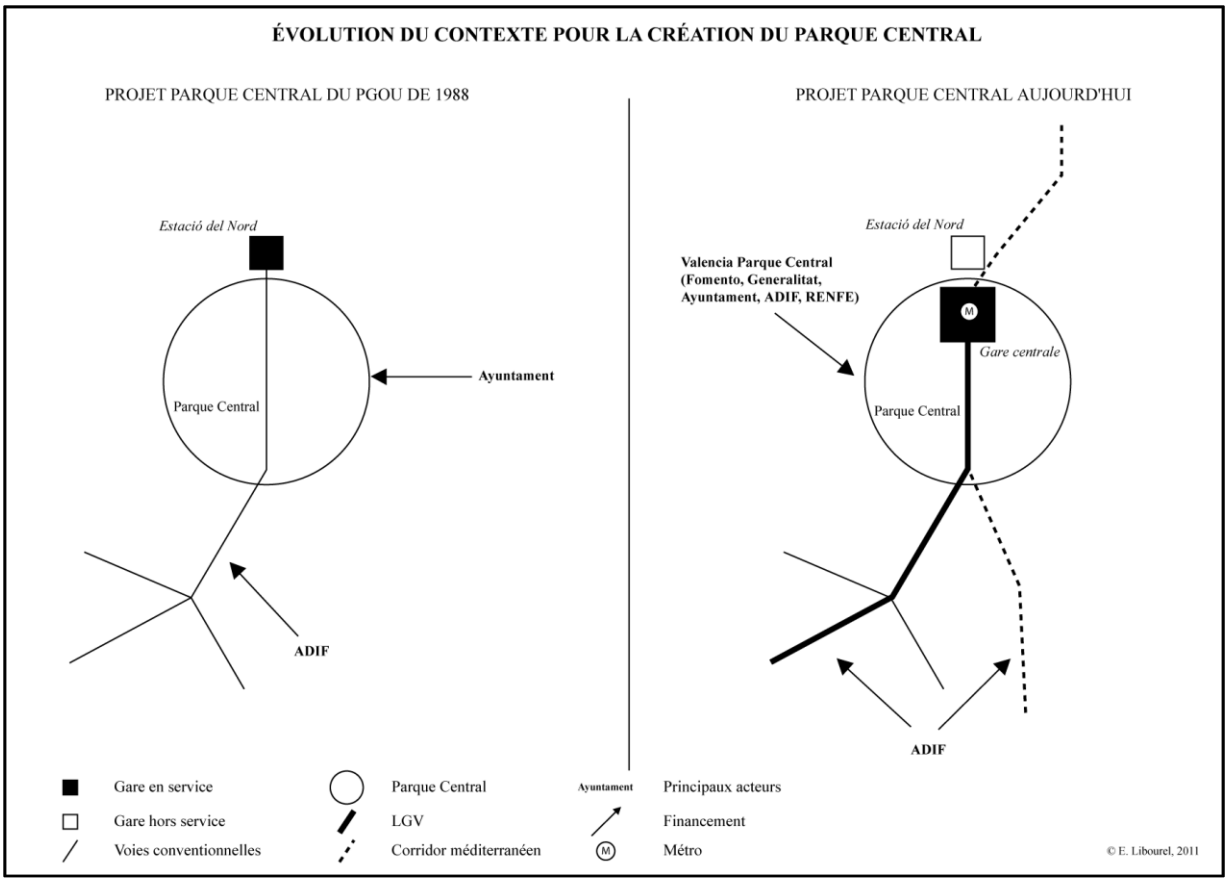


Schéma 3- Évolution du contexte et financement du projet Parque Central

Avec l'arrivée de l'AVE et la perspective du « corridor méditerranéen », le projet de Parque Central prend une nouvelle dimension. La gare terminus est abandonnée au profit d'une gare concentrant les flux multimodaux et multiscalaires. Dans le même temps, le parc n'est plus seulement une opération d'urbanisme, mais aussi une création d'infrastructure. Cette place nodale de Valence et la constitution d'un pôle d'échanges multimodal justifient que l'ensemble des

échelons administratifs, le gestionnaire d'infrastructure et l'opérateur du réseau prennent part au financement du Parque Central, via une société *ad hoc*, et non plus seulement la Ville.

1.2.Un projet dans la lignée des grands projets urbains de Valence

Parque central se situe dès le départ dans la lignée des grands projets urbains mis en place par la ville de Valence depuis les années 1970. Il est en particulier comparable à celui du Turia, achevé en 1986, qui a dérouté le fleuve du même nom au sud de la ville pour créer une coulée verte dans son ancien lit, aménagé désormais en parc urbain et accueillant des jeux pour les enfants, des bâtiments devenus emblématiques de Valence comme le Palais de la Musique, inauguré en 1987, le complexe du Palais des Arts et des Sciences (confié aux architectes de renom Santiago Calatrava et Félix Candela), inauguré en 1998, ou le zoo de la ville. Ces réalisations ont été confiées à des architectes de renom et participent d'une politique de prestige qui veut conférer à la ville une dimension métropolitaine par l'aménagement des espaces publics et la promotion d'une image culturelle et d'une image « verte », qui sont deux piliers de la concurrence entre villes[92].

Dans le cas de Parque Central comme dans celui de l'aménagement du Turia, il s'agit de transformer un non-lieu urbain, inaccessible à la population, éventuellement dangereux ou insalubre, en haut-lieu, attractif et porteur d'une identité urbaine.

Cette ambition s'inscrit tout à fait dans les analyses classiques des politiques d'urbanisme, à la croisée de trois préoccupations. D'une part l'amélioration de la qualité de vie urbaine passe en particulier par des politiques environnementales souvent traduites par la réintroduction de certaines formes de « nature en ville ». Cette préoccupation rejoint une tendance historique à la recherche de verdure comme élément de qualité de vie, et prend ici une forme très actuelle de la question : le parc urbain[93]. D'autre part la quête d'une image de marque culturelle participe de la distinction d'une ville au rang des métropoles. Enfin, le renforcement de l'attractivité pour les entreprises grâce aux espaces et aux services mis à leur disposition est un facteur clef dans le renouvellement de l'attractivité des villes européennes[94].

[92] Cette attitude est révélatrice des dynamiques récentes observées autour des projets de pôles d'échanges. TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p.
[93] PAQUOT Th., 2004, « Ville et nature, un rendez-vous manqué ? », *Diogène*, 3/2004 n° 207, p. 83-94
[94]ASCHER F., 2010, *Les nouveaux principes de l'urbanisme* suivi de *Lexique de la ville plurielle*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube, 276 p. ; LE GALÈS P., 2011, *Le Retour des villes européennes*, Paris, Presses de SciencesPo, 486 p.

Dans *Urbanismo en el siglo XXI*, Trinidad Simó montre en effet que Parque Central s'inscrit dans la droite ligne des projets urbanistiques que la ville a connus depuis une trentaine d'années, mais elle souligne aussi les ambiguïtés de ces projets qui, tout en se voulant « environnementaux » sont en fait des gouffres financiers dont l'impact sur l'environnement est douteux et dont le rôle d'espace public, entendu comme espace de rencontre pour les citadins, n'est pas avéré[95]. Ernest Gracía évoque quant à lui la « Valence de Rita Barberá » comme une ville dont les ambitieux projets urbains sont tournés vers la satisfaction de la maire de la ville qui recherche une image riche et clinquante sans se soucier outre mesure de la pertinence des dépenses engagées en la matière. La personnalité forte de la maire de Valence est donc un élément important pour penser les projets urbains de Valence[96].

Ces remarques montrent que les projets d'urbanisme de la ville ne sont pas simplement des aménagements d'échelle locale destinés à améliorer la qualité de vie des quartiers, mais bien des projets politiques. Parque Central, au départ simple parc urbain, est devenu un projet de transport pour les besoins de la cause, c'est-à-dire pour obtenir des financements nationaux dans le cadre du développement du réseau ferroviaire[97].

2. Parque Central : révélateur des enjeux de gouvernance urbaine

2.1.Projet de parc, projet architectural

2.1.1. *Un appel à projets, 5 cabinets d'architectes*

En 2009 a été lancé le quatrième concours d'architecture pour dessiner le Parque Central lui-même, c'est-à-dire le parc urbain qui devrait occuper à terme l'emprise ferroviaire actuelle. Le cahier des charges précisait que le parc s'étendrait sur 25 ha, devait comporter des tours de bureaux et de logements bien intégrées au tissu urbain, devait aussi respecter le bâti classé présent sur le périmètre de la gare et enfin que le parc devait être le premier parc éco-certifié d'Europe.

Cinq équipes de cabinets d'architectes internationaux ont répondu à l'appel à projets : l'équipe multidisciplinaire West 8-Sener-Gestec, Roger Stirk Harbour & Partners associé à Areas Ingeniería y Arquitectura, Zaha Hadid Limited associé à IDOM Ingeniería y Arquitectura, FOA

[95] SIMÓ T., « Valencia: un crecimiento insistenible », *in* BORJA J., MUXÍ Z. (dirs), 2004, *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Barcelone, Universidad politécnica de Cataluña, 231 p.
[96] GARCÍA E., « La Valencia de Barberá: ni global ni sostenible », *in* BORJA J., MUXÍ Z. (dirs), 2004, *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Barcelone, Universidad politécnica de Cataluña, 231 p.
[97] C'est ce dont témoigne la participation du Ministerio de Fomento, d'ADIF et de RENFE dans le financement de la Société Valencia Parque Central.

Foreign Office Architects associant AICEquip, GPO Ingeniería et Arquitectura Agronomía, et enfin Gustafson-Porter associé avec Borgos Pieper, Nova Ingeniería y Gestión et Grupotec Servicios de Ingeniería, ce dernier groupe ayant été lauréat du concours et devant présenter un projet définitif en juillet 2011. Il est intéressant de noter que tous les concurrents associent un cabinet d'architectes renommé à des cabinets espagnols et mettent en commun l'architecture avec l'ingénierie et des disciplines comme l'agronomie.

2.1.2. *Le projet retenu : « Aigua plena de seny »[98] de Gustafson-Porter*

Parque Central semble être l'alpha et l'oméga de tous les projets urbains actuels de Valence[99]. Il s'agit de créer une nouvelle centralité au sud de la vieille ville et à l'écart de la zone portuaire, en misant sur la qualité de vie et l'excellence environnementale pour améliorer l'attractivité du quartier. Il s'agit ainsi de créer une véritable dynamique de métropolisation assise sur les thèmes de l'accessibilité et des aménités offertes aux investisseurs comme aux citoyens.

Dans le projet de Gustafson-Porter, le réseau technique et l'infrastructure sont en revanche très peu évoqués. Il met surtout en avant la continuité avec les précédentes réalisations urbanistiques de Valence, au premier rang desquelles la trame verte du Turia, comme en témoignent les documents de présentation du projet : « Il s'inspire de l'eau, de l'irrigation, du Turia, de la mer, de l'Albufera, de la huerta. Il prend sa source dans les éléments qui configurent notre paysage naturel et il débouche sur ceux du paysage artificiel que l'homme a configurés dans une grande ville comme Valence. Il est dessiné pour devenir un nouveau centre dans le tissu urbain et établir une continuité entre des quartiers qui ont été isolés durant des décennies » [100].

Le plan masse ci-dessous permet d'appréhender les grands axes du projet. Il s'agit d'un vaste parc divisé en six « cellules », ensembles de plus petite taille composant des parcs à dimension réduite, avec des arrangements paysagers et thématiques différents. Du nord au sud du parc, une allée centrale ondule pour éviter un aspect trop rectiligne, mais sa continuité doit rappeler le tracé des voies ferrées, tandis que le bassin au nord, situé au-dessus du pôle d'échanges, doit laisser voir les trains par transparence. La place de l'eau est d'ailleurs importante, et les différents points d'eau servent de transition entre les cellules du parc. Enfin, les bâtiments logistiques classés comme patrimoine architectural sont préservés et réhabilités.

[98] Littéralement « Eau emplie de sagesse ». Il s'agit d'un vers du poète valencien Ausiàs March. La référence à l'eau est ici très importante : elle est omniprésente dans l'urbanisme valencien, notamment autour de la question du lit du Turia. Le parc devrait avoir plusieurs bassins et les eaux de pluie devraient être récupérées.
[99] C'est ce qui ressort d'une série d'entretiens menés à Valence auprès des acteurs de l'urbanisme (voir tableau récapitulatif en annexe 4).
[100] Citation tirée du prospectus de présentation du projet distribué à l'exposition au Palais de Cervelló.

Figure 9- Plan masse du projet Gustafson-Prter pour Parque Central (source : VPC)

La fonction urbaine du parc comme espace public[101] est manifeste, notamment à travers la recherche d'espaces singuliers de rencontre dans les cellules et à travers les cheminements qui les mettent en contact. Manifestement, le parc répond ici à ce que Denis Delbaere appelle l'espace public comme « ciment de la ville », comme espace où « le social s'articule sur le spatial »[102]. Elle confère également à la présence d'un pôle d'échanges une fonction d'interconnexion et de mise en relation entre différentes échelles, celle de la ville, mais aussi celle de l'agglomération et au-delà toutes les échelles auxquelles se rattachent voyageurs et entreprises, suivant en cela la logique générale des pôles d'échanges[103]. Néanmoins, c'est clairement le projet urbain qui domine.

[101] SELLE K., 2003, *Was ist los mit den öffentlichen Räumen ? Analysen, Positionen, Konzepte*, AGB Bericht n°49, Dortmund, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 409 p.
[102] DELBAERE D., 2010, *La Fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*, Paris, Ellipses, 187 p.
[103] GRILLET-AUBERT A., GUTH S., 2003, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, IPRAUS, 155 p.

2.2. Un projet ferroviaire bien masqué

2.2.1. *L'absence de l'infrastructure*

Valencia Parque Central est bien un projet de parc urbain local fondé sur l'enterrement des voies de chemin de fer et de la nouvelle gare d'ADIF, et sur la création d'un parc en surface. Néanmoins, dans la présentation du projet comme dans le discours des acteurs de l'aménagement du territoire, l'infrastructure semble ignorée[104]. De ce fait, l'aspect ferroviaire n'apparaît que très secondairement, lorsqu'il est évoqué, par rapport à la réflexion sur l'espace public. Tout se passe comme s'il s'agissait d'effacer l'infrastructure au profit de l'espace urbain.

Si le discours sur la grande vitesse est omniprésent dans le discours politique, il ne transparaît pas dans le projet Gustafson-Porter lui-même. D'ailleurs, les représentants de la Société Valencia Parque Central, de même que le délégué régional d'ADIF ou encore les services de l'urbanisme de la ville[105], sont incapables de donner des détails sur la future gare et ses aspects techniques, même les plus triviaux : combien de voies, combien d'étages en sous-sol, quels dispositifs d'interconnexion avec le réseau de métro, quelle place pour les commerces et les services ?

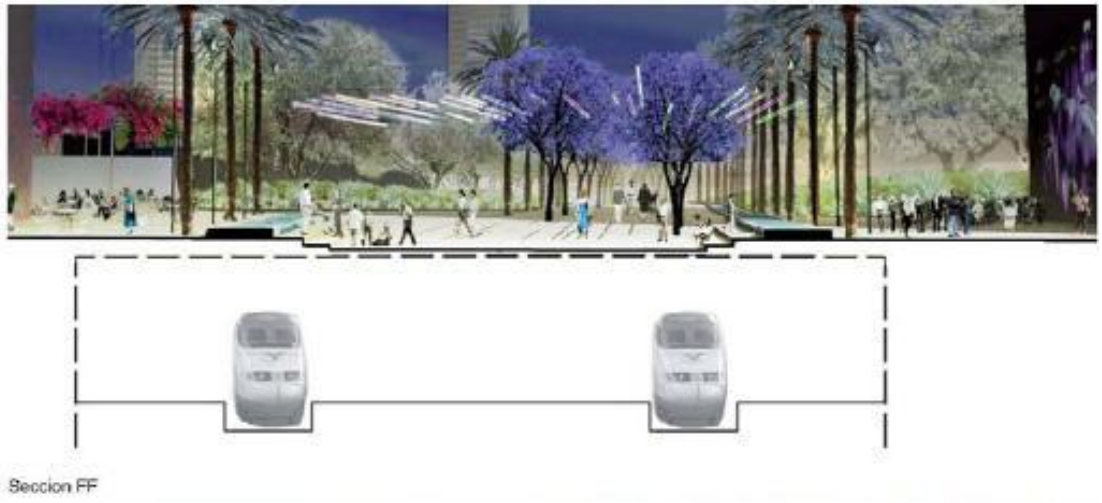


Figure 10- Vue en coupe du parc au-dessus de la gare souterraine dans le projet Gustafson-Porter (source : VPC)

Ce schéma présente une coupe du parc sur la gare, mais c'est la seule occurrence dans les documents mis à disposition du public à l'issue du concours. Il est notable que l'infrastructure ferroviaire en tant que telle y est réduite à sa plus simple expression, et qu'on ne donne aucun détail sur la gare, par contraste avec le dessin foisonnant du parc.

[104] Comme le montre un ensemble d'entretiens menés à Valence auprès des acteurs de l'urbanisme (voir tableau récapitulatif en annexe 4).
[105] Les entretiens ont montré qu'aucun acteur, pas même ADIF, gestionnaire des infrastructures, n'était en mesure de présenter un peu concrètement le projet technique (voir tableau en annexe 4).

Au sujet de l'infrastructure, les différents acteurs se renvoient la balle. Le délégué d'ADIF ne sait pas quels sont les dispositifs prévus, mais assure que Valencia Parque Central saura en dire plus puisque c'est le maître d'ouvrage. Mais cette société est en fait un consortium entre ADIF, RENFE, la ville, la Generalitat et l'État…, et ne sait ou ne veut pas en dire plus, puisque c'est à ADIF qu'appartient l'infrastructure.

2.2.2. ***Pourquoi cacher la gare ?***

La question de l'enterrement de l'infrastructure ferroviaire renvoie à celle de la conception de la ville. Les voies ferrées et les gares européennes, construites au XIXe siècle, ont été implantées à la périphérie immédiate des villes. Avec la croissance périurbaine, elles se sont retrouvées à l'intérieur du tissu urbain, dans lequel elles constituent des coupures en termes paysagers et en termes de parcours. De plus, le transport de marchandises a été déplacé vers l'extérieur, laissant de vastes espaces en friche sur les anciennes gares de triage et leurs entrepôts. Il est donc compréhensible – et c'est un mouvement général en Europe – que les politiques d'aménagement urbain cherchent à les reconvertir et à diminuer les effets de coupure liés aux voies.

Néanmoins, le cas de Valence est particulier. En effet, outre l'enterrement des voies qui permet d'effacer la coupure urbaine et la transformation des friches en parc urbain, c'est toute la gare qui doit être réalisée en souterrain, ce qui contraste avec la valorisation architecturale qui en est le plus souvent faite[106]. Quelques hypothèses peuvent être mises en avant pour expliquer ce phénomène : le mimétisme avec d'autres réalisations de gares comme à Bilbao, la volonté de créer un espace ouvert au maximum en minimisant les coupures, la préoccupation de ne pas détériorer les bâtiments patrimonialisés... Néanmoins, pour répondre à cette question, il faudrait pouvoir mener une enquête systématique et approfondie.

2.3.Un projet fortement mis en avant

2.3.1. ***Une exposition***

Une exposition a été consacrée à Valence aux cinq projets d'architectes pour le Parque Central. Il s'agit d'une exposition gratuite, dans la cour d'un musée appartenant à l'Ayuntament, le Palacio de Cervelló, composée de cinq groupes de panneaux, accompagnés de maquettes,

[106] TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p.

présentant chacun des projets. À l'entrée, des brochures regroupant cinq fiches récapitulatives sont à la disposition du visiteur.

Photographie 7- Maquette du projet Parque Central de Gustafson-Porter

Photographie 8- Tapis représentant le plan masse du projet Gustafson-Porter au Palais Cervelló

Ce qui frappe au premier abord est la mise en scène de l'exposition de manière à valoriser, y compris par son emprise au sol, le projet lauréat. De plus, l'exposition est hébergée non pas au siège de la Société Valencia Parque Central, mais dans un immeuble de l'Ayuntament, ce qui témoigne de l'importance de ce projet pour la municipalité.

Deux fois par jour, une employée et un stagiaire de la Société Valencia Parque Central proposent une visite guidée. Celle-ci fait l'impasse sur les différents projets et ne s'arrête que sur

le gagnant du concours. Elle explique les logiques à l'œuvre et la manière dont les travaux seront réalisés, puis à partir d'une interface informatique, les guides résument rapidement l'organisation de la Société ainsi que l'histoire de la croissance urbaine de Valence en la mettant en rapport avec le développement du chemin de fer. Le résultat de cette présentation semble être une parfaite nécessité du projet Parque Central. À aucun moment la faisabilité ou les modalités du projet ne sont mises en cause.

Les visiteurs présents sont pour l'essentiel des habitants de Valence venus se renseigner sur le projet. Leurs préoccupations sont très étroitement liées au paysage urbain : la hauteur et l'emplacement des tours de bureaux sont une inquiétude. L'hypothèse du percement d'un tunnel ferroviaire sous la ville est également source de questionnement : l'argument le plus mobilisé est celui du respect du centre historique[107]. En outre, le devenir de la Estació del Nord, élément essentiel du patrimoine urbain est pris en considération. En revanche, aucune question n'évoque l'infrastructure ferroviaire en tant que telle. D'ailleurs, les guides ne semblent pas du tout à l'aise pour répondre aux questions sur la nature de la gare souterraine, sur les délais de réalisation et sur les coûts et le financement du projet. Manifestement, ces thèmes là sont tabous.

2.3.2. *Une société ad hoc pour financer l'opération*

Valencia Parque Central est le nom de la société qui gère le projet de parc urbain sur le site de la gare. Elle a pour objet le financement et la maîtrise d'ouvrage du parc. C'est notamment elle qui a lancé le concours d'architecture et en a désigné le vainqueur. Cette société est en fait détenue par les acteurs publics et sert d'organe *ad hoc*. En effet, elle est détenue à 25% par la ville, à 25% par la Generalitat et à 50% par le « groupe *Fomento* », c'est-à-dire par le Ministère des Transports, ADIF et RENFE.

Malgré cette composition entièrement publique de la société, il est difficile, voire impossible, d'obtenir une estimation du montant du projet Valencia Parque Central. Les modalités de financement sont quant à elles encore plus floues. En effet, les acteurs institutionnels se dédouanent en expliquant que c'est à la Société VPC de trouver les fonds... en oubliant de préciser que celle-ci est une association entre ces mêmes acteurs. Son budget est officiellement de 804,52 millions d'euros dont plus de la moitié vient du « groupe *Fomento* ». Mais cette somme peut sembler insuffisante par rapport au coût global du projet que l'on peut supposer. En effet, les

[107] Le percement du tunnel ferroviaire de Barcelone, qui passe à quelques mètres à peine des fondations de la Sagrada Familia, a fait l'objet d'inquiétudes similaires.

opérations d'enterrement d'infrastructures sont très coûteuses, et il est probable que les budgets détaillés ci-dessous devront être revus.

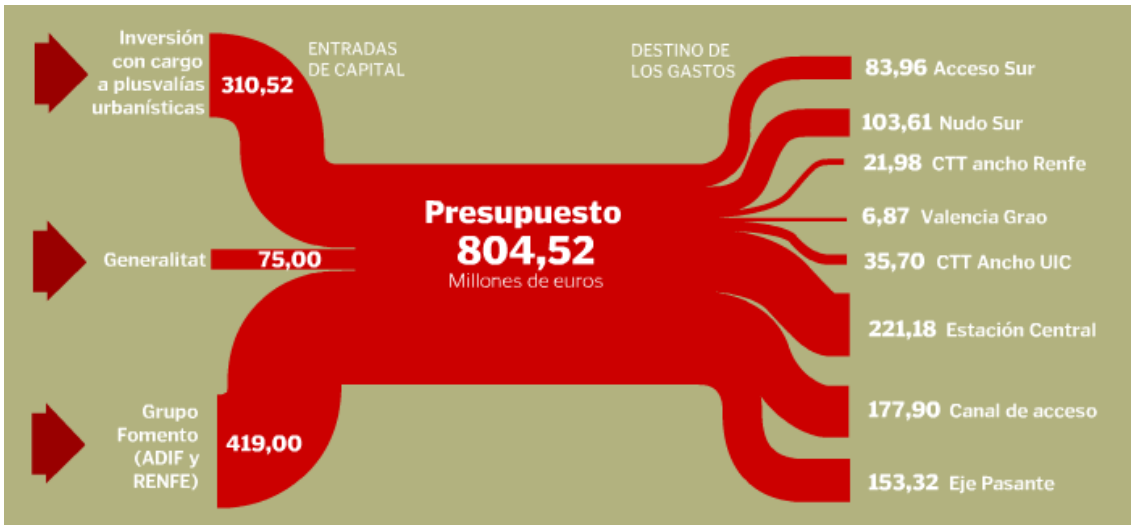


Figure 11- Le budget annoncé de la Société Valencia Parque Central[108]

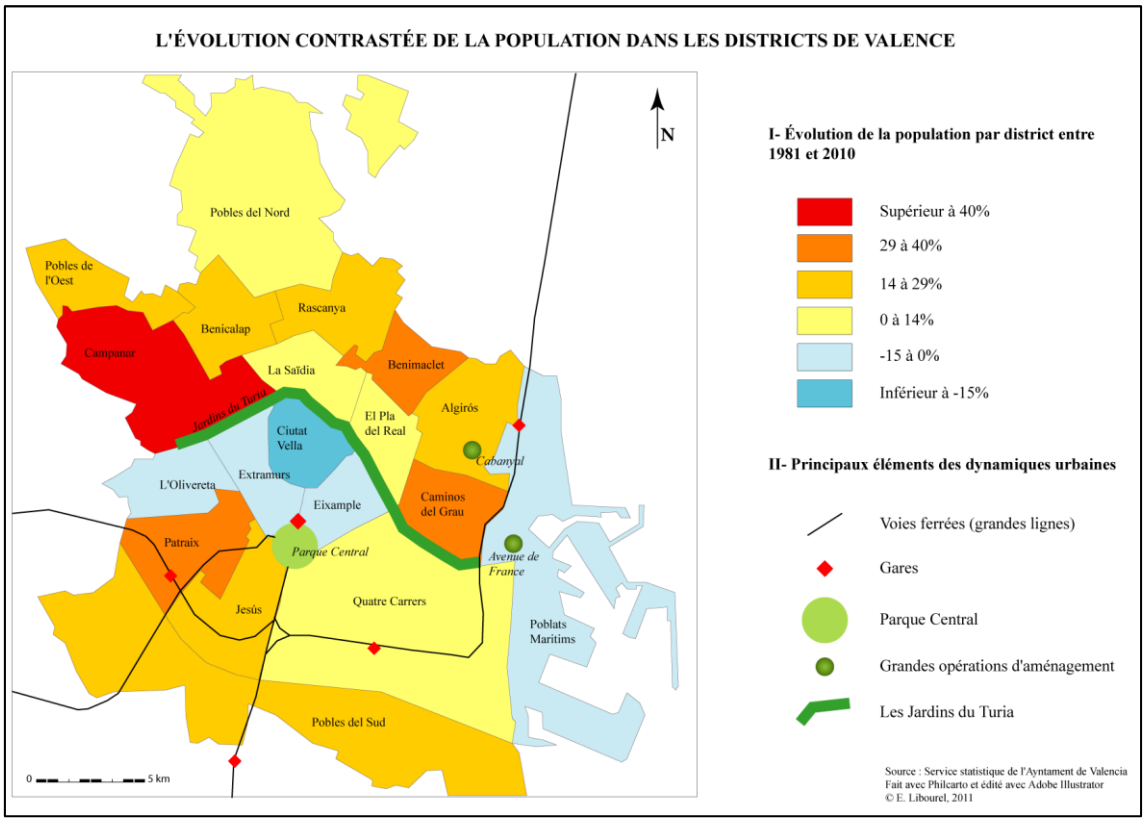
Ce budget est réparti pour le financement des différents éléments du projet, comme le montre la figure 11. Mais ces chiffres ne sont que des budgets de départ. Ils devraient financer les études préalables aux travaux et la première partie du parc, à l'est. La vente de deux tours de bureaux à l'issue de la première tranche des travaux financerait la deuxième tranche, la plus coûteuse puisqu'elle comprend les travaux de creusement des voies et de la nouvelle gare. Or dans le contexte de crise économique actuel, la vente des bureaux n'est pas assurée et l'hypothèse d'un financement privé reste incertaine. Ce tabou financier est révélateur du refus des autorités politiques urbaines de remettre en cause les projets ambitieux qu'elles portent et considèrent comme les instruments de la métropolisation de Valence, parce qu'ils renforcent sa visibilité et son attractivité.

3. Recréer la ville : Parque Central comme outil de gouvernance urbaine

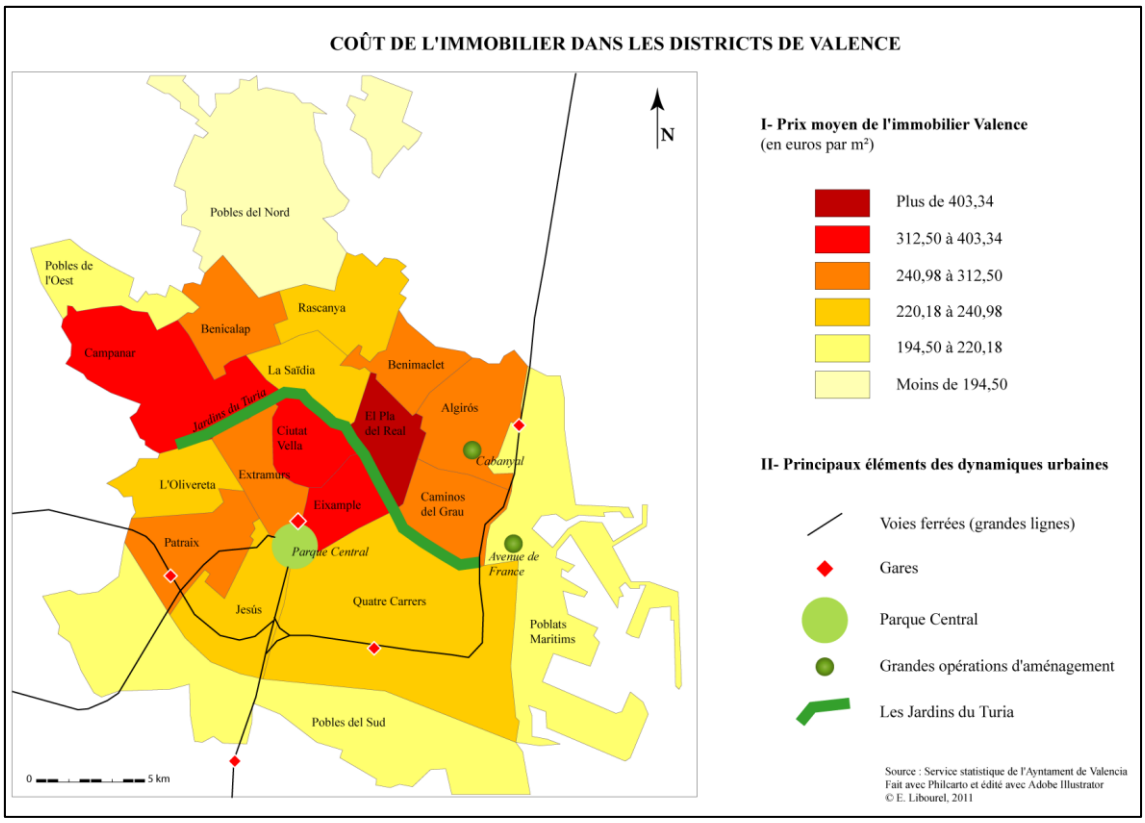
3.1. Une nouvelle centralité excentrée

Le but de la création de Parque Central est d'adosser à la création d'un pôle d'échanges multimodal des activités économiques et des éléments d'amélioration de la qualité de vie. Ces deux facteurs sont susceptibles de renforcer l'attractivité de quartiers relativement mal dotés.

[108] Source : site de la Société Valencia Parque Central
http://www.valenciaparquecentral.es/index.php?option=com_content&task=view&id=534&Itemid=346



Carte 7- Variation démographique de Valence entre 1981 et 2010



Carte 8- Prix moyens de l'immobilier à Valence (données 2009)

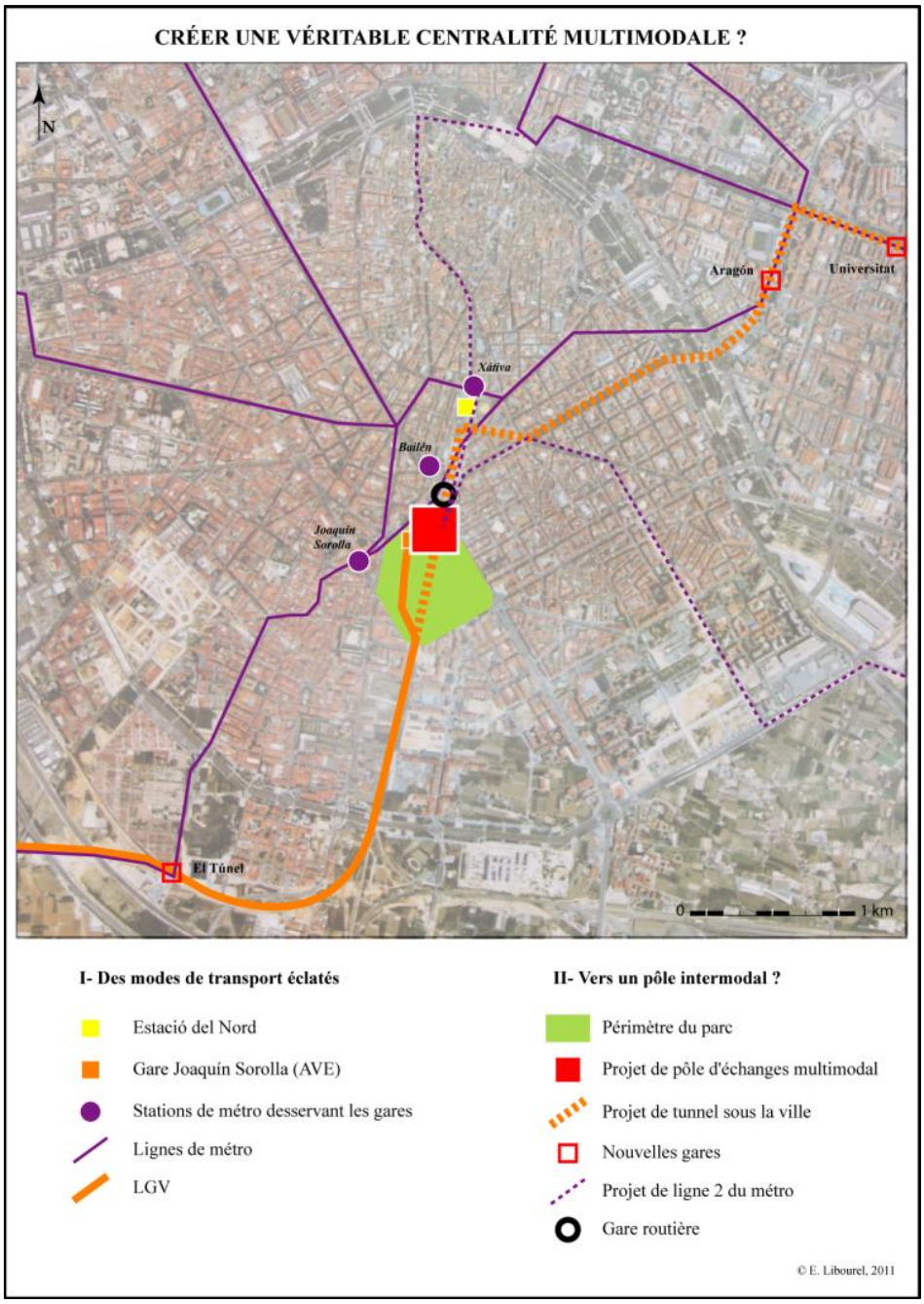
Les cartes ci-dessus montrent que les districts proches du périmètre de Parque Central sont relativement défavorisés dans la ville, mais très proches du centre le plus dynamique. Deux quartiers en particulier, l'Eixample et Extramurs, perdent des habitants, tout comme le centre de Valence, au profit des périphéries, mais restent des quartiers relativement bien lotis. Le prix du foncier y est élevé. L'Eixample notamment, construit sur le modèle de celui de Barcelone, est un quartier touristique aux immeubles de grande qualité. Situés au nord de la gare, ils sont au contact de la vieille ville, des arènes… À l'inverse, Jesús et Quatre Carreres sont des quartiers à l'habitat plus dégradé. Ils manquent d'équipements et d'activités de services.

Photographie 9- Dans le quartier Jesús, à proximité des voies ferrées

L'implantation d'entreprises prévue dans les tours de bureaux qui doivent être construites durant la première phase du projet est pensée comme un élément de centralité économique majeur, bien relié à une gare multimodale, ce qui est un enjeu majeur, comme le montrent les analyses sur l'implantation de quartiers d'affaires autour des pôles d'échanges nouveaux comme à Rotterdam, Lille, Lyon…[109]. Le Parque Central pourrait ainsi devenir un pôle important dans l'agglomération.

Ceci se double d'un phénomène de centralité symbolique marquée par la transformation du tissu urbain et la requalification des espaces publics. En effet, le parc devrait faire le lien entre des quartiers aujourd'hui séparés par les voies ferrées et constituer un lieu d'échanges et de sociabilité (par les loisirs individuels, par les activités économiques, mais aussi par l'organisation d'événements et de spectacles…). La présence d'un parc vient également améliorer la qualité de vie, et par ricochet augmenter les prix du foncier en marge des quartiers centraux.

[109] TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p.



Carte 9- Parque Central comme transition vers une centralité multimodale

Le double objectif de centralité va de pair avec l'amélioration de la desserte urbaine. La gare devrait être directement reliée au métro, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, en particulier à la future ligne 2 (voir annexe 9) et des couloirs devraient permettre d'accéder aux stations des lignes 1 et 3 du métro[110]. Une gare terminus de bus devrait également être réalisée, probablement à l'arrière de l'actuelle Estació del Nord.

[110] Mais si les responsables du service des transports de la Generalitat, dont dépend le métro, comme ceux du service de l'urbanisme de l'Ayuntament ou encore ceux d'ADIF et de Valencia Parque Central s'accordent à dire que ces connexions sont prioritaires, aucun n'en connaît les modalités pratiques.

3.2.Des incertitudes quant au devenir du quartier

À ces incertitudes sur les modalités pratiques de construction de la gare s'ajoutent des incertitudes sur le devenir du quartier. Le plan d'urbanisme associé au secteur Parque Central prend en compte un périmètre relativement vaste, qui va bien au-delà de l'emprise du parc et s'étend vers le sud, jusqu'à l'avenue Martínez Carrasco (boulevard de contournement routier de Valence), entre les rues San Vicente Mártir et Malilla[111]. Dans ce secteur, l'accent est mis sur l'aménagement en boulevard urbain de la coulée libérée par l'enterrement des voies et sur l'amélioration d'un bâti aujourd'hui dégradé.

Photographie 10- Le quartier Jesús, face à la gare Joaquín Sorolla

Photographie 11- Le quartier Jesús, à proximité de la passerelle de franchissement des voies

[111] Voir l'extrait du PGOU en annexe 12.

Photographie 12- Le quartier Quatre Carreres, face aux friches ferroviaires

Dans les quartiers Jesús et Quatre Carreres, qui jouxtent le périmètre ferroviaire et qui sont relativement mal dotés (voir cartes 7 et 8), le prix du foncier pourrait augmenter de manière significative avec la transformation du quartier. Les entretiens avec le service de l'urbanisme et avec un responsable de la société Valencia Parque Central[112] ont révélé à ce sujet une vision très libérale : le marché se chargera de réguler les prix et les actuels habitants, si leur bien prend de la valeur, sortiront gagnants. C'est sans compter sur le sort des locataires notamment. Au final, un fort déficit social se fait sentir dans le projet.

Enfin, dernier élément d'incertitude : le devenir de la Estació del Nord, bâtiment classé qui sera conservé mais n'accueillera plus de trafic ferroviaire. Plusieurs hypothèses sont émises, comme la transformation du bâtiment en centre commercial ou encore en immeuble de bureaux. La décision finale n'a pas encore été prise.

Le projet Parque Central semble être l'alpha et l'oméga de l'aménagement urbain, mais il ne prend que très peu en compte la ville comme un ensemble, alors même qu'il se veut centralité et qu'il est le lieu de convergence théorique des transports. Il donne une impression d'inachevé en ce qui concerne les réalisations concrètes, au profit d'une mobilisation dans le discours politique des facteurs d'attractivité pour la ville. Le rail, pourtant moteur du projet, semble singulièrement absent à la fois dans le paysage, dans les projets d'architectes et dans le discours des acteurs, comme si Parque Central, au départ projet de pôle d'échanges, cherchait avant tout à faire oublier l'emprise ferroviaire. En outre, si symboliquement et sur le papier du cabinet Gustafson-Porter le parc existe, ses modalités de mise en œuvre, de financement et de réalisation semblent floues.

[112] Entretiens réalisés à Valence respectivement les 15 et 23 mars 2011.

Chapitre 3 : L'urbanisme à Valence, au service d'une intégration métropolitaine dans le « corridor méditerranéen »

Le projet Parque Central est révélateur des ambiguïtés du rapport de Valence au rail. Il montre combien un projet de pôle d'échanges peut apparaître structurant pour la ville, mais également combien il peut être détourné de sa fonction d'infrastructure pour ne garder de lui que sa fonction urbanistique. Promu dans le cadre de l'arrivée de l'AVE et de l'intégration dans un futur « corridor ferroviaire méditerranéen », il apparaît comme un instrument au service de la construction politique d'une dimension métropolitaine pour Valence. De ce fait, la présence-absence du rail dans l'urbanisme valencien conduit à s'interroger sur la mobilisation du thème du corridor comme facteur de gouvernance métropolitaine dans un cadre institutionnel inexistant.

1. Le rail, au service caché des projets métropolitains

1.1. Un projet ferroviaire d'envergure métropolitaine

1.1.1. *La nouvelle gare centrale à l'articulation des échelles de la métropole*

Parque Central est avant tout un projet de pôle d'échanges, au sens où la nouvelle gare souterraine qui doit être construite a pour vocation d'accueillir les trains à grande vitesse tout comme les trains conventionnels, nationaux ou régionaux. Elle doit également permettre une bonne connexion avec le réseau de métro et les transports urbains (bus, station de taxis...). En effet, pour l'heure, ces différents modes sont séparés et souffrent d'un déficit de connexion. La gare Joaquín Sorolla est à 700 m de la Estació del Nord, reliée par une navette de bus réservée aux seuls voyageurs en correspondance munis de leur billet. Aucune des deux gares n'est directement connectée au métro : il faut sortir de la gare pour aller jusqu'à la station Xátiva (à une centaine de mètres) en ce qui concerne la Estació del Nord et jusqu'à la station Joquín Sorolla (à environ 250 mètres) pour ce qui est de la gare provisoire de l'AVE. Celle-ci est particulièrement mal desservie, ce qui a obligé ADIF et Metrovalencia à baliser au sol le parcours.

Photographie 13- Balisage au sol du parcours entre la gare et la station de métro Joaquín Sorolla

La revendication d'une meilleure interconnexion des différents modes de transport est portée dans la région valencienne par deux types d'acteurs et à deux échelles différentes. D'une part, les migrants pendulaires qui travaillent à Valence mais habitent la périphérie, relayés par les maires des petites villes des alentours, soulignent le déficit en matière de transports et la difficulté à relier de manière efficace deux points de l'aire urbaine : un cas d'étude est celui de la difficulté d'accès aux campus de l'Université de Valence pour les enseignants comme pour les étudiants[113].

D'autre part, les maires des villes de second rang de la Communauté valencienne, en particulier ceux des villes côtières touristiques, demandent à tirer profit de l'arrivée à Valence de l'AVE de Madrid et à ce que leurs intérêts soient pris en compte lors de l'élaboration du « corridor méditerranéen ». Cela passe par une amélioration des réseaux ferroviaires régionaux et en particulier par la mise en place du « *tren de la costa* », le « train de la côte » qui, centré sur la gare centrale de Valence, relierait toutes les villes côtières[114]. Il s'agit en fait d'une amélioration de la fréquence et de la qualité de service du réseau régional, les « cercanías », qui permettrait aux villes littorales de tirer profit de l'arrivée de l'AVE à Valence et d'éviter de subir un « effet tunnel » parce qu'elles ne seront pas desservies directement par la ligne à grande vitesse.

[113] ROMERO J., ALBEROLA M. (dirs.), 2005, *Los límites del territorio. El País Valenciano en la encrucijada*, Valence, PUV, 325 p.
[114] Voir annexe 10.

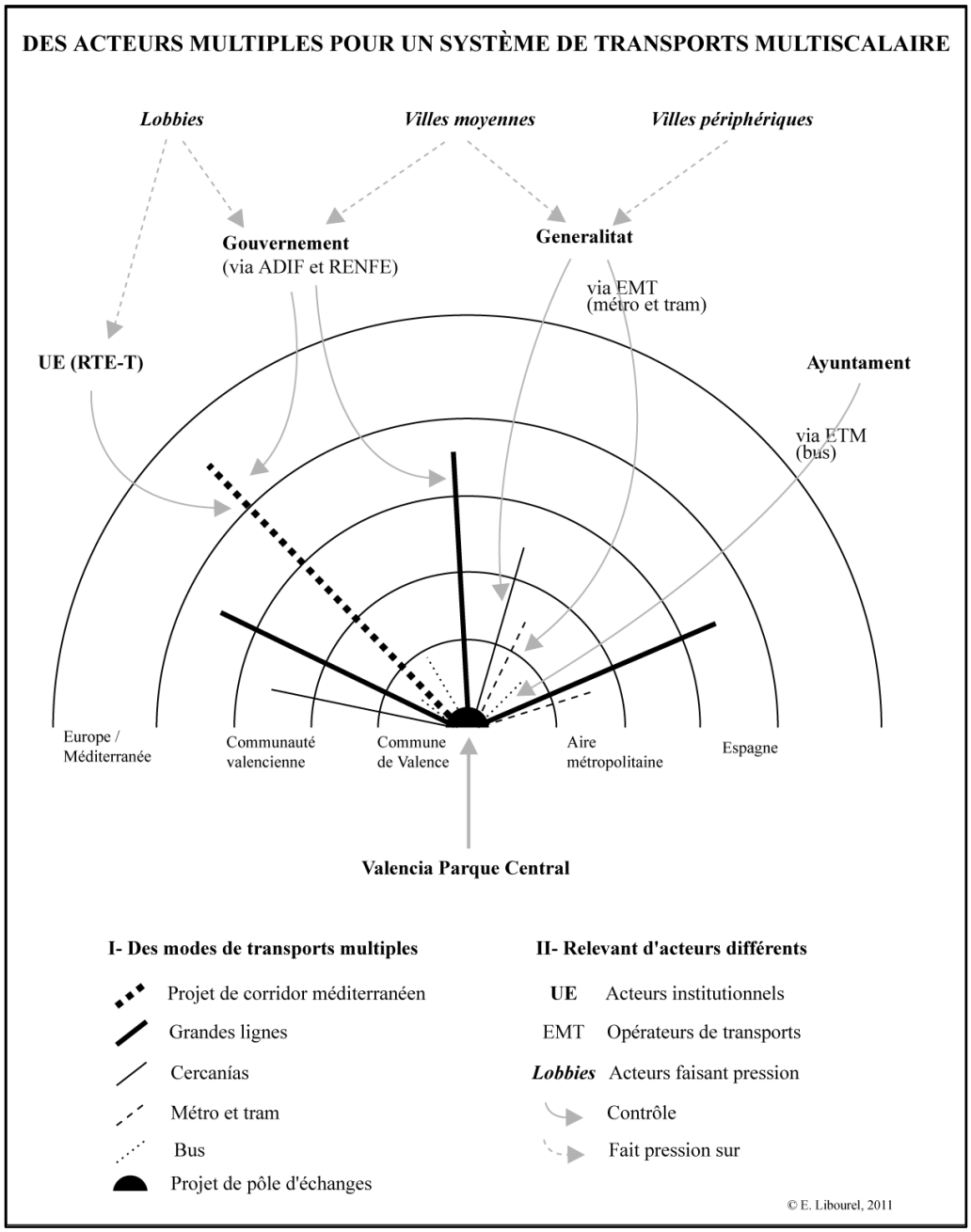


Schéma 4- La gestion d'un réseau multimodal par des acteurs multiscalaires

Articuler desserte nationale, régionale et locale est l'une des missions des pôles d'échanges, avec celle d'être des lieux publics où se concentrent des activités commerciales et des services. Il s'agit donc bien de créer un espace parcouru et polarisant dans la ville. Les auteurs de *Transport et architecture du territoire*[115] montrent que le pôle d'échanges est un élément important de l'urbanisme métropolitain et que son architecture ouverte le plus souvent sur la ville est à l'origine de la polarisation des activités et de la dynamisation des quartiers. C'est également sur l'aspect multiscalaire de l'infrastructure ferroviaire qu'insiste Corine Tiry dans l'ouvrage *Gares et*

[115] GRILLET-AUBERT A., GUTH S., 2003, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, IPRAUS, 155 p.

dynamiques urbaines[116] en montrant que les choix d'implantation des pôles d'échanges doivent de plus en plus répondre à une demande de centralité articulant les différentes échelles du développement urbain : locale, métropolitaine, régionale ou internationale.

1.1.2. *Enterrer l'infrastructure, faire la ville verte*

Dans ce contexte, le choix de faire disparaître entièrement du paysage le nouveau pôle d'échanges de Valence est étonnant. La principale raison invoquée est celle de la réhabilitation d'une friche ferroviaire et de sa transformation en parc qui permet de créer un vaste espace vert rendu aux citoyens au centre de la ville, en effaçant la coupure que représentaient les voies. Néanmoins, le démantèlement des voies de triage aujourd'hui inutilisées et l'enterrement des voies d'accès à la gare ou l'aménagement paysager de l'abord de ces voies couplé à de nombreux dispositifs aériens de franchissement auraient aussi pu laisser la place à un espace vert conséquent et à une gare en surface. Le deuxième argument est que la Estació del Nord étant un bâtiment classé, il est impossible de la démolir pour faire place à un pôle d'échanges plus vaste ouvert sur la ville. Ce dernier aurait nécessairement été en arrière de la gare actuelle, donc masqué. Mais, là encore, l'hypothèse d'une extension moderne du bâtiment historique, comme cela a pu se faire dans de nombreuses gares, à commencer par la Gare du Nord à Paris ou encore la gare Bordeaux-Saint-Jean[117], était certainement envisageable. Or l'appel à projets lancé auprès des architectes était très clairement tourné vers l'enterrement de l'ensemble de l'infrastructure, puisqu'est attribué un espace de près de 25 ha au parc et aux immeubles de bureau, à l'exclusion de toute infrastructure ferroviaire.

À Valence, la dimension environnementale est évidente dans le Parque Central, d'autant que celui-ci devrait devenir le premier parc urbain labellisé « haute qualité environnementale » en Europe. Mais la dimension culturelle n'en est pas absente. En effet, les bâtiments classés, anciens entrepôts construits par l'architecte Ribes en même temps que la gare, seront conservés et deviendront des lieux d'exposition ou de manifestations culturelles. À travers cette double préoccupation, c'est bien son image de métropole, tête de réseau urbain et centralité culturelle et fonctionnelle que Valence cherche à mettre en valeur, afin de renforcer sa position de capitale régionale et de nœud dans le « corridor méditerranéen ».

[116] TIRY C., « Métropoles régionales et grande vitesse : des projets de centralités multiscalaires », *in* TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p.

[117] Dans ce cas précis, c'est même l'extension de la gare historique, sa transformation en pôle d'échanges multimodal, qui est prétexte à une vaste opération de réaménagement urbain : Euratlantique.

1.2. La fonction ferroviaire détournée

1.2.1. *L'AVE, objet politique*

Le « corridor méditerranéen » et l'arrivée de l'AVE à Valence sont deux thèmes qui intéressent des acteurs à des échelons très variés, comme nous l'avons vu (tableau 3). Or ces différents acteurs défendent des visions singulières de l'aménagement urbain et de la place de la ville de Valence, selon qu'ils prônent un corridor de fret ou de passagers et en fonction de la valeur qu'ils attachent aux aménagements urbains.

Mais pour les acteurs politiques municipaux et régionaux, comme pour les maires des communes côtières, c'est l'AVE qui est mis en avant en permanence. Nous avons vu qu'il est l'objet de toutes les revendications, mais lorsque l'on regarde de près, c'est moins pour des enjeux de connexion interurbaine que pour des raisons électorales et de prestige urbain. En effet, l'AVE est toujours évoqué, notamment dans la presse, comme un élément qui doit permettre à Valence de se hisser à un rang européen. Cette attitude qui considère l'infrastructure comme un outil au service du politique est d'ailleurs parfois raillée.

1.2.2. *L'AVE, objet populaire*

Le rail semble donc être un élément décisif de l'insertion de Valence dans le « corridor méditerranéen », parce que l'arrivée de l'AVE et la perspective d'une amélioration des liaisons littorales lui permet de repenser son système de transports à toutes les échelles et de renforcer sa position de nœud de communications. Mais il est occulté en tant que tel au profit d'opérations d'aménagement urbain comme Parque Central, porteuses d'une image positive et de qualité de vie.

Cette attitude qui consiste à chercher à « faire métropole » s'inscrit dans un contexte européen de renouvellement des fonctions urbaines et des mobilités métropolitaines. En effet, le rail y prend une place croissante et posséder un tram ou être doté d'une gare sur une LGV devient un facteur d'attractivité indéniable. Elle s'inscrit également dans le contexte d'une préoccupation croissante pour la « nature en ville ». L'idéal de la ville durable repose en effet sur des mobilités moins polluantes mettant l'accent sur les transports en commun, notamment ferroviaires, sur l'aménagement d'espaces verts et sur l'importance accordée au facteur social à travers en particulier les espaces publics[118]. C'est cet idéal qui est ici mis en avant.

[118] Ces thèmes sont aujourd'hui repris par la plupart des grandes villes et se retrouvent en particulier dans les Agenda 21 locaux mis en place. Il est notable que Valence n'en ait pas encore.

La réappropriation politique des infrastructures ferroviaires au profit de la construction d'une image métropolitaine se double d'une réappropriation populaire de ce thème, en particulier dans les quartiers proches de la gare et du futur Parque Central.

Photographie 14- Une *falla* face à la gare Joaquín Sorolla

Au moment des Fallas[119], les quartiers de Valence érigent dans les rues d'éphémères mais monumentales sculptures en bois et papier mâché qui représentent satiriquement des personnages publics, des attitudes, des allégories... La *falla* ci-dessus était construite devant la gare Joaquín Sorolla. Elle représentait pour l'essentiel des personnages politiques nationaux ou locaux (José Luis Zapatero, Francisco Camps, Rita Barberá...[120]), dont elle tournait le caractère, les actions ou la réputation en dérision. Le thème de l'AVE et la manière dont il est surinvesti par le personnel politique y étaient raillé sur les écriteaux accompagnant une bonne moitié la moitié des figures.

[119] Les Fallas sont une fête qui dure toute la semaine du 15 mars et qui est particulièrement suivie dans la Communauté valencienne. Les habitants des quartiers, réunis en associations, construisent pour l'occasion de grandes statues parodiques exposées durant toute la semaine et brûlées dans la nuit du samedi au dimanche. C'est l'occasion d'une grande fête populaire.
[120] Voir photographies en annexe 11.

Photographie 15- Rita Barberá représentée sur une falla face à la gare Joaquín Sorolla

L'écriteau qui accompagne la statue impérieuse de Rita Barberá la présente comme une responsable politique opportuniste : « Cette dame est la chef du parti au pouvoir. Et elle est arrivée en une heure, voyant qu'on inaugurait l'AVE ». Cette expression met en doute la réelle participation de la maire de Valence dans le processus d'obtention de l'AVE à Valence et la montre comme une politicienne qui a su détourner l'événement à son profit. Ceci est révélateur des enjeux de pouvoir et des enjeux électoraux qui sous-tendent la question ferroviaire.

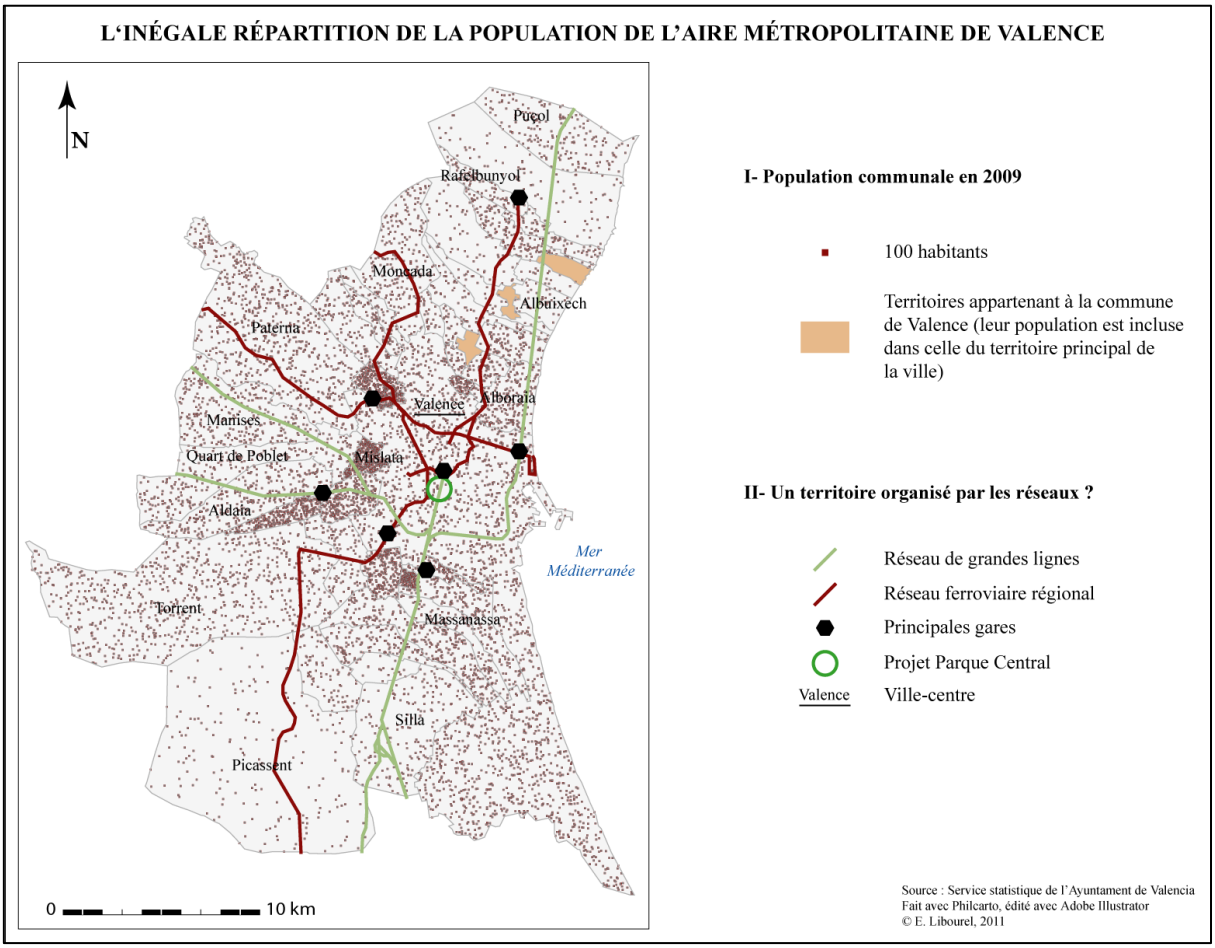
L'AVE et le ferroviaire d'une manière générale sont donc considérés comme des éléments importants de l'aménagement et des dynamiques urbaines à Valence. L'ensemble des actions qui sont menées semblent viser un but principal : faire de Valence une métropole à l'échelle nationale, voire européenne et méditerranéenne en lui donnant une place majeure dans le futur « corridor méditerranéen ».

2. Faire métropole à Valence

2.1.Valence dans son aire métropolitaine

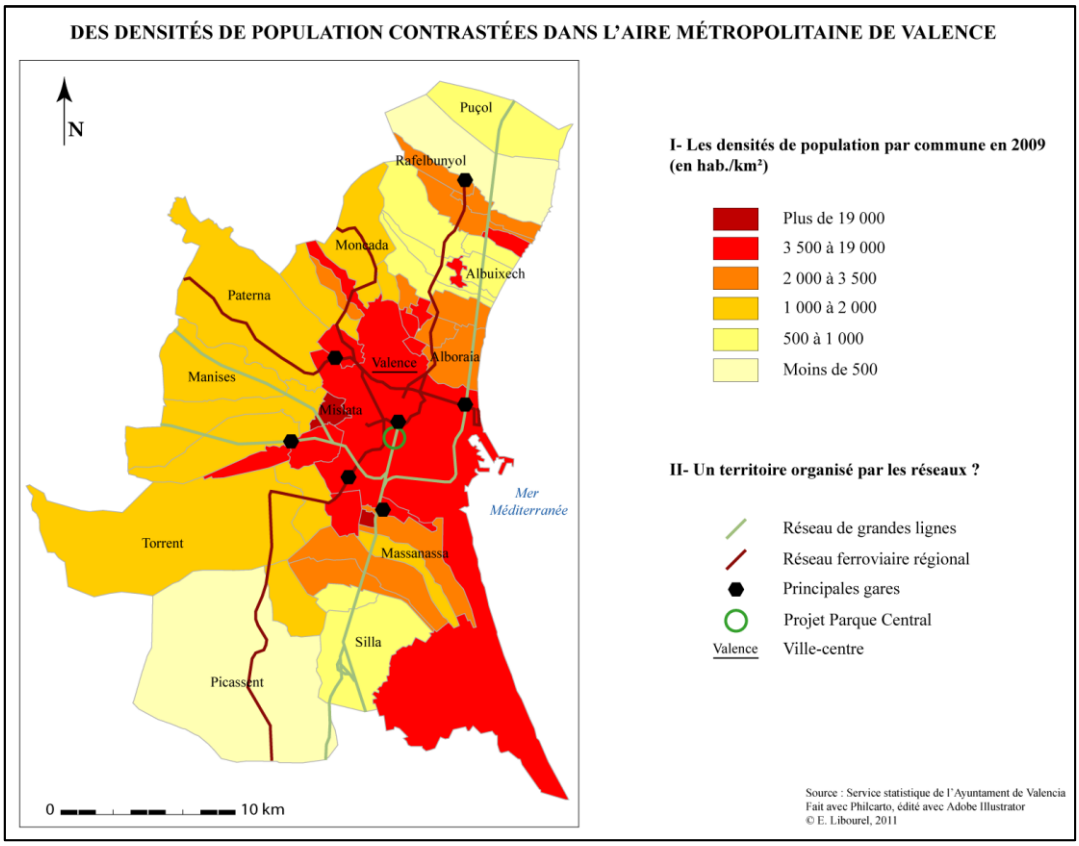
Valence est capitale de la Communauté autonome de Valence et de la Province du même nom. L'étude de sa situation socio-économique dans son aire métropolitaine[121], constituée de quatre *comarcas* (Valence, L'Horta Nord, L'Horta Oest, L'Horta Sud), à partir de données démographiques[122] permet d'évaluer cette place de tête de réseau.

La répartition de la population ainsi que les densités montrent une nette prépondérance de la commune de Valence, liée à son rôle de ville-centre ancienne. Néanmoins, si l'on observe l'évolution démographique, la croissance des communes périurbaines et leur densification montre un plus grand dynamisme démographique dans la période 2001-2009, ce qui témoigne de l'importance de la dynamique de périurbanisation.

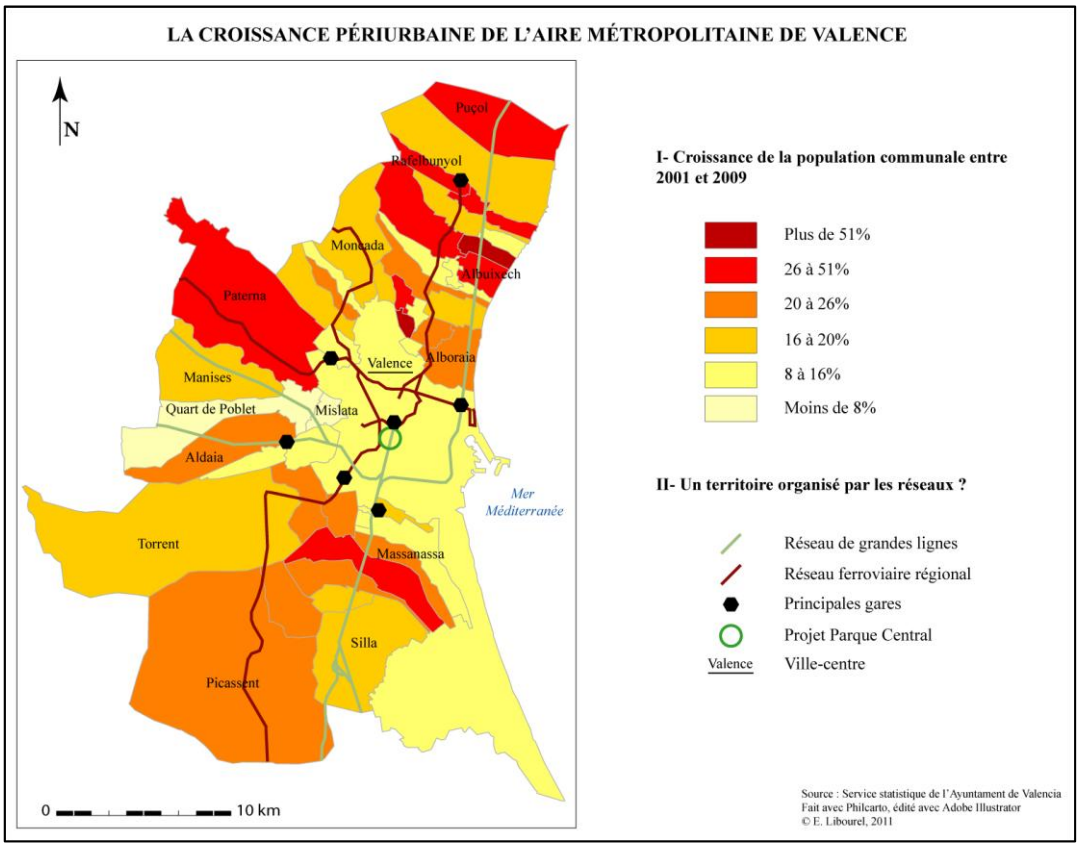


Carte 10- Répartition de la population de l'aire métropolitaine de Valence en 2009

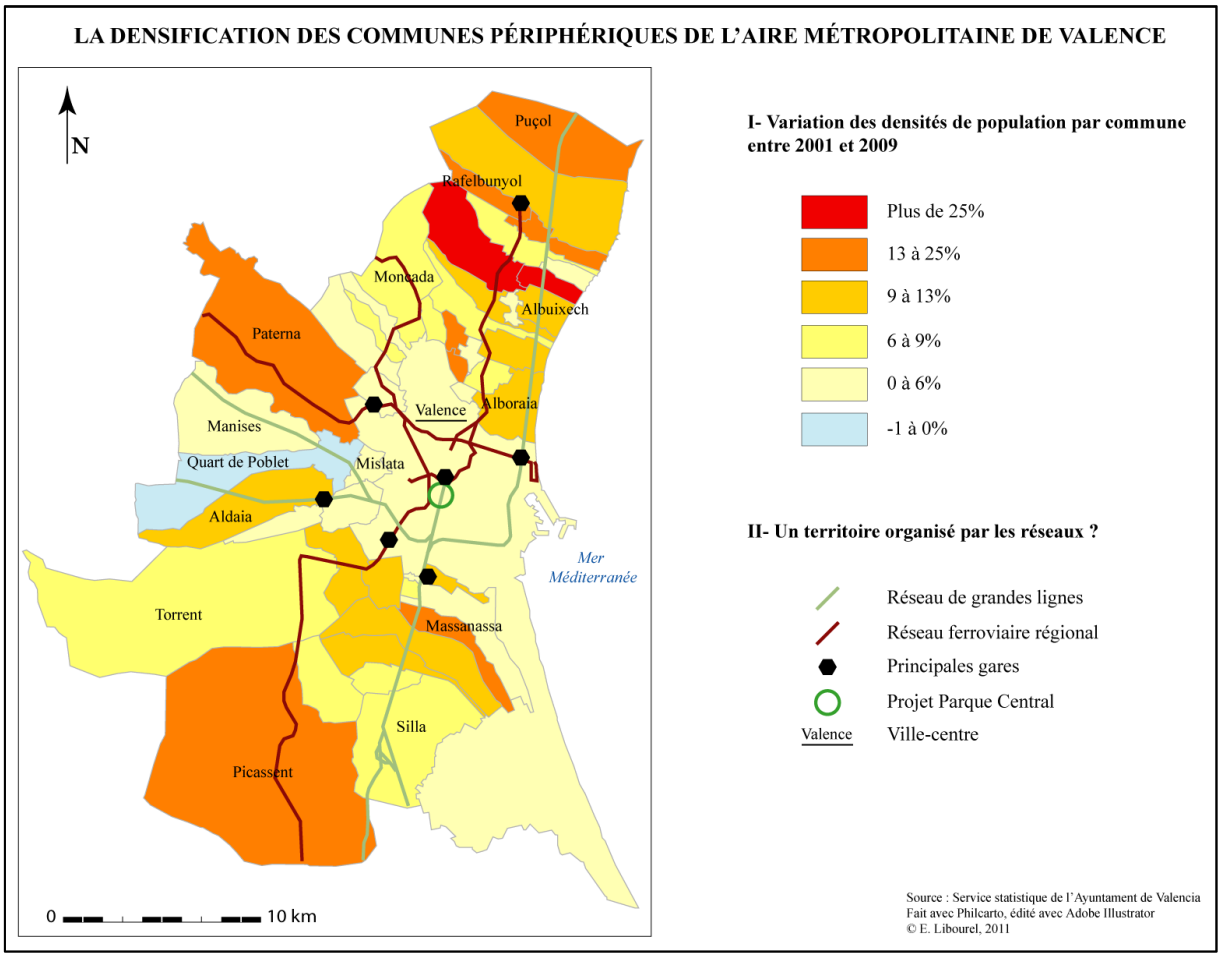
[121] On entendra ici « aire métropolitaine » au sens statistique que lui donne l'Ayuntament de Valencia (la Mairie de Valence), c'est-à-dire l'ensemble de quatre *comarcas* dont Valence et les trois qui la jouxtent.
[122] Ces données sont issues du site de l'IVE, l'institut de statistiques valencien.



Carte 11- Densités de population dans l'aire métropolitaine de Valence en 2009



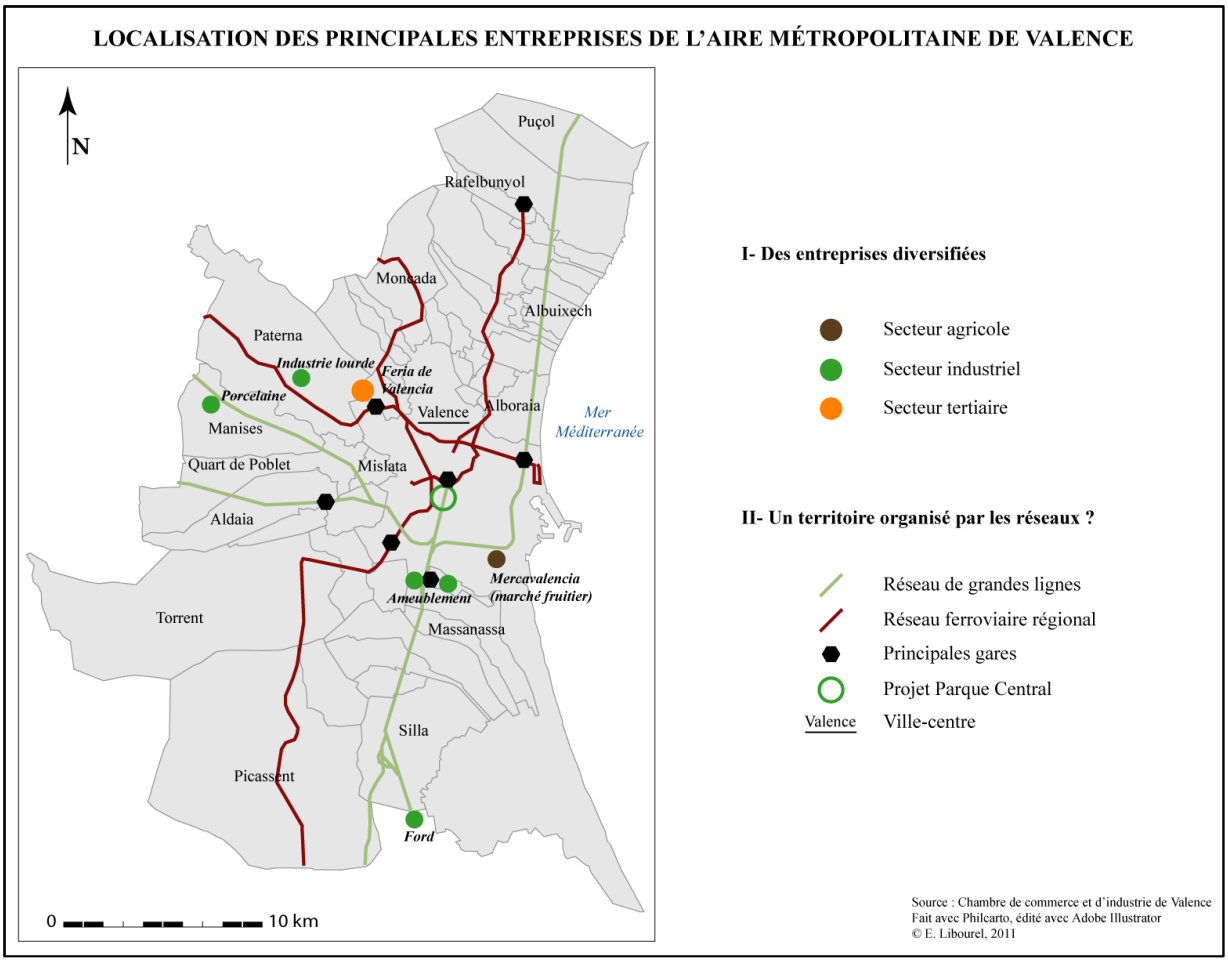
Carte 12- Croissance démographique de l'aire métropolitaine de Valence de 2001 à 2009



Carte 13- Variation des densités de population dans l'aire métropolitaine de Valence entre 2001 et 2009

En complément de ces données concernant la population de l'aire métropolitaine et son évolution, une carte de la localisation des principales entreprises[123] de la région valencienne montre que ces dernières se situent majoritairement en dehors de la ville. Valence apparaît donc comme la capitale d'une aire métropolitaine attractive, mais qui doit prendre en compte sa périphérie, démographiquement et économiquement plus dynamique que la ville-centre. En effet, ce sont les communes littorales et périurbaines qui concentrent le plus fort dynamisme dans les années 2000. Cette observation renforce la nécessité de penser une échelle supra-communale pour donner une cohésion à la région économique.

[123] Aucune donnée statistique sur l'économie n'étant disponible à cette échelle, l'emplacement des secteurs d'activités les plus importants d'après la Chambre de Commerce et d'Industrie donne une approximation raisonnable.



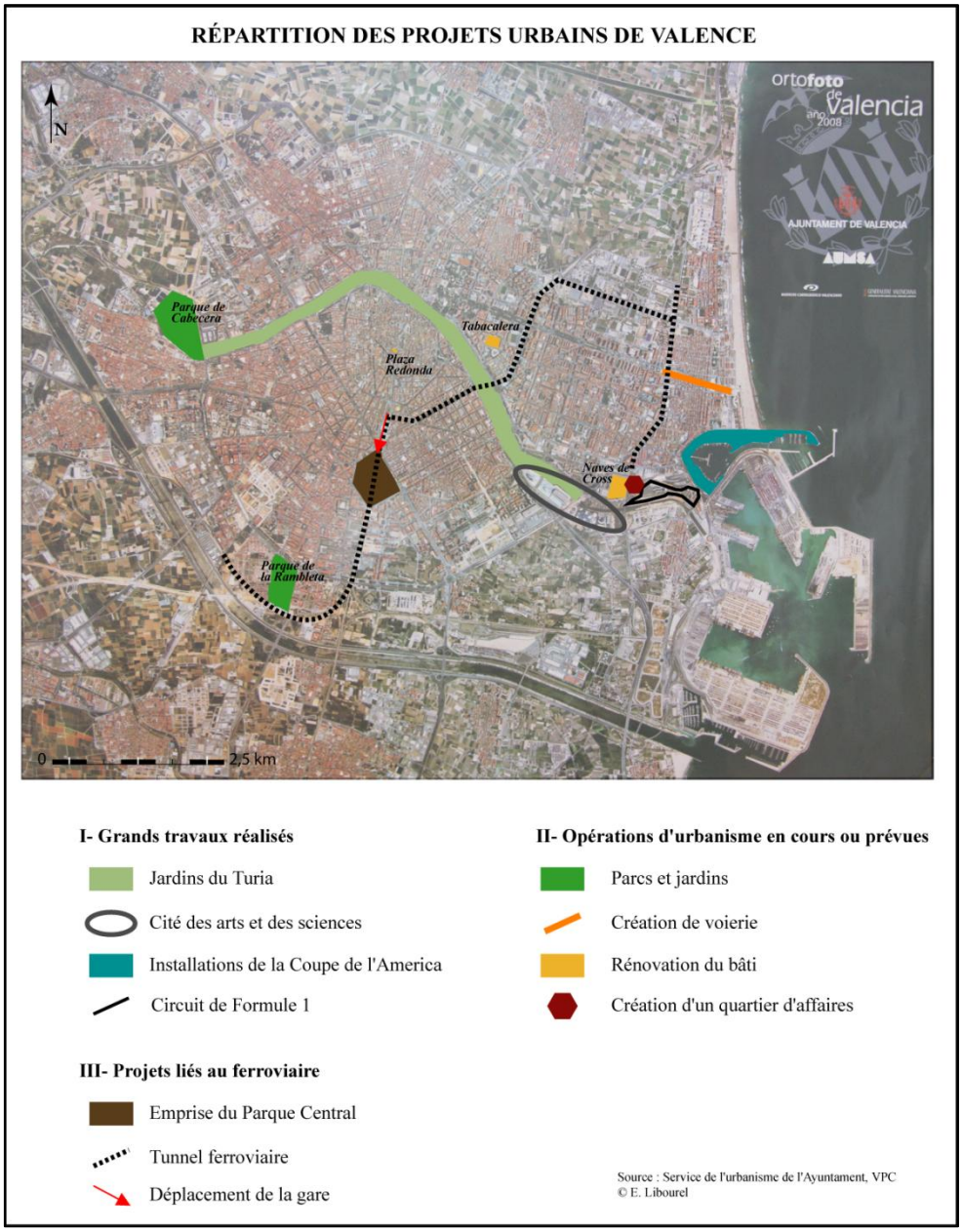
Carte 14- Localisation des principales activités économiques de Valence

C'est donc bien la question de la métropolisation qui est ici posée, comme phénomène géographique, mais aussi politique, culturel et urbain, comme processus de concentration des hommes, des activités et des fonctions de commandement qui fait accéder certaines grandes villes au rang de métropoles, de villes mères. On le voit, Valence concentre les fonctions de commandement politique (ville, capitale de Province et de Communauté autonome) et économique avec la présence du port et de grandes entreprises. Les fonctions culturelles sont également bien représentées à travers la place faite à l'architecture et aux musées. Néanmoins, les principaux sièges d'entreprises sont à l'extérieur de la ville de Valence, dans une aire urbaine sur laquelle la ville-centre n'a aucune prise administrative.

La création d'un nouveau pôle d'échanges multimodal et multiscalaire pourrait venir pallier ce déficit en renforçant la cohérence de fait de la région urbaine. Pourtant, l'Ayuntament ne prend pas en compte cette situation et tous les projets d'aménagement continuent d'être pensés à l'échelle de la commune de Valence.

2.2. Des projets urbains pour une envergure métropolitaine

La ville de Valence a mis en place depuis les années 1960, et particulièrement depuis le PGOU de 1988, de nombreux projets d'aménagement et de renouvellement urbain. Ceux-ci se sont succédés avec une idée directrice : rendre à Valence un aspect plus attractif en la dotant d'équipements métropolitains et de fonctions supérieures. Les aménagements de la partie est du Turia, qui accueillent musées et salles de spectacles, en sont un bon exemple. De même, le réaménagement de la darse Juan Carlos I pour la Coupe de l'America de 2007 en témoigne[124].



Carte 15- Les principaux projets urbains de Valence

[124] BORJA J., MUXÍ Z. (dirs), 2004, *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Barcelone, Universidad politécnica de Cataluña, 231 p.

Les opérations d'aménagement en cours ou en projet complètent un mouvement de rénovation urbaine déjà ancien qui s'est traduit par la réhabilitation du centre ancien et la création de vastes espaces verts. Deux points communs ressortent des opérations d'aménagement urbain récentes : d'une part, elles sont toutes liés à la création de nouveaux espaces publics ou à l'attraction d'activités tertiaires ; d'autre part, elles ont pour but de donner une image moderne et dynamique de Valence, y compris autour des infrastructures moins amènes.

Le rail est très important dans les projets urbains de Valence, mais quasi exclusivement sous l'angle de l'AVE. En réalité, il est avant tout un élément fort de l'argumentation en faveur de grands projets, comme un élément légitimant des dépenses en matière d'urbanisme qui ne sont pas toujours adaptées aux besoins des habitants. L'AVE est ici compris comme un facteur d'image à une échelle très locale. Néanmoins, si l'on analyse les projets urbains réels, l'on s'aperçoit qu'ils sont tout à fait détachés, pour la plupart, de la problématique ferroviaire.

La ville de Valence semble avoir tourné le dos à la question du fret et se désintéresser des débouchés offerts à son port, comme si celui-ci était tout à fait détaché d'elle. Cette posture de la part des dirigeants aboutit à une concentration des discours sur la question de la grande vitesse, qui est la « grande affaire » du moment. Elle est l'objet dont la mairie s'est emparée pour promouvoir l'image de la ville et pour légitimer les dépenses pharaoniques liées à des projets urbains dont le lien avec l'AVE est parfois douteux. En effet, même Parque Central, pourtant projet de reconversion des friches ferroviaires et nouvelle gare enterrée, est finalement très peu lié aux questions d'infrastructure, si bien que le parc est l'objet de toutes les attentions alors que la gare est quasiment absente.

Le saut d'échelle entre développement local et visibilité internationale met en relief l'absence de véritable échelle métropolitaine légitime. Valence tente donc de tirer profit de son insertion dans le réseau à grande vitesse pour valoriser son territoire sans parvenir pour autant à constituer une interface entre réseau et territoire. En effet, le lien entre la ville et le rail, invoqué comme constante urbanistique de Valence, semble en fait être un prétexte, un argument, pour justifier des programmes ambitieux qui ne sont liés au ferroviaire que de très loin.

Dès lors se pose la question de la manière dont le rapport réseau/territoire se constitue à Valence dans le discours de différents acteurs, mais aussi dans les pratiques urbanistiques et les priorités affichées. Cette question des logiques concurrentes de développement a pour corollaire celle des attentes placées dans le « corridor méditerranéen » à toutes les échelles, en matière économique, mais également en matière d'organisation du territoire. En particulier, la question de savoir si un « territoire de corridor » singulier est susceptible de se construire est posée.

Troisième partie- Valence et le rail : un rapport réseau/territoire original pour l'inscription de la ville dans le « corridor »

Le rapport de Valence au rail est ambigu. Il pose la question de la conception du rapport réseau/territoire, et en particulier du rôle de la ville comme nœud dans le réseau. Si la nouvelle gare semble être, en tant que parc et non en tant que pôle d'échanges, un véritable lieu de centralité dans la ville, cela ne semble pas se traduire par une fonction d'interface entre le réseau ferroviaire et les différentes échelles territoriales. Le rapport réseau/territoire est généralement pensé comme l'existence d'une interface, le plus souvent manifestée dans un point nodal, entre des territoires et un réseau. La mise en contact de ces deux types d'espaces crée des rapports de complémentarité ou d'interaction féconds qui donnent à la notion d'interface, de contact entre deux domaines, tout son sens.

Or dans le cas de Valence, c'est moins une complémentarité qu'une utilisation de la présence du réseau comme argument d'aménagement du territoire à l'échelle locale qui semble se dessiner. Ceci nous conduira à nous interroger sur les attentes placées dans le développement du « corridor méditerranéen » par les différents acteurs, et sur leur décalage avec ses retombées envisageables. La question d'une réinvention possible d'un rapport réseau/territoire originel dans le cas de Valence est ainsi posée, de même que la question de l'originalité de cet exemple. S'il s'agit d'un cas isolé, son exceptionnalité devra être expliquée. Si en revanche il s'agit d'un cas exemplaire, il pourra nous permettre de proposer un modèle interprétatif nouveau sur le rapport réseau/territoire.

Chapitre 1er : La relation au « corridor méditerranéen » : entre symbole et intérêt économique

La connexion au réseau de transport ferroviaire est très attendue par les différents acteurs valenciens, nationaux, voire supranationaux. Leurs attentes reposent sur des considérations économiques et sociales, mais aussi de prestige. Le « corridor méditerranéen » apparaît dans ce contexte comme un fantasme, un idéal-type du réseau. Sa nouveauté, par sa logique axiale et par les aménagements qu'il peut induire, est un atout pour une ville qui cherche à se moderniser. Dès lors, la question est de savoir quelle est la part de la réalité économique et de l'image dans l'évocation du « corridor méditerranéen » par les différents acteurs.

1. Perspectives pour les territoires du corridor méditerranéen

1.1. Des études d'impact faiblement mises en valeur

1.1.1. *La compétitivité, absente des documents et des discours*

Dans les entretiens, les seuls acteurs à exprimer un point de vue sur la pertinence économique du « corridor méditerranéen » sont les *lobbies* économiques et certains universitaires. Leurs points de vue se rejoignent pour l'essentiel sur l'idée que l'amélioration nette de la desserte du littoral méditerranéen pour le fret ferroviaire est une nécessité économique – elle renforcerait la compétitivité des ports espagnols et des entreprises dans le contexte européen – et infrastructurelle, puisque la route est aujourd'hui saturée par les convois de camions, tandis que la voie ferrée, par endroits à voie unique, n'est pas aux normes européennes.

Du point de vue de Business Eumed, le corridor de fret serait indispensable pour garantir la compétitivité des ports espagnols en Europe, mais aussi en Méditerranée, puisque l'hinterland devient un facteur discriminant dans une compétition de plus en plus vive. Rafael Puig, Directeur du *lobby* à Barcelone, évoque la possibilité d'un accroissement important de l'activité portuaire de la façade méditerranéenne espagnole si les conditions de desserte sont améliorées.

Ces analyses sont reprises par des universitaires, au premier rang desquels l'économiste Germà Bel[125] qui démontre que si 40% des marchandises espagnoles transitent aujourd'hui par le « corridor méditerranéen » autoroutier, il existe un très fort potentiel de report modal du fret si le

[125] BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p.

corridor ferroviaire est construit. Mais cela suppose des voies réservées aux marchandises, interopérables avec la France et doté de conditions de circulation optimales. À l'inverse, un corridor de passagers n'aurait d'après lui pas de sens.

Sans aller jusqu'à des prévisions de trafic chiffrées, d'autres universitaires rencontrés à Valence[126] témoignent de l'importance qu'ils accordent à la question du fret et déplorent que la politique de Valence soit exclusivement tournée vers l'AVE. C'est ce qui ressort très clairement du numéro spécial de la revue *Nexe* publié en février 2011[127], et qui porte sur la question du corridor. Néanmoins, pour Joan Romero, il ne faut pas pour autant exclure l'idée d'une liaison de passagers qui à terme pourrait avoir également une pertinence économique.

1.1.2. *Quelques éléments de prospective*

Il est particulièrement difficile d'obtenir des données chiffrées des estimations de trafic pour les différentes hypothèses du « corridor méditerranéen », au point que l'existence de tels éléments de prospective est douteuse. Néanmoins, les supports d'une journée d'études qui s'est tenue à Valence le 27 septembre 2007 sur les impacts de l'AVE dans la Communauté valencienne[128] montrent qu'il existe des analyses, avec toutes leurs ambiguïtés, centrées sur l'AVE Madrid-Valence. Si elles ne portent pas sur le « corridor », elles peuvent aussi être un indicateur des effets attendus de la grande vitesse sur le territoire.

ADIF a fait dans ce cadre une communication intitulée « Les effets de l'investissement public dans les infrastructures de transport dans la Communauté de Valence ». Mais elle est en réalité essentiellement descriptive et ne pousse pas dans le sens d'une réelle analyse d'impact. L'unique scénario présenté est en fait le calendrier des travaux prévus, avec une insistance particulière sur les aspects techniques concernant les voies et la régulation du trafic. Les enjeux économiques ou territoriaux sont cependant éludés.

RENFE, l'opérateur du réseau, propose quant à lui une double évaluation de l'impact de la LGV Madrid-Valence :

- Les impacts de la construction soulignent que cette dernière représente un surcroît d'activité et d'emploi qui équivaudrait à 19,6% du PIB de la Communauté

[126] Entretiens menés avec Josep Vicent Boira et Joan Romero les 15 et 25 mars 2011 à Valence.
[127] BOIRA J. et al., 2011, *El Corredor mediterrani, Nexe. Debats Valencians*, n°8, fevrier 2011 (numéro spécial), Valence, Tirant lo Blanc, 72 p.
[128] Ces documents m'ont été fournis lors d'un entretien avec un responsable de la Société Valencia Parque Central.

autonome[129], et que chaque emploi créé par la construction créerait un emploi induit supplémentaire.

- Les effets de la mise en service de l'AVE seraient également importants. Ils seraient notamment à l'origine d'une croissance équivalente à 2% du PIB valencien[130]. Surtout, elle créerait les conditions d'une meilleure compétitivité de Valence et de nouvelles opportunités commerciales.

Ces données doivent être remises dans leur contexte. Invérifiables en l'état, elles ne sauraient constituer un élément de l'analyse, mais elles valent comme élément du discours de l'opérateur du réseau, dont l'intérêt manifeste est de promouvoir un trafic dont il sera le premier (et dans un premier temps le seul) bénéficiaire. L'accent est donc mis sur les retombées positives pour la ville et la région.

Durant la même journée d'études, des chercheurs ont été amenés à se prononcer, et leur point de vue est plus nuancé. Óscar Álvarez et Leandro García, économistes de l'Université de Valence, chercheurs à l'Instituto de Economía Internacional, ont soumis une contribution intitulée « Synergies et externalités positives de l'arrivée de l'AVE dans la Communauté valencienne ». Le titre de la communication témoigne d'un parti-pris favorable à l'AVE. Néanmoins, ils s'attachent à évaluer les coûts et les bénéfices socio-économiques (et non pas financiers) de l'AVE, et concluent à une regrettable absence de débat sur la question ; ils soulignent toutefois que l'ensemble des acteurs à toutes les échelles, voyant dans l'AVE un symbole de modernité, ont appuyé le projet : les usagers et les administrations y trouvent politiquement leur compte, les constructeurs de matériel roulant y voient un marché porteur, et la Commission européenne l'intègre à une politique de développement de la grande vitesse en Europe.

Ces éléments d'analyse sont, on le voit, très lacunaires. Les études d'impact chiffrées, qui ne doivent pas manquer d'exister (au moins du côté du *Fomento*), ne sont pas rendues publiques. En outre, les analyses disponibles ne portent que sur l'axe Madrid-Valence et aucune donnée prospective n'est encore disponible pour le projet de « corridor méditerranéen ». Ce dernier ayant été officiellement décidé en mars 2011, de telles études devraient être en cours actuellement, mais elles ne sont pas publiées. Néanmoins, le cas de l'AVE Madrid-Valence est intéressant pour comprendre la sélectivité des arguments mis en avant et le discours unanime qui se développe autour de l'AVE.

[129] Les données utilisées et le mode de calcul de ce chiffre ne sont pas explicités.
[130] Là encore, les métadonnées ne sont pas disponibles.

1.2. Les apports d'une analyse comparative : l'évaluation du PEIT

L'Observatoire de la Mobilité métropolitaine (OMM), laboratoire de la *Escuela de Caminos*[131] sise à Madrid, a quant à lui publié une étude sur les transports qui tente de mettre en évidence les conséquences territoriales prévisibles des projets du PEIT, et qui permet d'étudier les effets attendus du « corridor ferroviaire méditerranéen », en les comparant avec ceux d'autres axes de transport[132]. Cette étude est une évaluation du PEIT[133], le Plan stratégique d'infrastructures de transports pour la période 2007-2020. Il s'agit d'une étude d'impacts économiques et territoriaux, qui repose sur la méthodologie d'un modèle intégré d'évaluation, regroupant des critères économiques, de demande, d'accessibilité et d'environnement (voir détail de la méthodologie en annexe 13). De ces calculs ressortent une série d'indicateurs qui permettent de cartographier les changements attendus de la réalisation des infrastructures prévues par le PEIT.

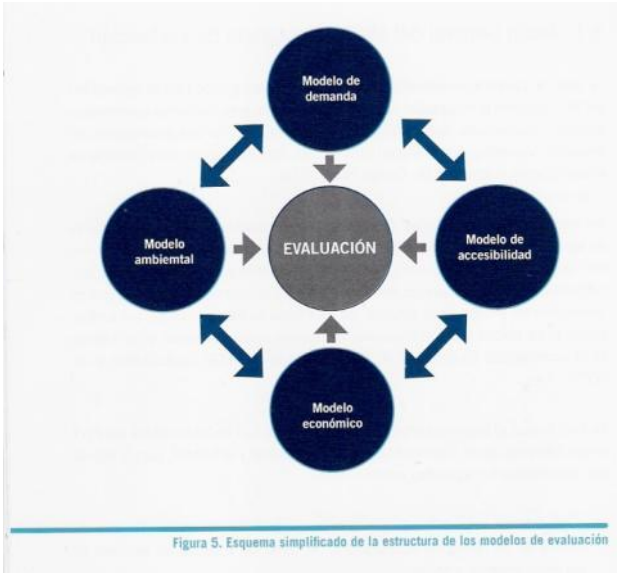


Figure 12- Méthodologie de l'évaluation du PEIT[134]

En ce qui concerne le ferroviaire, les différents modèles montrent qu'à l'échelle de l'Espagne, les lignes qui auraient le plus d'impact sur les territoires environnants seraient celles du Nord-ouest, aujourd'hui déficitaire en infrastructures de transport. Néanmoins, la réalisation du corridor ferroviaire méditerranéen aurait également un impact : celui-ci serait surtout notable au

[131] La *Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos* est l'école d'ingénieurs equivalente à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées en France.
[132] MONZÓN A., ORTEGA E., LÓPEZ E., 2010, *Evaluación de los Impactos Territoriales y Económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020*, Madrid, Cuadernos de investigación del transporte / Colegio de Ingenieros de Caminos, 149 p.
[133] MINISTERIO DE FOMENTO, 2004, *Plan estratégico de infraestructura y transporte. 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 184 p.
[134] MONZÓN A., ORTEGA E., LÓPEZ E., 2010, *Evaluación de los Impactos Territoriales y Económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020*, Madrid, Cuadernos de investigación del transporte / Colegio de Ingenieros de Caminos, 149 p.

sud, entre Murcie et Algesiras, là où le train est aujourd'hui peu développé et où l'efficacité du réseau comme l'accessibilité potentielle se verraient nettement renforcés (voir figures 12 et 13).

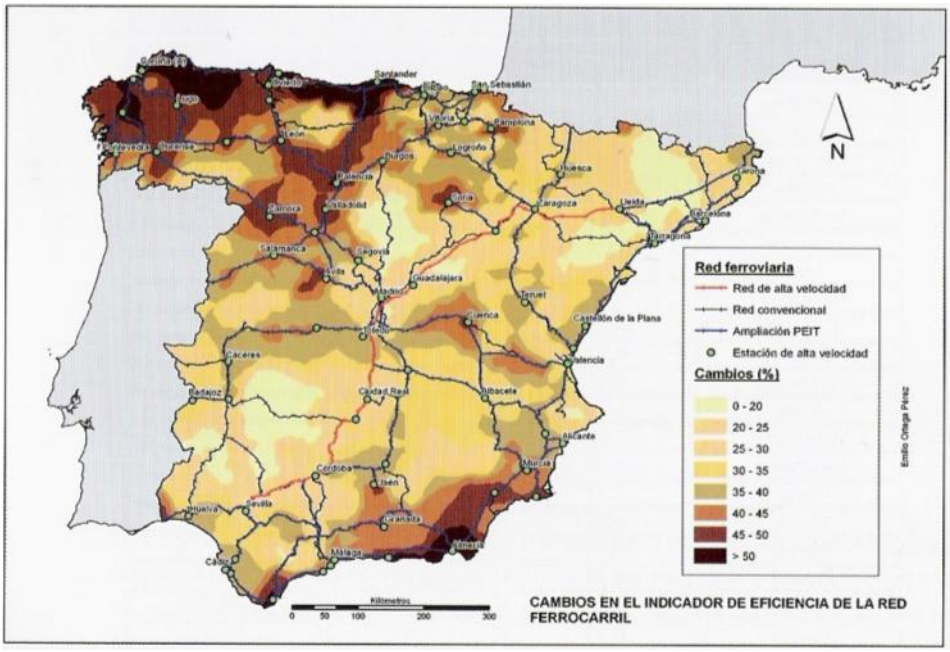


Figure 13- Évaluation de l'amélioration de l'efficacité du réseau (source : Monzón *et al.*, 2010)

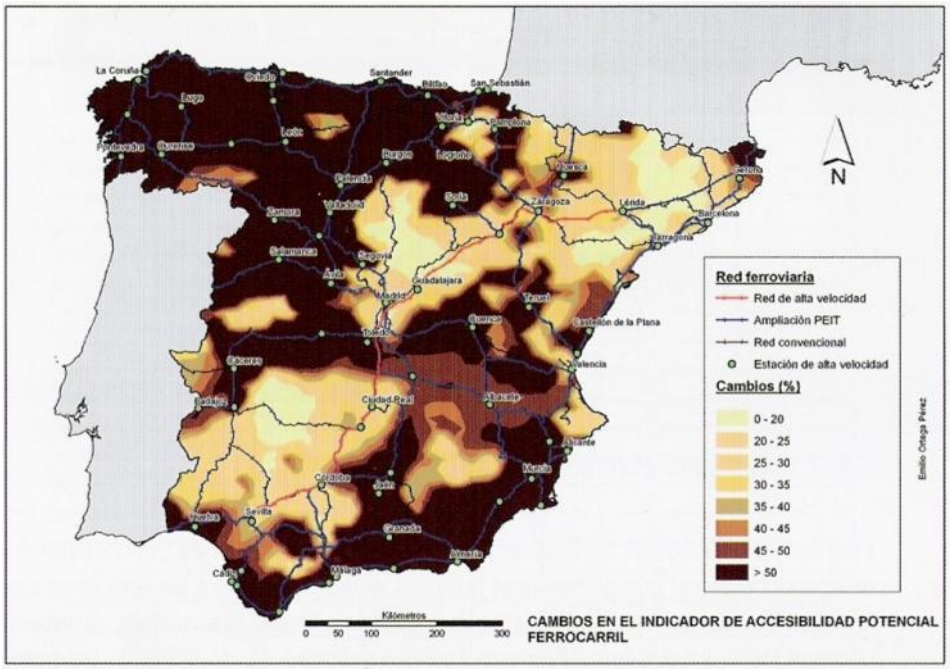


Figure 14- Évaluation de l'amélioration de l'accessibilité potentielle (source : Monzón *et al.*, 2010)

Cette étude analyse également l'impact que les infrastructures réalisées dans la Communauté valencienne auraient, en termes de gains de temps pour les déplacements, dans le reste de l'Espagne. Ce gain serait maximal pour Teruel et sa région, pour l'instant très mal

desservis, et également important pour Murcie et pour les régions littorales, alors que la liaison avec Madrid ne serait que peu ou pas affectée, ce qui confirme que désormais, le réseau radial étant réalisé, ce sont bien les infrastructures axiales, comme le « corridor méditerranéen », qui ont un impact significatif.

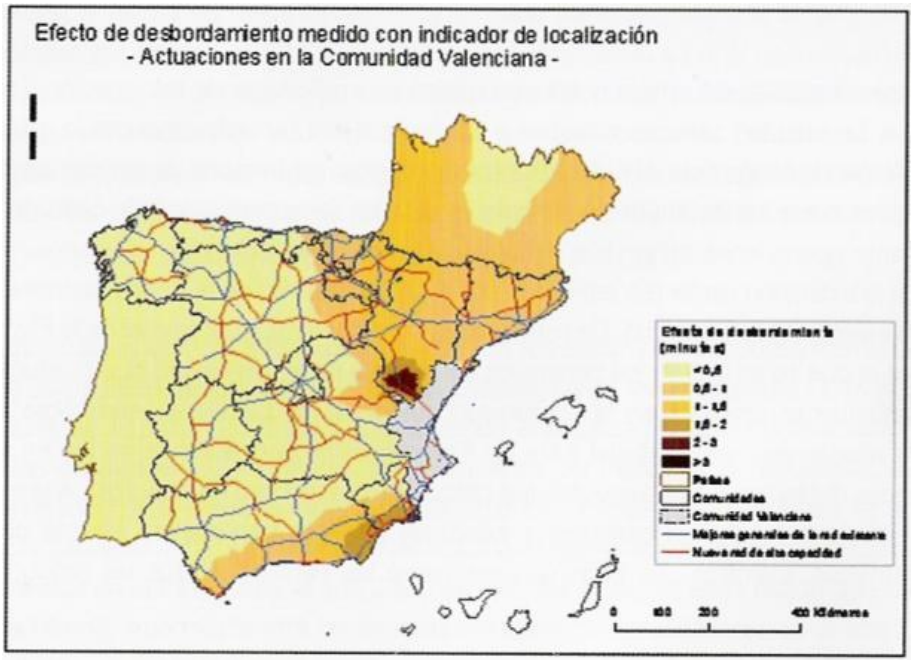


Figure 15- Évaluation du gain de temps de transport provoqué par les infrastructures de la Communauté valencienne (source : Monzón *et al.*, 2010)

Les scénarios développés par les chercheurs de l'Observatoire de la Mobilité métropolitaine à partir des projets du PEIT invitent à s'interroger sur la portée prévisible du corridor pour la ville de Valence, pour son aire métropolitaine et pour sa région. Les cartes ainsi élaborées ne présentent de résultats qu'à l'échelle nationale et ne permettent pas une analyse fine de la situation. Néanmoins, deux éléments importants se dégagent. D'une part, les réseaux ferroviaires ont bien un impact sur les territoires à moyenne et petite échelle, en les polarisant et en augmentant leur accessibilité, phénomène recherché par les métropoles. D'autre part, le « corridor méditerranéen » n'aurait qu'un impact relativement faible entre Valence et Barcelone, sur un trajet déjà doté d'infrastructures performantes, alors qu'il serait d'une importance majeure pour Murcie et l'Andalousie, qui ne sont pourtant pas prioritaires dans le projet tel qu'il est aujourd'hui présenté.

2. Le paradoxe du « corridor ferroviaire méditerranéen » : la dimension économique et sociale occultée

2.1. Le facteur économique, essentiel mais écarté ?

2.1.1. *Deux modèles économiques*

Le modèle économique développé sur le littoral méditerranéen espagnol depuis les années 1960 est fondé sur le tourisme de masse et l'activité résidentielle, qui se traduit par l'urbanisation intensive de la côte et la création de vastes complexes résidentiels destinés aux Européens du nord, venus profiter du soleil méditerranéen à des prix abordables. Ce modèle a été à l'origine du développement économique espagnol, notamment pour les villes littorales méditerranéennes. Valence et Murcie en sont deux exemples significatifs.

Aujourd'hui, la question de la conservation ou d'un changement de modèle économique se pose. Les tenants de l'AVE et du trafic de passagers pour le « corridor méditerranéen » – essentiellement les acteurs institutionnels locaux – se placent dans la perspective du prolongement de cette économie touristique, pour laquelle l'amélioration de la desserte des villes littorales serait un facteur de croissance. Les stations de la côte, villes petites ou moyennes, comme Gandia ou Dénia par exemple, appuient cette logique et demandent que les stations de l'AVE soient connectées à un réseau régional efficace pour les desservir.

À l'inverse, les entreprises industrielles et tertiaires, hors activité touristique, demandent un corridor de fret, et non pas de passagers, arguant de la nécessité pour elles d'être connectées au marché européen. Il s'agit d'une logique de développement portuaire et de compétitivité industrialo-tertiaire dans un contexte de mondialisation. Il s'agit là d'un changement de modèle économique, fondé sur une volonté de diversification des activités et sur le constat que le tourisme et les résidences secondaires ne peuvent pas se développer indéfiniment, par manque de place pour continuer à bâtir, mais aussi parce que la demande est très sensible à la conjoncture économique. Ainsi, les logiques concurrentes du corridor méditerranéen renvoient à deux conceptions opposées du modèle économique pertinent pour le littoral méditerranéen espagnol.

2.1.2. *Vers une implication croissante des acteurs économiques non touristiques*

Les entreprises et les secteurs économiques sont de plus en plus présents dans le débat sur le « corridor méditerranéen ». Les Chambres de Commerce existent à l'échelle des différentes grandes villes. Elles réunissent les entreprises de divers secteurs d'activité. Néanmoins elles

refusent absolument de communiquer sur la question des transports. Aucune documentation n'est disponible, et la Cámara de Valence se refuse à émettre un point de vue sur la question du corridor méditerranéen, renvoyant aux entreprises qui pourraient s'exprimer individuellement. En effet, la Chambre semble se désintéresser – du moins est-ce ce qui ressort d'un entretien – de la question et se refuser à constituer un groupe de pression, comme si les entreprises n'étaient pas directement concernées par la création d'un corridor. D'après ce bref entretien avec la responsable du service des transports, chaque entreprise est libre d'apprécier ce que le « corridor méditerranéen » pourrait lui apporter, mais sa réalisation n'est ni un enjeu stratégique, ni une revendication de leur part[135].

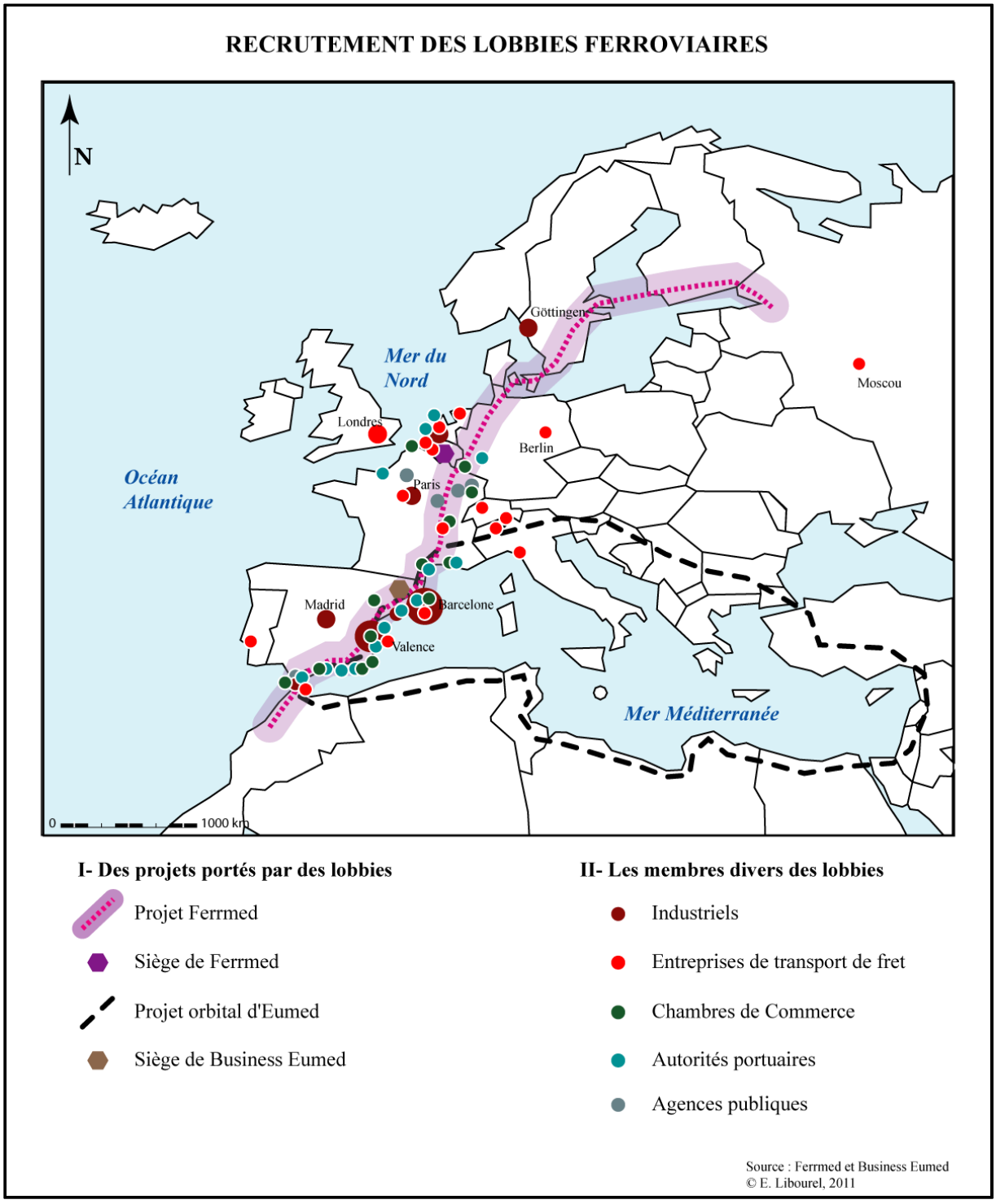
D'après Joan Romero[136], professeur de géographie à l'Université de Valence, les entrepreneurs de Valence et de Barcelone se sont longtemps tourné le dos. Ce n'est que depuis quelques années qu'ils envisagent un travail en commun et s'organisent en *lobbies*. L'un d'eux est Business Eumed, que nous avons présenté. Son responsable à Barcelone, Rafael Puig[137], confirme le caractère récent de cette organisation du secteur privé pour défendre une vision de l'axe méditerranéen et réclamer une amélioration des liaisons de fret, arguments économiques à l'appui.

La carte des localisations des membres des deux principaux *lobbies* économiques (Business Eumed et Ferrmed) montre qu'il y a parmi eux un grand nombre d'entreprises espagnoles, notamment autour des pôles de Barcelone et de Valence (voir carte 16). La plupart des membres se situent le long du tracé proposé par Ferrmed. En revanche, l'extrémité nord-est de ce dernier est peu représentée. De même, il est notable que le pourtour méditerranéen est quasi absent, à l'exception de Marseille et de Gênes, ce qui ne conforte pas le projet de Business Eumed.

Cette situation s'explique en partie par la personnalité du Directeur général des deux associations, Joan Amorós, qui est Catalan. Mais elle s'explique sans doute également, et de manière non négligeable, par la conscience des grandes entreprises du littoral méditerranéen espagnol que leur débouché principal est l'Europe mais qu'elles sont en passe d'être marginalisées par manque d'infrastructures compétitives, dans un contexte d'extension vers l'est de l'Union européenne. De plus, la priorité initialement donnée par le gouvernement espagnol à un corridor centre-pyrénéen mettait en péril l'insertion des espaces littoraux économiquement et commercialement dynamiques dans le marché européen. À l'échelle européenne, les membres des *lobbies* sont également nombreux, majoritairemet le long du tracé proposé par Ferrmed, mais également le long des grands axes de développement économique que sont le couloir rhénan et l'axe transalpin, ainsi que la Northern Range. Entreprises, Chambres de Commerce et d'Industrie,

[135] Entretien mené à Valence le 15 mars 2011.
[136] Entretien mené à Valence le 25 mars 2011.
[137] Entretien mené à Barcelone le 17 mars 2011.

autorités portuaires, mais aussi agences publiques de développement régional sont représentées[138]. On s'oriente vers l'hypothèse économique d'une intégration du marché par les réseaux de transport ferroviaire.



Carte 16- Localisation des membres de Ferrmed et de Business Eumed

[138] Voir la liste complète en annexe 14.

Ainsi l'autisme initial qui caractérisait les rapports entre acteurs économiques et leur refus de communiquer se mue petit à petit en système de coopération à l'échelle du corridor, voire au-delà, lui conférant une réalité économique tangible.

2.1.3. *Des travaux universitaires ignorés ?*

Les travaux menés par certains universitaires, notamment par les économistes de l'Université de Barcelone, au premier rang desquels le médiatique Germà Bel[139], ont cherché à démontrer l'utilité et la rentabilité économique d'un corridor de fret efficace.

Ce sentiment est partagé par des géographes valenciens, parmi lesquels Josep Vicent Boira, qui n'hésite pas à donner des entretiens dans la presse nationale et régionale pour défendre le projet, comme il le fait dans un grand nombre de publications universitaires, arguments économiques et démographiques à l'appui[140]. Il a récemment dirigé un numéro spécial de la revue *Nexe. Debats Valencians*[141] entièrement dédié au « corridor méditerranéen ». Dans la présentation qu'il fait de ce numéro de revue en février 2011, il déclare au quotidien *El País* : « Nous sommes dans une zone de transition mondiale et beaucoup d'entreprises sont en train de se demander si elles s'installent au nord de l'Europe ou si elles vont dans le sud. C'est pour cela qu'il est si important que le corridor méditerranéen soit un axe prioritaire pour l'UE »[142].

Ce numéro de *Nexe* fait intervenir des articles écrits par des acteurs du réseau ferroviaire autant que par des universitaires. La Secrétaire générale du Fomento pour les infrastructures y détaille les priorités du gouvernement ; les Conseillers sur les questions d'infrastructures et de transports de Catalogne et de Valence sont également sollicités, ainsi que les représentants des Chambres de commerce et d'industrie des deux villes portuaires ; enfin, des universitaires géographes et économistes ont apporté leur contribution. On remarque le souci d'équilibre entre

[139] BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p.
[140] BOIRA J., 2004, « Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu », *Revista Econòmica de Catalunya*, n°48 ; BOIRA J., 2010, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56/1, p. 91-109 ; BOIRA J., 2007, « El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): Historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006) », *Papers*, 44, p. 44-63
[141] BOIRA J. et al., 2011, *El Corredor mediterrani*, *Nexe. Debats Valencians*, n°8, fevrier 2011 (numéro spécial), Valence, Tirant lo Blanc, 72 p.
[142] « Un corredor mediterráneo prioritario atraerá inversión", El País, 13/04/2011 http://www.elpais.com/articulo/Comunidad/Valenciana/corredor/mediterraneo/prioritario/atraera/inversion/elpepuespval/20110413elpval_10/Tes

les deux Communautés autonomes et de représentation des différents acteurs politiques et économiques.

Mais ces travaux restent relativement peu pris en compte en dehors du cercle des universitaires, et les autorités municipales et régionales ne les évoquent jamais pour appuyer leurs revendications auprès du gouvernement. En effet, ils sont centrés sur la question du fret alors que les acteurs politiques se focalisent sur la grande vitesse comme instrument de développement métropolitain.

2.2. La question sociale ignorée

Parmi les enjeux de l'AVE comme facteur de développement urbain, il y a celui de la réhabilitation des quartiers environnant la gare et le futur Parque Central. On a vu que ces quartiers, notamment au sud de la gare, sont relativement mal dotés (voir carte 7 et 8 et photographies 9 à 12).

À Valence cette question semble cependant très éloignée des préoccupations politiques. En effet, outre la posture très libérale qui consiste à laisser faire le marché, il est notable qu'aucune opération de réhabilitation urbaine n'ait été prévue autour du périmètre. Ce que le PGOU prévoit, c'est la réfection de la voierie, la transformation des espaces publics et la mise en place de nouvelles aménités pour améliorer l'image de la ville et la qualité de vie, mais rien ou très peu de chose concernant l'habitat.

Cette situation révèle un rapport particulier de la municipalité aux espaces publics, rapport surinvesti au détriment du tissu urbain. C'est la question de la gouvernance métropolitaine qui est alors posée. Denis Delbaere montre que l'espace public, considéré comme élément phare du cadre de vie, est au centre d'un discours unanime de l'ensemble des acteurs urbains et apparaît dès lors politiquement comme un instrument de ressaisissement de l'autorité sur les espaces urbains[143].

Ainsi, la dimension socio-économique du « corridor méditerranéen » n'est pas ignorée, mais elle est appréhendée par les acteurs publics à des échelles qui ne correspondent pas à celles des acteurs privés ou des habitants. En ce qui concerne l'économie, c'est à l'échelle très locale qu'elle est pensée, alors que les entreprises se placent dans une perspective euroméditerranéenne. Quant au facteur social, il est délégué au fonctionnement du marché et n'est pas assumé par la municipalité.

[143] DELBAERE D., 2010, *La Fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*, Paris, Ellipses, 187 p.

3. L'image de la ville comme marqueur métropolitain : un tropisme espagnol ?

3.1. L'image ou la compétitivité : différents acteurs, différentes visions

En fonction des intérêts poursuivis par les différents acteurs, c'est l'AVE ou le fret qui est mis en avant pour le « corridor méditerranéen ». Ces deux options ont des conséquences différentes en matière urbaine. Les défenseurs du fret sont pour une attractivité et un rayonnement de l'aire métropolitaine valencienne et de son port à des échelles nationales et supranationales, tandis que les acteurs locaux et institutionnels, préoccupés par l'avis de leurs concitoyens, c'est-à-dire de leurs électeurs, misent plus volontiers sur l'AVE et sur l'aménagement urbain qui en résulte, facteur d'image dynamique et moderne. Leur vision se situe à une échelle plus locale, quoiqu'elle n'exclue pas l'attractivité en matière touristique et économique, pour asseoir la position métropolitaine de Valence.

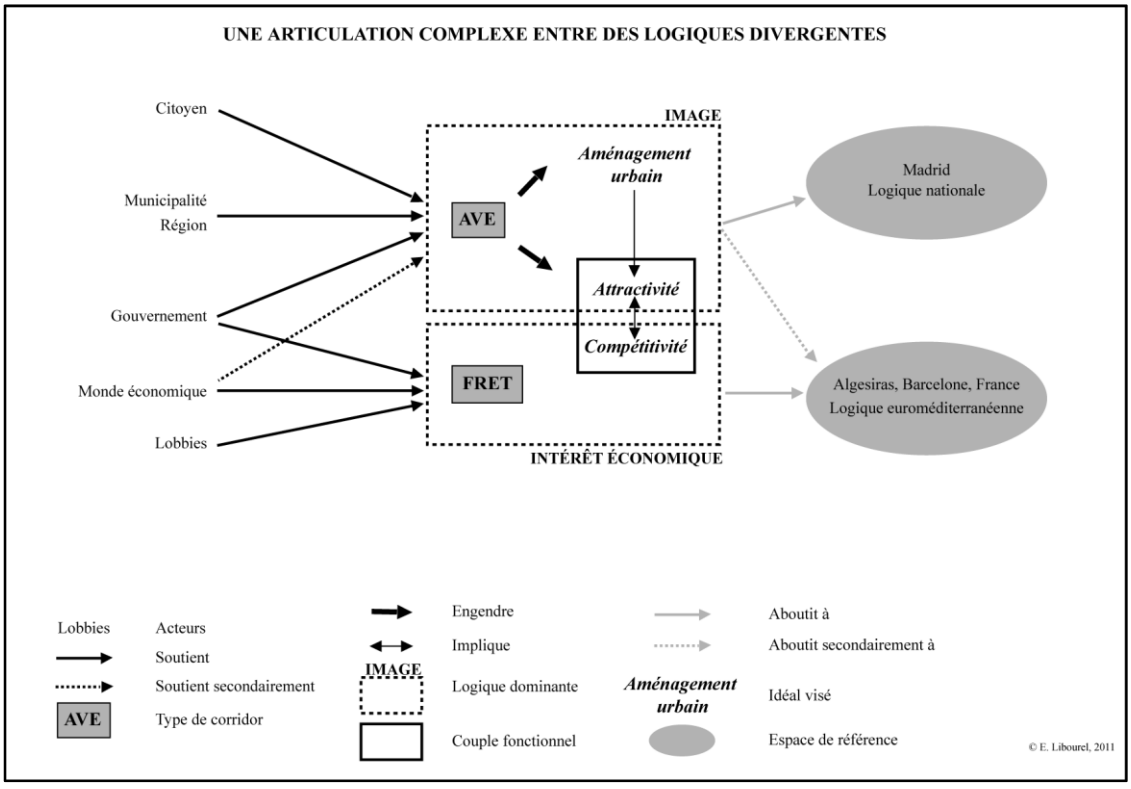


Schéma 5- Logiques divergentes associées au rapport réseau/territoire

3.2. Nécessité d'une comparaison

Pourtant essentielles en termes d'image de la ville et de dimension métropolitaine, les infrastructures elles-mêmes ne sont pas mises en valeur. C'est bien plutôt un espace public dégagé

de ces traces matérielles du réseau qui est recherché. Toujours est-il que le cas de Valence n'est pas unique en Espagne. En effet, des tunnels, comme celui que Valence envisage également pour faire traverser la ville par les trains et éviter que son pôle d'échanges ne reproduise une gare terminus, sont creusés à Barcelone et à Madrid, tandis que des pôles d'échanges enterrés sont construits ou prévus à Bilbao, Alicante, Murcie…

Manifestement, l'enterrement des infrastructures est le choix fait par de nombreuses villes qui se préparent à accueillir l'AVE, et qui ont forgé leurs projets avant la crise économique de 2008. Ses raisons mériteraient d'être explorées plus avant par une enquête systématique auprès des concepteurs des projets. Toujours est-il que la transformation d'un projet de gare en vaste projet urbain à caractère culturel et environnemental semble être un facteur de reconnaissance des métropoles espagnoles.

Carte 17- Projets de pôles d'échanges dans les principales villes situées sur des LGV existantes ou à venir

L’AVE apparaît donc comme un marqueur identitaire fort qui distingue les villes connectées au réseau des villes qui ne le sont pas. Derrière ce constat, il y a l’idée que la métropolisation passe par la grande vitesse et que pour accéder à une visibilité nationale et européenne, cet attribut de modernité est incontournable. La manière dont l’arrivée de l’AVE de Madrid est perçue et dont le projet méditerranéen est porté révèle un rapport singulier de Valence au réseau. Le marquage de l’espace urbain, la sémantique de l’AVE à Valence vont plus loin que les simples affichages à Barcelone ou à Madrid. Ici, le réseau à grande vitesse semble réapproprié dans un rapport particulier à la ville, comme s’il s’agissait de l’élément fédérateur de la politique urbaine et de la garantie d’une place honorable de Valence dans le réseau métropolitain espagnol, à condition qu’il ne soit pas visible dans le paysage.

Chapitre 2 : Le réseau et le territoire, un rapport très polysémique

Les ambiguïtés de l'insertion de Valence dans le réseau ferroviaire à différentes échelles, ainsi que du rapport de la ville et de ses acteurs à l'AVE, conduisent à interroger la nature du rapport réseau/territoire. En effet, le pôle d'échanges prévu sous le Parque Central doit articuler les réseaux ferroviaires et les réseaux urbains à toutes les échelles, tout en assumant une fonction de lieu dans la ville au sens fort du terme. Ce rôle d'interface entre plusieurs dimensions spatiales et temporelles et entre des espaces de natures différentes pose le problème du rapport réseau/territoire.

1. Des conceptions qui varient fortement selon les acteurs et qui ne font pas consensus

1.1. L'articulation réseau/territoire dans les visions des différents acteurs

Les entretiens menés auprès des acteurs institutionnels de l'aménagement et des transports, ainsi qu'auprès des *lobbies* économiques et de quelques universitaires, permettent de faire ressortir de grands thèmes dans l'appréhension du rapport réseau/territoire par les différents acteurs.

Nous avons vu qu'ils réagissaient en fonction d'intérêts divergents situés à des échelles d'espace et de temps souvent en décalage les unes par rapport aux autres. Ces différences scalaires sont à elles seules un bon indicateur de leur manière de concevoir le rapport réseau/territoire, plus ou moins matérielle et avec une importance plus ou moins grande accordée à la question du lieu. En effet, les *lobbies* économiques, au premier rang desquels Business Eumed, sont intéressés par leur insertion dans le réseau parce que l'accès à une infrastructure de qualité est essentiel pour le développement de leur activité. En revanche, si l'existence de points d'entrée dans ce réseau est essentielle, leur conception (architecturale, urbanistique…) en tant que telle est secondaire. Ce n'est pas à l'échelle de la gare que ces acteurs réfléchissent, le site portuaire dans son ensemble étant considéré comme un nœud multimodal.

De la même manière, les analystes universitaires favorables à un corridor méditerranéen mettent au premier plan l'amélioration de la desserte par la multiplication des voies, mais la question de la construction d'un pôle d'échanges multimodal n'est pas centrale dans leur réflexion.

À l'inverse, pour les acteurs politiques, à des degrés divers, le pôle d'échanges est primordial. Il apparaît comme une matrice pour le développement territorial. En effet, si les élus locaux y voient un instrument de requalification urbaine, les acteurs politiques régionaux et nationaux sont également intéressés par la réalisation d'une telle infrastructure. Ceci est certainement lié à la forte dimension symbolique que revêt le lieu, doté d'une visibilité et d'une identité forte. Il est plus facile d'inaugurer une gare, un parc, un lieu central dans la ville et dont l'image peut devenir emblématique, qu'une ligne de chemin de fer, par essence moins marquante. De même, l'accueil d'un train de passagers est plus significatif aux yeux des électeurs et usagers potentiels que celui d'un train de marchandises, car « les marchandises ne s'inaugurent pas, les conteneurs ne votent pas »[144].

Ces premières observations issues de l'analyse des entretiens[145] sont confirmées par la manière dont les questions de l'AVE et du « corridor méditerranéen » sont traitées dans l'espace politique et dans l'espace public valencien. En effet, le caractère identitaire ou potentiellement identificateur que revêt la création d'un pôle d'échanges multimodal est au centre des préoccupations à Valence. L'image dynamique associée à l'AVE, la modernité portée par la nouveauté d'un pôle d'échanges et d'un tunnel ferroviaire bâtis selon le modèle des plus grandes villes espagnoles, apparaît comme un gage de métropolisation pour Valence. Néanmoins, l'on peut observer à ce titre un nouveau glissement : c'est moins le pôle d'échanges en tant qu'infrastructure de transport et nœud dans le réseau qui est mis en avant que le Parque Central, parc urbain, élément paysager et nouvel espace public. La fonction de lieu dans la ville semble donc l'emporter assez largement sur celle de nœud dans le réseau. Il s'agit également, par l'affirmation d'une urbanité métropolitaine, de se distinguer parmi les villes du futur corridor.

Si à l'échelle nationale ou régionale l'infrastructure ferroviaire revêt une importance manifeste, à l'échelle locale, pourtant la plus directement concernée dans son territoire comme dans son développement économique par la construction du « corridor méditerranéen » et par la fonction nodale qu'il conférerait à Valence, le lieu dans la ville semble déconnecté du nœud dans le réseau. La superposition des deux fonctions, deux strates différentes du projet, ne semble pas donner lieu à une synergie entre les deux types de fonction.

Néanmoins, cette observation doit être nuancée, car le projet de parc doit la perspective de sa réalisation longtemps reportée, à son étroite relation à la nouvelle gare que Valence entend construire. Mais cette relation, quoiqu'évidente, n'apparaît pas à la lecture des projets. L'AVE est

[144] « Mercancías no se inauguran, contenedores no votan » : cette expression est utilisée par le professeur Andrés Monzón, du laboratoire TRANSyT, lors d'un entretien réalisé à Madrid le 21 mars 2011, pour expliquer pourquoi le gouvernement met l'accent sur le corridor de passagers en ignorant le fret.
[145] Voir tableau récapitulatif en annexe 4.

vanté à la gare Joaquín Sorolla, mais aucune publicité n'est faite pour le futur parc, tandis que l'immense prestige accordé au Parque Central par ses promoteurs et dans les expositions de projets n'évoque que très indirectement la problématique ferroviaire. Dès lors, la relation réseau/territoire semble mise à mal tant ces deux échelles de raisonnement semblent superposées et non pas mises en contact.

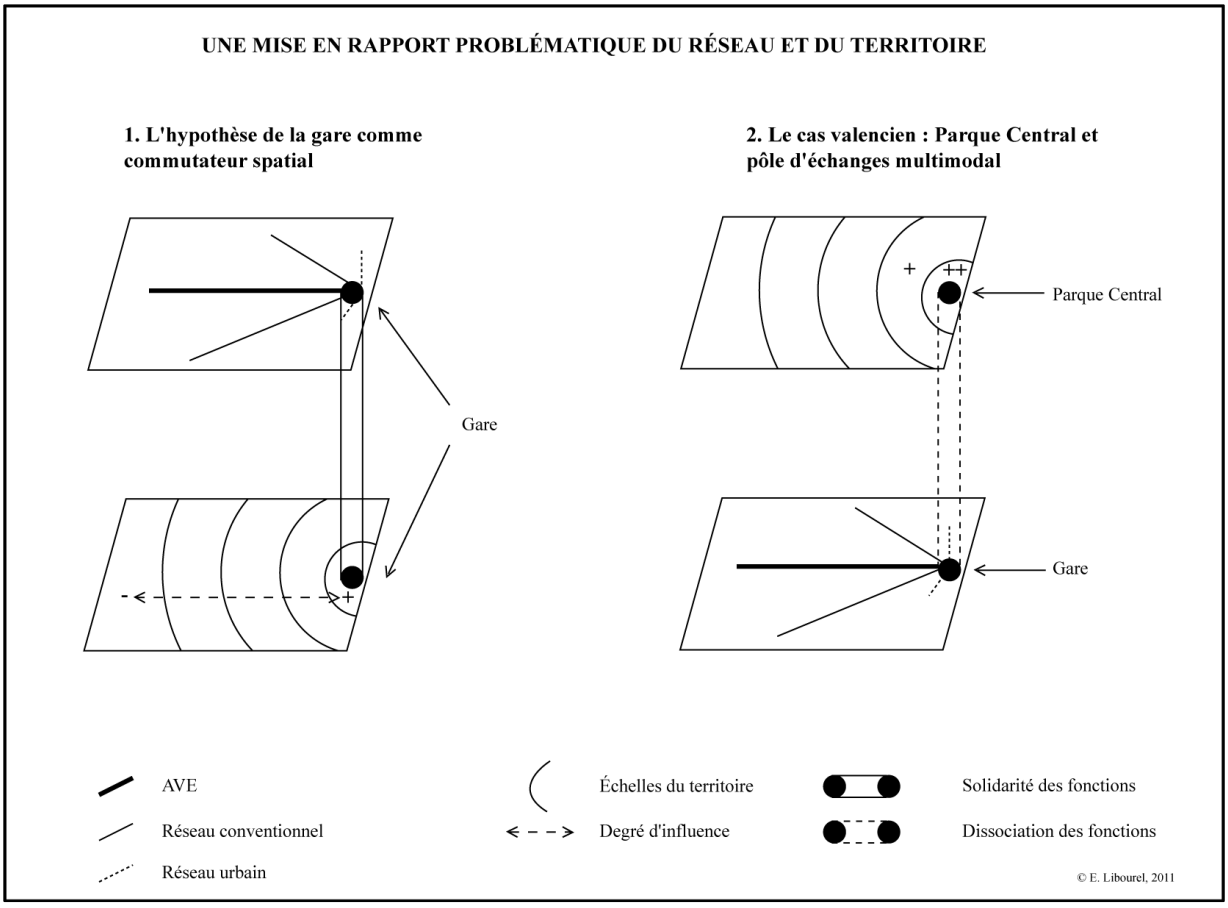


Schéma 6- L'articulation réseau/territoire

Le territoire, théoriquement mis en relation de manière forte avec le réseau par le biais de la gare, n'est à Valence que très incomplètement mis en rapport. En effet, l'enterrement de l'infrastructure, donc son invisibilité dans le paysage, contribue à en rendre peu manifeste la présence. En outre, les plans mis en œuvre à Valence dissocient la fonction urbaine du parc et la fonction réticulaire de la gare. De là découle également un moindre impact sur le territoire à petite échelle. En effet, il est très fort dans la ville, mais n'influe que peu ou pas du tout sur les échelles régionales, nationales, ou supranationales, pour lesquelles seul le réseau est significatif.

1.2. Le réseau, acteur du territoire ?

Les observations que l'on peut faire à l'échelle de la ville de Valence montrent que les liens entre le réseau et le territoire sont relativement ténus. Pourtant, la littérature sur la question du rapport réseau/territoire à l'échelle locale met en avant le réseau comme élément important de l'organisation du territoire et l'espace urbain comme terrain d'expérimentation important pour ce rapport. C'est en particulier ce que les études sur les pôles d'échanges multimodaux soulignent : ces derniers sont à la fois des portes d'entrée dans le réseau, des points de passage entre différents réseaux, des commutateurs spatiaux avec le territoire urbain, et des outils d'aménagement au service des villes[146].

Le transport comme instrument de l'action publique est au centre des réflexions menées dans le cadre de l'Institut de la Ville en Mouvement. L'ouvrage dirigé par Sylvain Allemand, François Ascher et Jacques Lévy intitulé *Le Sens du mouvement*[147], consacre sa quatrième et dernière partie au rapport entre infrastructures de transport et gestion des territoires urbains. À travers des études de cas thématiques, les auteurs montrent comment l'importance des transports en ville invite à mettre la question des réseaux au centre des problématiques de l'aménagement urbain. Réseau et territoire interagissent l'un avec l'autre pour coproduire l'urbanité.

Peut-on pour autant dire que le réseau est un acteur du territoire ? Il semble que son influence sur les mobilités, en termes d'accessibilité notamment, soit décisive et qu'elle se traduise par une réaffirmation de l'urbanité comme structure spatiale fondamentale de la ville qui met en contact les habitants, par le biais des espaces publics notamment[148].

Si à Valence le réseau ferroviaire et l'espace urbain semblent dissociés, il est notable qu'ils sont aussi liés de manière relativement étroite, quoiqu'indirecte. En effet, le réseau, en tant qu'infrastructure ferroviaire, est à l'origine de grands travaux dans la ville qui rejoignent par leur ampleur les plus grandes opérations d'urbanisme menées à Valence jusqu'à maintenant. En outre, le parc, même dissocié de la gare, est la traduction paysagère d'une nouvelle attractivité servie par le renforcement de l'accessibilité ferroviaire. Ainsi, les deux éléments fonctionnent de manière solidaire.

---

[146] GRILLET-AUBERT A., GUTH S., 2003, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, IPRAUS, 155 p. ; RICHER C., 2007, « Quelles politiques intermodales dans la planification territoriale ? Analyse des pôles d'échanges dans les déplacements urbains », Flux, n°69, p. 35-48 ; UREÑA J. M., MENERAULT Ph., GARMENDIA M., 2009, « The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective », *Cities*, n°26, p. 266-279

[147] ALLEMAND S., ASCHER F., LÉVY J. (dirs), 2004, *Le sens du mouvement*, Paris, Belin / Institut pour la Ville en Mouvement, 336 p.

[148] LÉVY J.,1999, *Le tournant géographique : penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 399 p.

2. Vers un modèle d'articulation réseau/territoire fonctionnel dans le cas de Valence ?

2.1. Des éléments d'interprétation incomplets

Il existe des modèles mettant en relation le réseau et le territoire dans la littérature scientifique. Ils partent du constat qu'il existe deux types d'espaces aux caractéristiques différentes et qui sont présents en même temps : le territoire, espace continu, et le réseau, espace discontinu.

Jacques Lévy parle à ce sujet respectivement d'espace à métrique topographique et d'espace à métrique topologique, soulignant que les deux entités ne peuvent être superposées géométriquement de manière simple. En effet, le réseau, s'il a un ancrage spatial dans le territoire (l'emprise de l'infrastructure), agit sur ce dernier bien au-delà. Il est un élément fort d'organisation du territoire et a une influence qui s'étend au-delà sur un espace de dimensions variables.

Pour Jacques Lévy, le réseau se surimpose au territoire et communique avec lui à travers des « commutateurs spatiaux »[149]. Étudier le rapport du réseau au territoire signifie donc prendre en compte une réalité à plusieurs couches superposées dont les référentiels métriques sont distincts. Certes le territoire, entité de base de l'analyse géographique, supporte le réseau, le contient. Mais on peut également renverser la perspective et faire du réseau l'espace de référence à partir duquel comprendre les phénomènes spatiaux qui affectent le territoire : l'accessibilité en est un bon exemple. En outre, Lévy met en avant l'idée que les réseaux ne sont pas seulement techniques, matériels, mais qu'ils peuvent aussi être le support d'identités particulières pour ceux qui les empruntent. En ce sens, le réseau et le territoire sont deux éléments distincts qui coagissent sur la construction identitaire individuelle ou collective.

Dans le cas de Valence, l'interprétation de Jacques Lévy permet de souligner la fonction de la future gare centrale au contact du réseau et du territoire, comme commutateur spatial. Néanmoins, la dissociation entre la fonction réticulaire du futur pôle d'échanges, encore floue dans ses modalités, et la fonction urbaine du futur parc, dont le dessin est plus élaboré, rend problématique la notion de contact entre les deux dimensions. En outre, la notion de commutateur spatial telle qu'elle est présentée dans les travaux de Jacques Lévy conduit à questionner le rapport réseau/territoire de manière univoque, en ne prenant en compte comme point d'entrée et de sortie que les dispositifs spatiaux d'échanges que sont les gares.

[149] Un « commutateur spatial » est un dispositif permettant la mise en relation entre deux espaces hétérogènes occupant la même étendue. Le territoire et le réseau se trouvent dans cette configuration.

2.2. Pour un schéma renouvelé

2.2.1. *Valence : un cas particulier*

Il semble que dans le cas de Valence, la gare en tant que telle ne soit pas le seul objet remplissant cette fonction. En effet, le Parque Central semble également être un lieu de passage d'une dimension à une autre et d'un espace de la ville à un autre. Sa fonction de contact est donc plus large que celle de commutateur entre réseau et territoire, mais elle met aussi en relation différentes échelles et différents éléments du territoire urbain.

En outre, le pôle d'échanges ne semble pas être investi pleinement de sa mission de commutateur spatial. Au contraire, son rôle dans la relation réseau/territoire est douteux, alors que ce rapport semble se faire à travers la réappropriation d'un certain nombre de symboles, d'images. La question de l'appropriation des axes de transport, de leur tracé, et non pas seulement de la gare, est aussi importante, dans la mesure où le périmètre de Parque Central joue sur le rappel de ce tracé.

Enfin, étant donné les sens très divers que les différents acteurs donnent à la relation de Valence au réseau, du point de vue matériel comme du point de vue symbolique, il est nécessaire de rendre compte, en l'intégrant dans le modèle, de la multiplicité des acceptions de la relation réseau/territoire à Valence.

2.2.2. *Possibilité et contraintes d'une généralisation*

Le cas particulier de Valence peut être intéressant à analyser dans une perspective modélisatrice car il met en jeu des logiques d'acteurs complexes quant au rapport réseau/territoire. Son grand mérite, mais aussi son point d'achoppement, est sans doute d'offrir une vision dynamique de la situation, puisque celle-ci est encore en construction, plutôt que de fixer une image correspondant à des situations éprouvées. Ainsi, pour qu'un modèle interprétatif soit possible à partir du cas de Valence, il doit prendre en compte ce caractère mouvant en introduisant les processus de décision dans le schéma et en y faisant une part importante à la question de la symbolique liée au pôle d'échanges. Une telle démarche se heurte à un certain nombre de limites méthodologiques :

- La première est liée au fait que l'on part d'un terrain unique et qu'il s'agit donc plus ici de proposer un schéma interprétatif d'une situation donnée qu'un modèle généralisable issu de la confrontation de plusieurs situations singulières.

- La nécessaire simplification des éléments pris en compte dans le schéma ne peut rendre la complexité de la situation valencienne, mais doit faire des choix hiérarchiques, comme pour toute interprétation graphique. Or dans un contexte évolutif, ceux-ci pourraient s'avérer erronés à terme.
- Le schéma interprétatif que nous souhaitons proposer s'appuie sur des notions développées dans d'autres modèles, en particulier sur l'idée de commutateur spatial, qui met au centre du dispositif le pôle d'échanges. Nous ne remettrons pas ici en cause l'idée que la gare constitue le point d'ancrage de la ville dans le réseau, donc le principal point d'interaction réseau/territoire.
- Il apparaît difficile de rendre compte en même temps des différentes hypothèses – fret ou passagers – concernant le « corridor méditerranéen », qui sont pourtant issues de logiques différentes et ont des implications territoriales distinctes.

En dépit de ces limites, l'élaboration d'un schéma interprétatif du rapport réseau/territoire dans le cas de Valence peut permettre de mettre en avant les logiques qui se confrontent autour de l'insertion de la ville dans le « corridor méditerranéen ».

2.3. Élaboration d'un schéma interprétatif

2.3.1. *Méthode d'élaboration*

Afin d'élaborer un schéma interprétatif du rapport réseau/territoire à Valence, nous prendrons appui sur les analyses de Jacques Lévy[150] concernant le rôle du pôle d'échanges comme commutateur spatial entre un espace continu, le territoire, et un espace discontinu, le réseau. Nous nous efforcerons de rendre compte de la pluralité des échelles mises en contact dans les deux types d'espaces.

En outre, nous chercherons à mettre en évidence le rôle des différents types d'acteurs dans la construction d'une symbolique du rapport réseau/territoire. Cela nous conduira à une typologie des acteurs en fonction de leur statut et de leurs attentes. Ils peuvent être classés selon leur appartenance au monde politique, économique, institutionnel ou universitaire, et selon leur préférence exprimée entre corridor de fret et corridor de passagers.

Enfin, le schéma devra chercher à montrer, en laissant la place à plusieurs entrées possibles, la plasticité de la situation et son évolution envisageable. Cette contrainte est la garantie

[150] LÉVY J., 1999, *Le tournant géographique : penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 399 p.

qu'il pourra évoluer éventuellement vers un modèle rendant compte des invariants de différentes situations sur différents terrains.

2.3.2. *Proposition d'un schéma*

Les résultats des entretiens nous permettent de classer les acteurs en fonction de leur vision du rôle du réseau ferroviaire dans l'organisation du territoire et de l'échelle qu'ils prennent comme référence. Nous laisserons délibérément de côté l'Union européenne, acteur important, mais pour lequel la question du rapport réseau/territoire ne se pose pas à la même échelle. Cela aboutit au tableau suivant.

Types d'acteurs	Exemples	Vision du réseau	Échelle territoriale de référence
Acteurs institutionnels nationaux	Ministerio de Fomento, ADIF, RENFE	Renforcement du réseau à grande vitesse radial	État
Acteurs institutionnels locaux et régionaux	Ayuntament, Generalitat, villes littorales, agence d'urbanisme	Aménagement de la ville et renforcement de l'attractivité régionale par une meilleure desserte	Ville(s)
Groupes de pression économiques et universitaires	Ferrmed, Business Eumed, universitaires valenciens et catalans	Réseau axial littoral connecté au marché européen, essentiellement tourné vers le fret	Corridor méditerranéen, Europe/Méditerranée

Tableau 4- Typologie des acteurs en fonction de leur conception du réseau et du territoire

Un schéma reprenant ces priorités peut permettre de souligner les modalités du rapport réseau/territoire particulier dans le cas de Valence en fonction des visions des différents acteurs.

Les divers acteurs impliqués dans la conception du réseau ferroviaire espagnol, et en particulier dans celle du « corridor méditerranéen », ont une vision divergente de la relation réseau/territoire. En effet, les acteurs locaux et régionaux s'inquiètent plus du territoire, qui est l'enjeu premier, que du réseau, alors que les autres acteurs sont préoccupés par le réseau avant tout. Les types d'infrastructures, ainsi que la nature du « corridor », varient également selon les points de vue. Enfin, chaque groupe d'acteurs privilégie une échelle spatiale au détriment d'une autre.

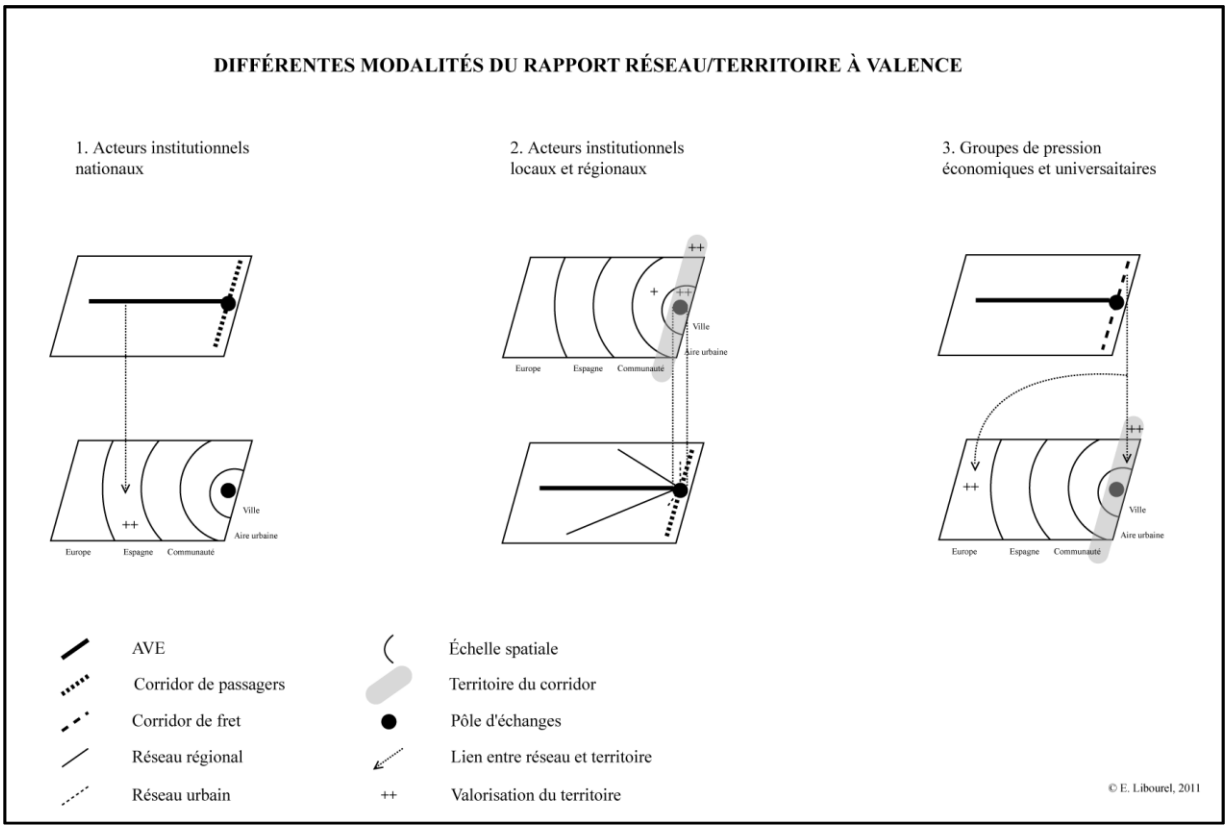


Schéma 7- Perception du rapport réseau/territoire par les différents acteurs

La complexité de cette situation conduit à envisager non pas un modèle unique de l'articulation réseau/territoire dans le cas de Valence mais bien trois schémas interprétatifs. Cette pluralité permet de conserver deux variables :

- Une variable fonctionnelle qui correspond au jeu des acteurs, lui-même susceptible de se modifier.
- Une variable temporelle qui peut conduire à des modifications des objectifs de chaque groupe en fonction de l'évolution de la situation économique et politique.

Ces schémas s'appliquent à la situation valencienne telle qu'elle est aujourd'hui observable en tenant compte des différentes possibilités d'aménagement du « corridor méditerranéen », mais ils devront évoluer avec les réalisations concrètes. En outre, la généralisation de ces schémas est problématique. D'une part, l'ouverture aux évolutions fonctionnelles et temporelles doit permettre d'adapter ces schémas à d'autres situations. Mais d'autre part, les spécificités politiques espagnoles et la situation d'interface méditerranéenne rendent ces schémas très spécifiques. Ainsi, s'ils sont généralisables, ce ne peut être que pour souligner l'aspect très singulier des situations de corridor et pour faire émerger leurs constantes.

2.3.3. *Une généralisation possible vers un modèle ?*

Si l'étude d'un seul cas ne permet pas de produire un modèle, une généralisation possible au cas des corridors de transport peut être envisagée. Elle devra pour cela mettre en place une démarche comparative qui s'appuierait sur plusieurs terrains afin de faire émerger les invariants des différentes situations et de montrer quelles sont les spécificités des situations urbaines sur des « corridors » par rapport aux situations plus classiques de nœud entre deux axes.

En outre, la généralisation de ces schémas est problématique. D'une part, l'ouverture aux évolutions fonctionnelles et temporelles doit permettre d'adapter ces représentations à d'autres situations. Mais d'autre part, les spécificités politiques espagnoles et la situation d'interface méditerranéenne rendent très spécifiques ces schémas. Ainsi, s'ils sont généralisables, ce ne peut être que pour souligner l'aspect très singulier des situations de corridor et pour faire émerger leurs constantes.

Les schémas que l'on a pu présenter ici devraient donc être testés sur d'autres terrains lors de travaux ultérieurs. Ils ne se réclament pas de l'universalité du modèle mais seulement de schémas interprétatifs aidant à faire émerger les grands axes du rapport de Valence au « corridor méditerranéen » tout en tenant compte du caractère évolutif de la situation.

Ainsi, si ces schémas semblent pertinents dans le cas de Valence, leur généralisation est problématique. En particulier, l'insertion d'une typologie d'acteurs dans le schéma est sujette à caution et varie nécessairement en fonction des structures décisionnelles.

Le rapport réseau/territoire dans le cas de l'insertion de Valence dans le « corridor méditerranéen » est original en ceci qu'il fait intervenir des jeux d'acteurs complexes dans le cadre d'un projet dont les paramètres sont variables. Il est donc possible d'élaborer un schéma interprétatif rendant compte de ces particularités. Un tel schéma n'a pas prétention de modèle et ne se substitue en rien aux modèles existants, mais il cherche à intégrer des dimensions comme la variabilité et la pluralité des acteurs, caractéristiques des situations de corridor, afin de fournir une matrice susceptible d'être transposée à d'autres cas et amendée par ceux-ci.

L'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen fait l'objet d'approches différentes. Elle est notamment soumise aux points de vue des différents acteurs et de leurs échelles de référence. Les études d'impact sont l'expression des divergences de vue sur la question. En effet, les évaluations du PEIT menées dans des travaux scientifiques montrent que ce n'est pas le « corridor méditerranéen » qui aurait le plus d'impact en matière d'accessibilité à l'échelle nationale. Elles montrent également que le corridor aurait un effet surtout au sud de l'Espagne, entre Valence et l'Andalousie, secteur le moins bien équipé pour l'heure. Or ces études se placent du point de vue de la rentabilité socio-économique et raisonnent donc à l'échelle nationale. À l'inverse, les éléments de prospective avancés par RENFE et ADIF, pourtant acteurs de rang national, s'adressent directement à l'échelon local : ils mettent en avant les retombées concrètes en termes d'emploi, de commerce et d'attractivité pour la ville.

Ce décalage entre échelles de réflexion pour le corridor méditerranéen et échelle à laquelle se situent les discours et les préoccupations pour les retombées économiques se double de la multiplicité des manières d'appréhender la question de l'insertion des territoires dans le réseau chez les différents acteurs. En effet, ceux-ci se classent en plusieurs catégories, qui mettent en avant des relations réseau/territoires de natures diverses en fonction de leurs intérêts singuliers.

C'est pourquoi le schéma interprétatif que nous proposons essaie de tenir compte du facteur géopolitique et de la multiplicité des acteurs comme élément décisif du rapport réseau/territoire. Ce modèle pluriel permet en outre de montrer la complexité du cas de Valence, et d'envisager les évolutions possibles de l'insertion de Valence dans le corridor méditerranéen en fonction des changements de rapports de force. Si nous manquons ici d'éléments et de données pour en tester l'efficace dans d'autres cas, la prise en compte de l'élément géopolitique semble être un point d'entrée intéressant pour analyser la manière dont les territoires pensent leur rapport au réseau.

CONCLUSION

L'Espagne connaît actuellement un changement de paradigme dans l'organisation de ses réseaux de transports, notamment dans le domaine ferroviaire, avec l'extension du réseau de LGV. Le « corridor méditerranéen » remet en cause l'organisation radiale prédominante au profit d'une logique axiale fondée sur des critères démographiques et économiques et non pas politiques.

Valence a, dans ce contexte, une situation privilégiée : pour l'heure terminus ferroviaire sur la ligne à grande vitesse Madrid-Valence, elle peut devenir un nœud majeur dans le réseau, connecté au corridor méditerranéen, à mi-chemin entre le nord et le sud du littoral. Cette situation est renforcée par le poids de son port, d'envergure méditerranéenne, qui donne à la ville un potentiel de développement supranational, à condition qu'elle ne lui tourne pas le dos.

Or les jeux d'acteurs autour de la question des transports sont complexes. Entrepreneurs, industriels, chercheurs des universités, économistes, soutiennent l'idée d'un corridor de fret qui doterait les ports méditerranéens espagnols d'un vaste hinterland européen en mettant fin à une situation d'enclavement ferroviaire liée à l'absence d'interopérabilité avec la France et à une sous-utilisation du potentiel ferroviaire. Les acteurs institutionnels, en particulier les élus à tous les échelons, sont quant à eux plus favorables à l'hypothèse d'un corridor de passagers à grande vitesse, porteur d'une image de dynamisme métropolitain et de modernité.

Cette confrontation entre des objectifs différents témoigne d'une tension entre deux modèles de développement économique distincts : le maintien d'une économie littorale touristique et résidentielle servie par le renforcement de l'accessibilité par le train s'oppose au parti-pris d'un modèle économique renouvelé fondé sur la compétitivité des secteurs industriels et commerciaux à l'échelle européenne et méditerranéenne. Ces deux visions semblent à première vue inconciliables, et ce n'est pas le projet gouvernemental, qui prévoit de réaliser les deux projets à la fois, qui mettra fin au débat dans un contexte de crise économique où la politique des grands travaux financés par l'État est mise à mal.

De fait, la condition première de la réalisation d'un corridor méditerranéen réside dans la participation de l'Union européenne à son financement. Ce dernier se ferait au titre des projets prioritaires des RTE-T, à condition que le gouvernement parvienne à y faire inscrire le corridor méditerranéen. Face au refus de Madrid de renoncer aux deux autres projets, centre-pyrénéen et atlantique, qu'il a présentés en 2003, ce sont les régions qui se mobilisent, soutenues par les lobbies économiques. Cela crée une situation où les échelles régionale européenne semblent les

plus pertinentes au détriment des échelles intermédiaires, notamment de l'échelle nationale, ce qui témoigne bien de l'inscription dans une logique de corridor, au sens premier de ce terme.

Les enjeux géopolitiques ouverts par les résultats des élections municipales et autonomiques du 22 mai 2011 sont forts. En effet, le Parti populaire, déjà majoritaire dans la plupart des régions méditerranéennes, a progressé à l'échelle nationale et est en position favorable pour remporter les élections générales de 2012. Une telle victoire effacerait la rivalité politique entre des régions dirigées par le PP et un gouvernement dirigé par le PSOE, et obligerait la droite espagnole à inventer de nouvelles formes de concertation sur le thème jusqu'alors régalien, mais de plus en plus investi par les régions, des infrastructures de transport.

À l'échelle locale, celle de la métropole de Valence, l'on retrouve la dichotomie entre les deux visions du corridor méditerranéen, car chacun des projets aurait des implications spatiales différentes. Un corridor de fret obligerait Valence à trouver une forme originale de coopération ou de gestion à l'échelle de son aire urbaine, alors qu'un corridor de passagers renforcerait le poids de la ville-centre. Pour l'heure, les enjeux d'urbanisme l'emportent largement sur les questions ferroviaires, et les passagers sur le fret, dans les discours politiques.

Cela se traduit par une importance accrue donnée à l'arrivée de l'AVE, au projet de pôle d'échanges multimodal souterrain, et au Parque Central, éléments forts du développement de la ville, susceptibles de lui donner une image moderne et dynamique dans le contexte métropolitain espagnol et européen. En effet, l'attention portée à l'aménagement urbain par la création d'une nouvelle gare est une constante des opérations d'urbanisme des métropoles européennes et des villes qui se prétendent telles. En Espagne, la concurrence pour le prestige de ces équipements est particulièrement grande. En cela, Valence ne déroge pas à la règle, et il semble que l'infrastructure ferroviaire soit surtout, à l'échelle locale, prétexte à des opérations d'urbanisme.

Les deux visions différentes de l'infrastructure renvoient donc à deux modèles économiques, inscrits dans deux territorialités et à deux échelles distinctes. Elles se doublent de conceptions différentes du rapport réseau/territoire. L'analyse de ces conceptions à travers les entretiens conduits à Valence montre que l'inscription dans un corridor, par la structure spécifique qu'il induit, est à l'origine d'effets particuliers. En effet, la logique de corridor suppose de changer la relation bilatérale d'une grande ville avec la capitale en relation multilatérale entre plusieurs villes de même rang ou de même statut. En outre, cela fait émerger une nouvelle territorialité, dans l'axe du corridor, qui se voit dotée d'une réalité économique et qui est à l'origine d'une réorganisation des flux, mais aussi des rapports de force géopolitiques.

Ainsi, le contexte européen de promotion des corridors de transport transnationaux contribue à rendre plus complexes les jeux d'acteurs, donnant aux régions un poids important et au secteur privé une influence décisive. Cela produit des combinaisons d'échelles singulières, où la contradiction des intérêts locaux, régionaux et nationaux peut se résoudre dans des formes de coopération transfrontalières ou interrégionales. Les villes elles-mêmes, insérées dans un système métropolitain multiscalaire, tirent alors de leur insertion dans un corridor des potentialités de développement multiples : à elles de parvenir à en gérer les différents aspects.

Nous avons essayé de montrer au fil de ce travail de recherche les différents enjeux de l'insertion de la ville de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen. Dans une visée prospective, il semble intéressant, par une démarche comparative, d'étendre cette analyse à d'autres études de cas européennes. En effet, le contexte actuel de promotion des corridors de transport transnationaux par l'Union européenne pose la question de la place des villes dans ces dispositifs et de la manière dont elles peuvent y adapter leurs territoires.

Au terme de notre analyse, nous pouvons dégager des pistes susceptibles de justifier de futurs travaux de recherche, et notamment deux axes majeurs :

- Il s'agit tout d'abord de la question des jeux d'acteurs qui s'exercent dans le cas des corridors de transport. En effet, leur dimension interrégionale, et dans la plupart des cas transnationale, fait intervenir des échelons de compétences très différents, dont les champs de souveraineté se recomposent au gré des rapports de force. Si nous n'avons pas ici évoqué la question de la coopération internationale, qui dépassait les bornes du sujet, celle-ci nous semble intéressante à prendre en compte pour compléter l'analyse des jeux d'acteurs.
- Il s'agit ensuite de la dimension urbaine, et spécifiquement métropolitaine, de l'insertion des villes dans un corridor. En effet, la structure territoriale spécifique que le corridor implique remodèle les rapports entre le réseau et les territoires pluriels et pluriscalaires qui se rencontrent. Or c'est bien dans ces villes, et dans la constitution de leurs territoires métropolitains, que se jouent la réussite de la coopération à l'échelle du corridor et l'intégration de ce dernier à un réseau européen plus vaste.

Ceci nous conduit à ouvrir des pistes pour une recherche future, qui tenterait de comparer plusieurs situations européennes de corridors transnationaux pour envisager les logiques d'acteurs et la question de l'insertion des villes dans le réseau. Il s'agirait de conserver une démarche très territorialisée, à travers une analyse de nature géopolitique des jeux d'acteurs.

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux :

ALLEMAND S., ASCHER F., LÉVY J. (dirs), 2004, *Le sens du mouvement*, Paris, Belin / Institut pour la Ville en Mouvement, 336 p.

ASCHER F., 2010, *Les nouveaux principes de l'urbanisme* suivi de *Lexique de la ville plurielle*, La Tour-d'Aigues, éditions de l'Aube, 276 p.

BARON-YELLÈS N., 2010, *L'Espagne aujourd'hui : de la prospérité à la crise*, Bruxelles, De Boeck, 168 p.

BARON-YELLÈS N., 2009, *Atlas de l'Espagne : une métamorphose inachevée ?*, Paris, Autrement, 79 p.

BAVOUX J.-J., BEAUCIRE F., CHAPELON L., ZEMBRI P., 2005, *Géographie des transports*, Paris, Armand Colin, collection U, 232 p.

BURNS A. R., 1965, « L'Espagne et le développement économique », *De Economia*, n°89

DEBRIE J., COMTOIS C., 2010, « Une relecture du concept de corridors de transport : illustration comparée Europe / Amérique du Nord », *Les Cahiers scientifiques du transport*, n°58, p. 127-144

DELBAERE D., 2010, *La Fabrique de l'espace public. Ville, paysage et démocratie*, Paris, Ellipses, 187 p.

ESTÈBE Ph., 2008, *Gouverner la ville mobile*, Paris, PUF, 76 p.

GRILLET-AUBERT A., GUTH S., 2003, *Transport et architecture du territoire. Recherche : état des lieux et perspectives*, Paris, IPRAUS, 155 p.

HAGGETT P., CHORLEY R.J., 1969, *Network Analysis in Geography*, Londres, Edward Arnold, 348 p.

HALBERT L., 2010, *L'Avantage métropolitain*, Paris, PUF, La ville en débat, 143 p.

KANSKY K.L., 1963, « Structure of Transportation Networks : Relationship between Network Geometry and Regional Characteristics », *Research Paper* n° 84, Chicago, University of Chicago

LE GALÈS P., 2011, *Le Retour des villes européennes*, Paris, Le Presses de SciencesPo, 486 p.

LÉVY J.,1999, *Le tournant géographique : penser l'espace pour lire le monde*, Paris, Belin, 399 p.

LÉVY J., LUSSAULT M. (dirs), 2000, *Logiques de l'espace, esprit des lieux. Géographies à Cerisy*, Paris, Belin, Mappemonde, 352 p.

L'HOSTIS A. (dir.), 2009, *Concevoir la ville à partir des gares*, Rapport final du projet Bahn.Ville2 sur un urbanisme orienté vers le rail, 84 p.

L'HOSTIS A., WULFHORST G., PUCCIO B., ARAUD-RUYANT C., 2007, « Urbanisme et transport dans les régions urbaines : enjeux et perspectives d'un urbanisme orienté vers le rail », *Recherche, Transports, Sécurité*, n° 94, p.11-26

LOYER B., 2006, *Géopolitique de l'Espagne*, Paris, Armand Colin, 335 p.

MUSSO P. (dir.), 2002, *Le territoire aménagé par les réseaux*, La Tour d'Aigues, Ed. de l'Aube/DATAR, 275 p.

OFFNER J.-M., et PUMAIN D. (dir.), 1996, *Réseaux et territoires. Significations croisées*, La Tour-d'Aigues, Éditions de l'Aube, 280 p.

ORFEUIL J.-P., 2008, *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Paris, Les Carnets de l'info, collection Modes de villes, 256 p.

PANERAI Ph., DEPAULE J.-C., DEMORGON M., 2009 (1ère édition 1999), *Analyse urbaine*, Marseille, Parenthèses, collection Eupalinos, 187 p.

PAQUOT Th., 2004, « Ville et nature, un rendez-vous manqué ? », *Diogène*, 3/2004 n° 207, p. 83-94

PRENTICE B.E. (dir.), 1996, *Transport Gateways and Trade Corridors*, Saskatoon, University of Saskatchewan Printing Services

REIGNER H., HERNANDEZ F., 2007, « Les projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de « détournement » des réseaux », *Flux*, n°69, p.21-34

RICHER C., 2007, « Quelles politiques intermodales dans la planification territoriale ? Analyse des pôles d'échanges dans les déplacements urbains », Flux, n°69, p. 35-48

ROMERO J., FARINOS J. (dirs.), 2006, *Gobernanza territorial en España*, Valence, PUV, 414 p.

ROMERO J., 2009, *Geopolítica y gobierno del territorio en España*, Valencia, Tirant lo Blanch, 273 p.

ROMERO J., ALBEROLA M. (dirs.), 2005, *Los límites del territorio. El País Valenciano en la encrucijada*, Valence, PUV, 325 p.

RONCAYOLO M., 1997 (1ère édition, 1978), *La Ville et ses territoires*, Paris, Folio, Essais, 285 p.

SELLE K., 2003, *Was ist los mit den öffentlichen Räumen ? Analysen, Positionen, Konzepte*, AGB Bericht n°49, Dortmund, Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur, 409 p.

SUBRA Ph., 2007, *Géopolitique de l'aménagement du territoire*, Paris, Armand Colin, 326 p.

TERRIN J.-J. (dir.), 2011, *Gares et dynamiques urbaines. Les enjeux de la grande vitesse*, Marseille, Parenthèses, collection La Ville en train de se faire, 223 p.

TROIN J.-F., 2005, « La grande vitesse ferroviaire en Europe : maillage transnational ou réseau déconnecté ? », actes du FIG de St-Dié

UREÑA J. M., MENERAULT Ph., GARMENDIA M., 2009, « The high-speed rail challenge for big intermediate cities: a national, regional and local perspective », *Cities*, n°26, p. 266-279

WHEBELL C.F.J., 1969, « Corridors : a Theory of Urban Systems », *Annals of the Association of American Geographers*, vol. 59, n° 1, p. 1-26

Ouvrages spécialisés sur les transports et l'urbanisme en Espagne :

ALBERTOS J., NOGUERA J., PITARCH M., SALOM J., 2007, *Los Hábitos de movilidad en la Universitat de València (2005-2006). Problemas de acceso a los campus y sostenibilidad*, Valence, PUV, 190 p.

BEL G., 2010, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial: del Madrid sede cortesana a la « capital total »*, Barcelone, Destino, 333 p.

BOIRA J., 2004, « Existeix l'economia d'Espanya? Arguments a favor d'una economia regional en un context europeu », *Revista Econòmica de Catalunya*, n°48

BOIRA J., 2010, « L'Eix Mediterrani: entre les dinàmiques locals i la perspectiva megaregional », *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, vol. 56/1, p. 91-109

BOIRA J., 2007, « El eje mediterráneo y las redes transeuropeas de transporte (RTE-T): Historia de un desencuentro. De la cumbre de Essen (1994) a la dimensión exterior (2006) », *Papers*, 44, p. 44-63

BOIRA J. et al., 2011, *El Corredor mediterrani*, *Nexe. Debats Valencians*, n°8, fevrier 2011 (numéro spécial), Valence, Tirant lo Blanc, 72 p.

BORJA J., MUXÍ Z. (dirs), 2004, *Urbanismo en el siglo XXI. Bilbao, Madrid, Valencia y Barcelona*, Barcelone, Universidad politécnica de Cataluña, 231 p.

IZQUIERDO R., VASSALLO J. M., 2004, *Nuevos sistemas de gestión y financiación de infraestructuras de transporte*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, colección Seinor, 700 p.

IZQUIERDO R., VASSALLO J. M., 2010, *Infraestructura pública y participación privada: conceptos y experiencias en América y España*, Bogotá, Corporación andina de fomento, 350 p.

MONZÓN A., ORTEGA E., LÓPEZ E., 2010, *Evaluación de los Impactos Territoriales y Económicos de Planes de Infraestructuras de Transporte. PEIT 2005-2020*, Madrid, Cuadernos de investigación del transporte / Colegio de Ingenieros de Caminos, 149 p.

MONZÓN A., ORTEGA E., LÓPEZ E., 2010, « Social impacts of the high speed rail projects : addressing spatial equity effects », communication, Lisbonne, 12th WTCR Congress, 11-15 juillet 2010, 22 p.

PIQUE A., RODRÍGUEZ-POSE A., TOMANEY J., 2006, *Desarrollo local y regional*, Valence, PUV, 399 p.

WAIS F., 1987, *Historia de los ferrocarriles españoles*, Madrid, Fundación de los Ferrocarriles españoles, 2 vol.

Documents techniques :

BERTHAUD P., DAVID-NOZAY N., 2000, « Le Transport de marchandises à l'horizon 2020 sur l'axe Rhin-Rhône », *Notes de synthèse du SES*, janvier-février 2000, 6 p.

COMMISSION EUROPÉENNE, 2001, *La Politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix*, Livre blanc, Bruxelles, Communautés européennes, 135 p.

COMMISSION EUROPÉENNE, 2005, *Réseau transeuropéen de transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Bruxelles, Communautés européennes, 73 p.

ESPO, 2011, *Trafics data of year 2010*, Bruxelles, ESPO, 284 p.

FERRMED, 2009, *Ferrmed Global Study. Ferrmed Great Axis Rail Freight Network and its area of influence, Scandinavia-Rhein-Rhone-Western Mediterranean. Feasibility, conclusions and recommendations*, publication de Ferrmed en partenariat avec l'Union européenne, 204 p.

MINISTERIO DE FOMENTO, 2004, *Plan estratégico de infraestructura y transporte. 2005-2020*, Madrid, Ministerio de Fomento, 184 p.

MINISTERIO DE FOMENTO, 2010, *Los transportes, las infraestructuras y los servicios postales, Informe anual 2009*, Madrid, Ministerio de Fomento, 348 p.

PUERTOS DE ESPAÑA, 2009, *Anuario estadístico 2009*, Madrid, Ministerio de Fomento, 278 p.

TOMÁS CARPI J. A. (dir.), 2010, *Estrategia de reactivación y competitividad de la economía valenciana*, Valence, Asociación valenciana de empresarios, Documentos AVE, 99 p.

Ouvrages à caractère méthodologique :

BÉGUIN M., PUMAIN D., 2007, *La Représentation des données géographiques. Statistique et cartographie*, Paris, Armand Colin, Cursus, 192 p.

BLANCHET A., GOTMAN A., 2001, *L'enquête et ses méthodes : l'entretien*, Paris, Nathan Université, collection Sociologie 128, 127 p.

PUMAIN D., SAINT-JULIEN Th., 2001, *Les Interactions spatiales*, Paris, Armand Colin, Cursus, 191 p.

PUMAIN D., SAINT-JULIEN Th., 2004, *L'Analyse spatiale. Localisations dans l'espace*, Paris, Armand Colin, Cursus, 167 p.

Usuels :

BAILLY A., FERRAS R., PUMAIN D. (dirs), 1995, *Encyclopédie de géographie*, Paris, Economica, 1 167 p.

BRUNET R., FERRAS R., THÉRY H., 1993, *Les Mots de la géographie*, Paris, La Documentation française, Reclus, 518 p.

DORRIER-APPRILL E. (dir.), 2001, *Vocabulaire de la ville. Notions et références*, Nantes, Éditions du Temps, 191 p.

IUP, 2010, *L'ABC de l'urbanisme*, Paris, Université Paris-Est, 178 p.

LÉVY J., LUSSAULT M. (dirs), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés,* Paris, Belin, 1 034 p.

MERLIN P., CHOAY F. (dirs), 2009 (1ère édition, 1988), *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, Paris, PUF, Quadrige, 963 p.

Sites internet :

Tous ces sites ont été consultés à de multiples reprises.

www.adif.es : site d'ADIF, organisme public de gestion du réseau ferroviaire.

www.businesseumed.com : site de *Business Eumed*.

www.espo.be : site d'ESPO, pour le classement portuaire européen

www.ferrmed.com : site de *Ferrmed*.

www.fomento.es : site du Ministère des Travaux publics (*Fomento*).

www.puertos.es : Site de Puertos de España, établissement public de gestión des ports d'intérêt national.

www.renfe.com : Site de RENFE, exploitant commercial du réseau ferroviaire espagnol.

www.valenciaparquecentral.es : site de la Société Parque Central.

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Cartes :

Carte 1- Le réseau ferroviaire espagnol, entre radiales et maillage du territoire 22
Carte 2- Population et évolution démographique des provinces espagnoles 29
Carte 3- La présence des entreprises et son évolution dans les provinces espagnoles 30
Carte 4- Population et évolution démographique des capitales de province en Espagne 31
Carte 5- La population de la Communauté valencienne et son évolution 48
Carte 6- L'investissement dans le Communauté valencienne et son évolution 49
Carte 7- Variation démographique de Valence entre 1981 et 2010 74
Carte 8- Prix moyens de l'immobilier à Valence (données 2009) 74
Carte 9- Parque Central comme transition vers une centralité multimodale 76
Carte 10- Répartition de la population de l'aire métropolitaine de Valence en 2009 86
Carte 11- Densités de population dans l'aire métropolitaine de Valence en 2009 87
Carte 12- Croissance démographique de l'aire métropolitaine de Valence de 2001 à 2009 87
Carte 13- Variation des densités de population dans l'aire métropolitaine de Valence entre 2001 et 2009 88
Carte 14- Localisation des principales activités économiques de Valence 89
Carte 15- Les principaux projets urbains de Valence 90
Carte 16- Localisation des membres de Ferrmed et de Business Eumed 102
Carte 17- Projets de pôles d'échanges dans les principales villes situées sur des LGV existantes ou à venir 106

Schémas :

Schéma 1- Les étapes du développement de l'AVE en Espagne 19
Schéma 2- Degré d'implication des différents acteurs 44
Schéma 3- Évolution du contexte et financement du projet Parque Central 64
Schéma 4- La gestion d'un réseau multimodal par des acteurs multiscalaires 81
Schéma 5- Logiques divergentes associées au rapport réseau/territoire 105
Schéma 6- L'articulation réseau/territoire 110
Schéma 7- Perception du rapport réseau/territoire par les différents acteurs 116

Photographies :

Photographie 1- La Estació del Nord 54
Photographie 2- La gare Joaquín Sorolla vue de son parvis 58
Photographie 3- Le hall de la gare Joaquín Sorolla 58
Photographie 4- Guichet d'information d'ADIF sur l'AVE, hall de la gare Joaquín Sorolla 59
Photographie 5- Devant la gare Joaquín Sorolla, sculpture du nombre de kilomètre séparant Valence de Madrid 60
Photographie 6- Publicité pour l'AVE dans la gare Joaquín Sorolla 60
Photographie 7- Maquette du projet Parque Central de Gustafson-Porter 71
Photographie 8- Tapis représentant le plan masse du projet Gustafson-Porter au Palais Cervelló 71
Photographie 9- Dans le quartier Jesús, à proximité des voies ferrées 75
Photographie 10- Le quartier Jesús, face à la gare Joaquín Sorolla 77
Photographie 11- Le quartier Jesús, à proximité de la passerelle de franchissement des voies 77
Photographie 12- Le quartier Quatre Carreres, face aux friches ferroviaires 78
Photographie 13- Balisage au sol du parcours entre la gare et la station de métro Joaquín Sorolla 80
Photographie 14- Une *falla* face à la gare Joaquín Sorolla 84
Photographie 15- Rita Barberá représentée sur une falla face à la gare Joaquín Sorolla 85

Figures :

Figure 1- Réseau routier espagnol 17
Figure 2- Réseau ferroviaire espagnol 17
Figure 3- Présentation du projet de corridor méditerranéen par le *Fomento* 26
Figure 4- Projet de « train orbital méditerranéen » de Business Eumed 36
Figure 5- Le projet de « corridor européen » de Ferrmed 38
Figure 6- Photographie de l'inauguration de la ligne AVE Madrid-Valence 45
Figure 7- Carte des futures stations de chemin de fer 56
Figure 8- Carte de la gare centrale dans le réseau de métro valencien 56
Figure 9- Plan masse du projet Gustafson-Prter pour Parque Central 68
Figure 10- Vue en coupe du parc au-dessus de la gare souterraine dans le projet Gustafson-Porter 69
Figure 11- Le budget annoncé de la Société Valencia Parque Central 73
Figure 12- Méthodologie de l'évaluation du PEIT 97
Figure 13- Évaluation de l'amélioration de l'efficacité du réseau 98
Figure 14- Évaluation de l'amélioration de l'accessibilité potentielle 98
Figure 15- Évaluation du gain de temps de transport provoqué par les infrastructures de la Communauté valencienne 99

Tableaux :

Tableau 1- Parcours Figueras-Algesiras par Madrid 33
Tableau 2- Parcours Figueras-Algesiras par les principales villes côtières 34
Tableau 3- Les types d'acteurs, leurs échelons de compétences et leurs échelles d'action 42
Tableau 4- Typologie des acteurs en fonction de leur conception du réseau et du territoire 115

ANNEXES

Annexe 1- Sélection d'articles de presse

"La Marina reclama el tren a Gandia", *El País* (25 février 2010)
"Blanco espera que la crisis aérea impulse el corredor mediterráneo", *El País* (21 avril 2010)
"Tres "cuellos de botella" lastran la conexión de mercancías con Europa", *El País* (28 avril 2010)
"El tren de la costa permitirá unir en dos horas Madrid y Benidorm", *El País* (5 mai 2010)
"Ford, Seat y Nissan exigen el eje mediterráneo para seguir en España", *El País* (8 mai 2010)
"El transporte de mercancías por tren, a años luz de Europa", *El País* (19 mai 2010)
"El AVE: una productividad precaria", *El País* (20 mai 2010)
"Blanco salva del recorte el AVE a Francia y el corredor mediterráneo", *El País* (22 juin 2010)
"Ideas para un Parque Central", *El País* (26 juillet 2010)
"El debate sobre les infraestructuras", *El País* (23 août 2010)
"Los empresarios financiarán el eje mediterráneo si la gestión es privada", *El País* (7 septembre 2010)
""No se entendería un corredor sin conexiones a los puertos"", *El País* (7 septembre 2010)
"Fomento moviliza 7.500 millones para que España sea nudo logístico mundial", *El País* (15 septembre 2010)
"A 95 minutos del Mediterráneo", *El País* (19 septembre 2010)
"El AVE ya llega a Valencia", *El País* (6 octobre 2010)
"Todos se colgaron alguna medalla", *El País* (14 octobre 2010)
"Inversion publica y crecimiento regional", *El País* (24 octobre 2010)
"Valencia dobla a Barcelona en tráfico portuario", *El País* (4 novembre 2010)
""Tenemos dinero para hacer michas cosas, hay que saber gestionarlo"", *El País* (8 novembre 2010)
"Ford amenaza con dejar la planta de Valencia si no existe el corredor en cinco años", *El Mundo* (2 décembre 2010)
"Madrid-Valencia desde hoy 95 minutos", *El País* (19 décembre 2010)
"Prosperidad en la senda del AVE", *El País* (19 décembre 2010)
"Políticos y empresarios cierran filas en torno al corredor mediterráneo", *El País* (12 janvier 2011)
"El gobierno catalán critica que el AVE se anteponga al corredor mediterráneo", *El País* (13 janvier 2011)
"Camps: "El futuro de España pasa por el eje Valencia-Murcia"", *El País* (25 janvier 2011)
""Aigua plena de seny" en Valencia", *El País* (26 janvier 2011)
"Barberá asegura que en un año se actuará sobre el 40% del parque", *El País* (26 janvier 2011)
"La Junta no encuentra financiación para el tren de la Costa del Sol", *El País* (27 janvier 2011)
"El Parque Central se puede pisar", *El País* (9 février 2011)
"Las cámaras piden doble vía entre Castellón y Tarragona", *El País* (16 février 2011)
"Camps reclama para el corredor el rango de gran proyecto europeo", *El País* (16 février 2011)
"Gustafson pone en marcha el diseño definitivo del Parque Central", *El País* (17 février 2011)
""La salida de les mercancías por el norte es prioritaria para Valencia"", *El País* (1er mars 2011)
"José Blanco denuncia una campaña mediática y empresarial contra el AVE", *El País* (3 mars 2011)
"Capital total, competencia desleal", *El País* (8 mars 2011)
"El "sprint" del corredor mediterráneo", *El País* (16 mars 2011)
"De Algesiras a Estocolmo, en tren", *El País* (16 mars 2011)
"Blanco y Mas elogian una obra que supera la España radial", *El País* (17 mars 2011)
"Fomento promete 51.300 millones para el corredor mediterráneo", *El País* (17 mars 2011)
"El gobierno defenderá en Bruselas tres posibles conexiones por tren con Francia", *El País* (17 mars 2011)
"España conoce el corredor mediterráneo como prioridad", *La Vanguardia* (17 mars 2011)
"La conspiración radial", *El País* (18 mars 2011)
"La Unión europea no garantiza fondos al corredor mediterráneo", *El País* (19 mars 2011)
"Ferrmed exige a Blanco el tramo de Castellón a Tarragona para 2016", *El País* (6 avril 2011)
"Los puertos de Valencia y Barclona suman esfuerzos por el corredor", *El País* (11 mai 2011)
"La ineficiencia radial", *El País* (17 mai 2011)
"Ferrmed alerta de las graves carencias del estudio de Fomento para el Corredor Mediterráneo", *La Vanguardia* (1er juin 2011)
"Bruselas no clasificará el corredor mediterráneo hasta el próximo otoño", *La Razón* (14 juin 2011)

Annexe 2- Photothèque de terrain

Une ville portuaire

La plage de Valence sur arrière-plan de zone portuaire

L'ancien siège de l'autorité portuaire, aujourd'hui fermé

La darse de plaisance Juan Carlos I

« Voiles et vents », le bâtiment construit pour la Coupe de l'America de 2007

L'entrée du port commercial

Des opérations de renouvellement urbain

Le campus universitaire

Les Jardins du Turia

De part et d’autre des Jardins du Turia, centre ancien et immeubles aisés

La Cité des arts et des sciences

Des cicatrices dans la ville

La ville et ses contrastes

Habitat dégradé immeubles récents, Cité des arts et des sciences et port industriel

Un quartier périphérique populaire de Valence

Boutique abandonnée en centre-ville

Dans le centre ancien

Dans le centre ancien également

Le centre ancien, toujours

Avenue de France, entre le port de plaisance et les Jardins du Turia

Terrains vagues entre le port et le Turia

Entre la Estació del Nord et la gare Joaquín Sorolla

Face à la gare Joaquín Sorolla

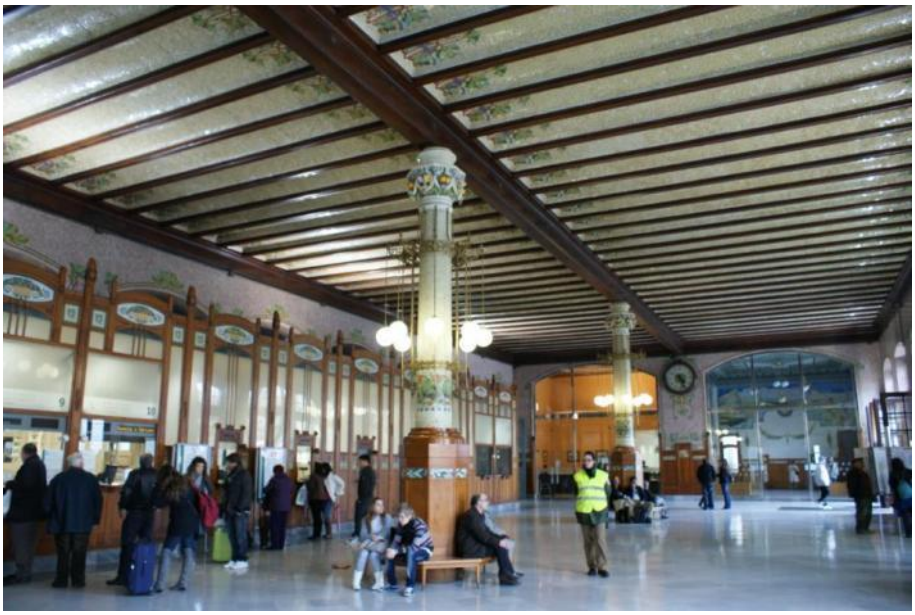
Immeubles vétustes et terrains disponibles à proximité de la gare

La ville festive

Les arènes, haut-lieu de la ville, à côté de la Estació del Nord

Une Falla dans le centre

Falleras dans les rues de Valence, devant la Estació del Nord

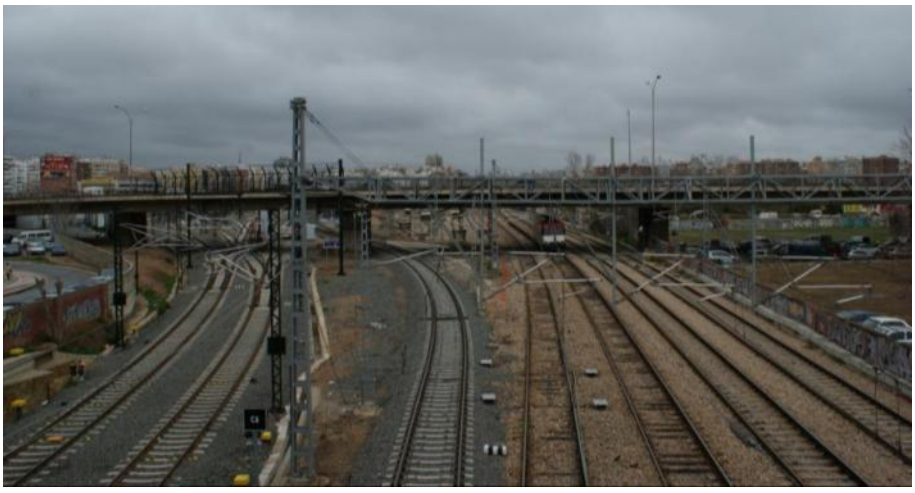


Le hall de la Estació del Nord, patrimoine architectural

Station de bus pour la navette entre les deux gares

Parvis de la gare Joaquín Sorolla

Passerelle permettant aux piétons de traverser les voies ferrées



Les voies, vues de la passerelle, en direction du centre-ville

Quelques trouvailles en matière de transports urbains

Pédagogie de l'escalator

Plan de métro cycliste, à l'aéroport de Valence

Une conclusion…

Campagne électorale, affiche du candidat du PSOE, dans la périphérie de Valence…

Annexe 3- Grille d'entretiens

Cette grille a servi de trame pour les entretiens. Néanmoins, il ne s'agit pas d'un questionnaire, et la conversation avec les interlocuteurs a souvent dévié de la trame.

Le corridor méditerranéen :

- Quelle est votre position par rapport au projet de corridor méditerranéen ?
- Soutenez-vous plutôt un projet de fret ou de passagers ?
- Quels sont vos principaux arguments ?
- Pensez-vous qu'il a une chance d'être réalisé ?
- Avec quels financements ?
- Quelles sont les villes qui devraient être reliées prioritairement ?
- Qu'est-ce que le corridor peut changer dans le réseau ferroviaire espagnol ?

Perspectives géopolitiques :

- Quels sont les principaux rapports de forces politiques ?
- Quelle est la place des acteurs économiques ?
- Quelles sont les perspectives apportées par l'Union européenne (RTE-T…) ?
- Quels sont le rôle et le point de vue du gouvernement madrilène ?
- Quel est le poids des Communautés autonomes et des Provinces ?

La question des échelles :

- L'Europe et la Méditerranée sont-elles les échelles pertinentes pour penser le corridor ?
- Y a-t-il une unité ou une synergie des villes potentiellement reliées par le corridor ?
- Valence a-t-elle une échelle métropolitaine pertinente, fonctionnelle sinon politique ?

Le modèle économique :

- Quel modèle de développement économique vous semble le plus pertinent ?
- Quel est le poids du port de Valence dans le projet ?
- Qu'est-ce que le corridor apporterait à l'économie valencienne ?

Les projets urbains valenciens :

- Quels sont les principaux projets urbains de Valence selon vous ?
- Que change l'arrivée de l'AVE de Madrid pour l'urbanisme valencien ?
- Quelles sont les perspectives économiques attendues pour la ville ?

Valence et le rail : Parque Central

- Qu'est-ce que le projet Parque Central ?
- Quelle peut être la place du parc dans la ville ?
- Comment sera réalisée la nouvelle gare souterraine ?
- Que deviendra la Estació del Nord ?
- Comment le projet sera-t-il financé ?
- Quelles sont les connexions multimodales prévues et selon quelles modalités ?
- Y a-t-il des projets de réhabilitation concernant les quartiers alentours ?

Annexe 4- Tableau récapitulatif des entretiens

		Acteurs institutionnels			Acteurs économiques		Milieux universitaires				
Données générales	**Interlocuteur**	**Représentant d'ADIF à Valence**	**Generalitat valencienne (service des transports)**	**Service de l'urbanisme de l'Ayuntament de Valencia**	**Responsable de la société Valencia Parque Central**	**Directeur de Business Eumed**	**Josep Vicent Boira (Département de géographie, Université de Valence)**	**Joan Romero (Département de géographie, Université de Valence)**	**Germà Bel (Département d'économie, Université de Barcelone)**	**Antoni Durà (Département de géographie, Université autonome de Barcelone)**	**Andrés Monzón (Laboratoire TRANSyT, Escuela de Caminos, Madrid)**
	Date de l'entretien	16 mars 2011	15 mars 2011	15 mars 2011	23 mars 2011	17 mars 2011	15 mars 2011	25 mars 2011	17 mars 2011	18 mars 2011	21 mars 2011
Le "corridor méditerranéen"	**Position par rapport au projet de "corridor méditerranéen"**	Très favorable. ADIF en est le maître d'ouvrage.			Favorable.	Très favorable.	Très favorable.	Depuis 1959, le Banque mondiale souligne la nécessité d'un corridor méditerranéen, qui a été réalisé en ce qui concerne l'autoroute.	Amélioration de l'axe actuel pour le fret, mais pas construction d'un corridor à grande vitesse.	Favorable.	
	Pour un corridor de fret ou de passagers ?	Les deux.			Les marchandises sont à Fuente de San Luis. On prévoit aujourd'hui une nouvelle ligne parallèle à celle de l'AVE sur le corridor.	Corridor de fret est absolument nécessaire. Celui de passagers n'a pas d'intérêt.	Les deux projets existent, mais c'est le fret qui est le plus pertinent.	Le fret est la priorité, mais les passagers pourraient venir dans un second temps.	Fret, avec l'amélioration et la mise aux normes UIC des voies existantes. AVE répond à la demande d'une image de marque.		"Les marchandises ne s'inaugurent pas, les conteneurs ne votent pas" : d'où la préférence des politiques pour l'AVE.
	Principaux arguments					Représente 40% des marchandises espagnoles par voie terrestre ; les ports doivent être connectés entre eux ; il faut donner aux entreprises une bonne compétitivité en Europe	C'est la condition du développement économique de Valence et de son port.	L'investissement en infrastructures est toujours bon économiquement. Il est particulièrement nécessaire dans le corridor où transitent la plupart des marchandises.	40% des marchandises terrestres espagnoles passent par là ; il y a encore des tronçons à voie unique, voire au charbon ; la connexion avec les ports est mauvaise ;	C'est entre Barcelone et Valence que circulent le plus de marchandises par voie terrestre. L'axe de passagers a aussi un fort potentiel.	
	Pensez-vous qu'il sera réalisé ?	Oui, selon le calendrier du Fomento.	Oui. Selon le calendrier du Fomento.		Oui. Il est prévu par le Fomento, donc il est prioritaire pour le gouvernement.	Oui, sous la pression des entreprises.	Il faut qu'il le soit.	Le budget de l'Etat est dans le rouge. Il faudra donc attendre (10 à 12 ans...).	Il se fera par évidence économique, si le gouvernement peut l'inscrire aux RTE-T.		
	Avec quel financement ?	ADIF finance la plupart des infrastructures, mais quelques tronçons sont soumis à PPP.			Fomento.	Fomento, UE et PPP.	C'est une erreur de vouloir évaluer financièrement une infrastructure avant que le projet définitif ne soit présenté, sinon on ne fait plus rien.	Il faut interroger le mécanisme qui a conduit à donner la priorité pour l'instant à des tronçons douteux et à des aéroports sans passagers (Ciudad Real...).	50% Ministerio de Fomento et 50% PPP.		
	Quelles villes devraient être reliées ?	D'Algesiras à la frontière française.				Tous les grands ports espagnols, afin de les relier au reste de la Méditerranéen et de l'Europe. Réflexion à l'échelle méditerranéenne (UPM).	Euromed ne dessert que les capitales de Provinces, vision de RENFE obsolète aujourd'hui.		De le frontière française à Alméria, voire Algesiras.	Barcelone et Valence ont des liens importants.	
	Qu'est-ce que le corridor peut changer pour le réseau ferroviaire espagnol ?	Compléter la desserte ferroviaire.				Il suffirait d'améliorer l'infrastructure existante et de les utiliser à plein (aujourd'hui circulent 23 trains de marchandises par jours contre 280 possibles)	Passer d'une logique de radiales centrées sur Madrid à un maillage du territoire.	La logique ferroviaire est radiale. Depuis 2 ans, le projet de corridor introduit un changement de point de vue et de logique.	Changer la logique radiale qui prévaut depuis 1720.	Mettre en relation des villes économiquement importantes sans passer par la capitale.	C'est le début d'une logique de maillage du territoire qui complète le réseau radial.

Données générales	Interlocuteur	Représentant d'ADIF à Valence	Generalitat valencienne (service des transports)	Service de l'urbanisme de l'Ayuntament de Valencia	Responsable de la société Valencia Parque Central	Directeur de Business Eumed	Josep Vicent Boira (Département de géographie, Université de Valence)	Joan Romero (Département de géographie, Université de Valence)	Germà Bel (Département d'économie, Université de Barcelone)	Antoni Durà (Département de géographie, Université autonome de Barcelone)	Andrés Monzón (Laboratoire TRANSyT, Escuela de Caminos, Madrid)
	Date de l'entretien	16 mars 2011	15 mars 2011	15 mars 2011	23 mars 2011	17 mars 2011	15 mars 2011	25 mars 2011	17 mars 2011	18 mars 2011	21 mars 2011
Perspectives géopolitiques	**Quels sont les rapports de force politiques ?**					La confrontation Madrid-Catalogne est essentielle : elle est crispée sur l'enjeu de l'accès à la mer. Le passage des marchandises par Madrid sur la route de l'Europe génère d'importants surcoûts. Mais tous les partis régionaux sont favorables au corridor méditerranéen.	Le rapport gauche/droite est secondaire. C'est le choix entre réseau radial ou maillé qui importe.	On a perdu un temps précieux à cause des rapports de forces politiques entre gauche et droite au gouvernement national.	Les Communautés autonomes n'ont aucune autonomie en matière de transport, domaine centralisé par Madrid.	Les relations Valence/Barcelone ne sont pas bonnes : les propositions de Barcelone sont vécues à Valence comme une tentative expansionniste et les propositions de Valence sont en général ignorées à Barcelone.	
	Quelle est la place des acteurs économiques ?	Des PPP sont prévus pour le financement de certains tronçons et éventuellement pour la gestion des gares.				Travail avec le monde des entreprises (CCI, entreprises, associations patronales...), le monde académique et le monde associatif. Secteur automobile : Seat et Nissan à Barcelone ; Ford à Valence.	La CCI a une position très favorable à un corridor de fret, même si elle n'aime pas communiquer sur la question	Le privé a perçu la nécessité du corridor depuis 2 ou 3 ans, ce qui est décisif. Ils avaient jusqu'alors poussé pour les liaisons avec Madrid.	C'est par les acteurs économiques et pour des raisons économiques que le "corridor" doit se faire et à une chance d'aboutir.	Ferrmed est un cas unique en Europe, où l'initiative vient du secteur privé et non des Etats. Les entreprises comme Ford sont déterminantes.	
	Quelles sont les perspectives apportées par l'UE (RTE-T…) ?	ADIF reçoit des fonds européens et des aides de la BEI.				L'inscription dans les RTE-T serait logique. Le sens de l'action de Ferrmed est d'obtenir ces financements sur un projet entièrement balisé par le secteur des entreprises.	La Cour des Comptes de l'UE a montré que les projets RTE-T avaient été sélectionnés sur des critères politiques et non économiques.	Le problème est politique : tout dépend des choix que fera le gouvernement entre corridor centre-pyrénéen et méditerranéen.	Officiellement, 2 autres projets sont prioritaires au RTE-T, d'où une difficulté à faire financer celui-ci.	Le corridor centre-pyrénéen coûte cher et la France y est opposée, mais il est inscrit dans les RTE-T. Facteur de blocage. Or le gouvernement doit choisir.	
	Quel est le rôle et le point de vue de Madrid ?	Il est normal et nécessaire que l'infrastructure soit parmi les prérogatives régaliennes.			Fomento, ADIF et RENFE sont des instances madrilènes. Ce sont-elles qui contrôlent majoritairement la société et financent le projet.	Planification des infrastructures : mais relève de délires politiques plus que d'analyses socio-économiques.	C'est le gouvernement espagnol qui tient les rennes (infrastructure de compétence nationale)	Madrid est centré sur sa position de nœud centralisé qu'elle souhaite conserver.	Le gouvernement est toujours favorable à des dessertes centralisées. Les liaisons avec Madrid sont subventionnées, pas les autres. Contrôle étatique de tous les opérateurs de transport.	Madrid cherche à maintenir la centralité de la capitale du pays, contre toute idée de maillage.	Madrid contrôle les infrastructures et n'est pas près d'abandonner ce pouvoir régalien.
	Les Communautés autonomes et les Provinces ont-elles un poids important ?	Il existe une certaine rivalité entre les communautés de Valence et de Catalogne.	La Generalitat a en particulier compétence sur les transports métropolitains (c'est-à-dire ceux qui dépassent le cadre de la commune).				Le "corridor méditerranéen" est devenu un objet politique repris par chaque échelon, surtout la Generalitat.	Catalogne-Valence : rivalité séculaire. L'Andalousie a un rôle d'arbitre : elle avait joué la carte de Madrid dans les années 1990 et se tourne aujourd'hui vers les villes littorales. Pujol (Catalogne), avait aussi choisi l'AVE avec Madrid, faute de l'envisager avec Valence.	Le poids des Communautés autonomes est faible face à la volonté du gouvernement en matière de transports.	Le "corridor méditerranéen" est porté par la nécessité pour la Catalogne de s'ouvrir. C'est dans ce contexte que les bourgeoisies urbaines de Valence et Barcelone se mettent à travailler ensemble et demandent la liaison Castellón-Tarragone notamment.	

Données générales	Interlocuteur	Représentant d'ADIF à Valence	Generalitat valencienne (service des transports)	Service de l'urbanisme de l'Ayuntament de Valencia	Responsable de la société Valencia Parque Central	Directeur de Business Eumed	Josep Vicent Boira (Département de géographie, Université de Valence)	Joan Romero (Département de géographie, Université de Valence)	Germà Bel (Département d'économie, Université de Barcelone)	Antoni Durà (Département de géographie, Université autonome de Barcelone)	Andrés Monzón (Laboratoire TRANSyT, Escuela de Caminos, Madrid)
	Date de l'entretien	16 mars 2011	15 mars 2011	15 mars 2011	23 mars 2011	17 mars 2011	15 mars 2011	25 mars 2011	17 mars 2011	18 mars 2011	21 mars 2011
Quelle échelle ?	**L'Europe et la Méditerranée sont-elles des échelles pertinentes dans le cas du "corridor méditerranéen" ?**					Eumed travaille à l'échelle de l'UPM, qui fera bientôt 1 milliard d'habitants et sera un centre de gravité économique majeur.			Rendre les entreprises et les ports compétitifs en Europe et en Méditerranée.		
	Barcelone-Valence-Séville : y a-t-il une unité dans le "corridor" ?						Au départ, c'est l'axe Barcelone-Valence qui est pensé. Le sud s'ajoute peu à peu au projet.	Depuis peu, l'Andalousie se tourne vers le corridor méditerranéen.			Madrid-Valence est le couple le plus important d'Espagne en termes de trafic de passagers. Valence est le port et la plage de Madrid. Madrid-Barcelone est la navette aérienne la plus importante d'Espagne.
	Y a-t-il une échelle métropolitaine pertinente autour de Valence ?							Il y a une échelle fonctionnelle, mais pas institutionnelle, ce qui pose problème par rapport aux autres pays européens. Mais l'idée de région urbaine est une pure spéculation académique.		Les territoires périphériques acquièrent une plus grande capacité à agir par eux-mêmes, dans une perspective internationale.	
Modèle économique	**Quel est le modèle économique soutenu ?**			Développement de la ville de Valence par l'attractivité touristique et la création d'aménités pour les entreprises.	Développer l'attractivité du quartier pour développer le tourisme et un quartier d'affaires.	Développement par la compétitivité des entreprises à l'échelle européenne et des ports à l'échelle méditerranéenne. Sortir du modèle touristique.		Sortir du modèle touristique et résidentiel pour aller vers un modèle économique intégré à l'Europe.	Modèle économique fondé sur la compétitivité et la complémentarité des ports, et sur celles des entreprises.		
	Quelle est le poids du port de Valence dans le projet ?	Le port gère ses propres voies, mais ADIF n'a pas la main sur cette question.		La question est surtout celle du centre-ville et de la réhabilitation de la darse de plaisance, pas celle du port autonome.	Le port n'a rien à voir dans le projet Parque Central, mais celui-ci pourrait attirer des entreprises liées au port.	Doter les ports espagnols d'un vaste hinterland euroméditerranéen.	L'autorité portuaire est nommée par le gouvernement régional avec un conseil où siège le gouvernement central, ce qui rend sa position ambiguë.	Le port doit jouer un rôle prépondérant, mais il refuse obstinément de communiquer. C'est une entité très fermée.	C'est sur la liaison entre les ports méditerranéens qu'il faut insister.	N'est pas directement en concurrence avec Barcelone, car il pourrait jouer de sa complémentarité. Mais Barcelone a le plus gros potentiel.	Le port est certainement un moteur important.
	Qu'est-ce que le corridor apporterait à l'économie valencienne ?			Une place de nœud dans le réseau AVE apporterait plus de voyageurs et améliorerait l'attractivité.	Développement d'une situation de carrefour multimodal et multiscalaire, donc renforcement de l'attractivité.	Renforcement de l'activité liée au port, en synergie avec Barcelone.	Développement de l'activité économique et conservation des entreprises existantes.	Il n'apportera rien à la ville, mais à la région, à l'aire métropolitaine.			

Données générales	Interlocuteur	Représentant d'ADIF à Valence	Generalitat valencienne (service des transports)	Service de l'urbanisme de l'Ayuntament de Valencia	Responsable de la société Valencia Parque Central	Directeur de Business Eumed	Josep Vicent Boira (Département de géographie, Université de Valence)	Joan Romero (Département de géographie, Université de Valence)	Germà Bel (Département d'économie, Université de Barcelone)	Antoni Durà (Département de géographie, Université autonome de Barcelone)	Andrés Monzón (Laboratoire TRANSyT, Escuela de Caminos, Madrid)
	Date de l'entretien	16 mars 2011	15 mars 2011	15 mars 2011	23 mars 2011	17 mars 2011	15 mars 2011	25 mars 2011	17 mars 2011	18 mars 2011	21 mars 2011
Les projets urbains de Valence	**Principaux projets urbains de Valence**			Parque Central ; récupération de la darse de plaisance du port (que l'autorité portuaire doit céder à la Ville) ; secteur Cocoteros (entre le Port et le Turia) pour des immeubles de bureaux	Parque Central comme projet phare qui va jusqu'au boulevard de contournement au sud. Créer une nouvelle centralité.		Parque Central est l'alpha et l'oméga de la politique urbaine de Valence actuellement.	La ville met l'accent sur Parque Central, qui est avant tout un projet symbolique (gare enterrée...) de prestige, au détriment des question sociales.		Les socialistes sont portés sur l'échelle internationale et la cohésion sociale. Le gouvernement de droite pense peu l'échelle inter-nationale et a une idéologie très libérale.	
	Que change l'arrivée de l'AVE de Madrid ?	Réduction du temps de trajet, espoir d'un report modal de la route vers le rail.		Support pour les projets d'aménagement urbain et potentiel de financement.	Permet la réalisation du projet Parque Central, qui dormait dans les cartons depuis 25 ans.	Ne change pas grand-chose, car il n'y a pas de trafic induit.		AVE est gage de modernité pour la ville. Pourtant, c'est Madrid qui en profite le plus.	L'AVE est fait pour les madrilènes.		Les villes veulent profiter de l'arrivée de l'AVE pour reconvertir des quartiers aux frais de l'Etat.
	Qu'attend-on en termes de débouchés économiques pour la ville ?		Possibilité de renforcer les transports multimodaux, donc la desserte des villes littorales de la région.	Arrivée de touristes, renforcement de l'activité économique.	Développement de sièges sociaux et de la fréquentation touristique.		On attend une hausse du nombre de touristes et du nombre de sièges sociaux, mais en fait l'essentiel n'est pas là.	A terme, l'AVE pourra augmenter la fréquentation de la ville, mais ce n'est pas l'enjeu essentiel.		City marketing : il s'agit de vendre le territoire valencien à l'échelle européenne.	
Valence et le rail : Parque Central	**Qu'est-ce que le projet Parque Central ?**	Projet de parc urbain géré par la société VPC, à laquelle participe ADIF, mais indirectement.	Opportunité d'une restructuration des transports urbains et régionaux, dans un contexte de rénovation urbaine.	25 ha, 2,5 km linéaires, 4 tours et 2 immeubles d'habitation. 3 phases de construction. Premier parc HQE d'Europe.	Une gare enterrée sous un parc. Tropisme espagnol des gares enterrées pose question.		Parque Central est un projet d'aménagement urbain coûteux, pas un projet de transport économiquement fondé.	On fait comme si le projet était déjà réalisé. Syndrome du power point : avec des images, on simule une réalité.			
	Quelle doit être la place du parc dans la ville ?	Reconversion des friches ferroviaires urbaines.		Dans la lignée des grands projets urbains valenciens de réhabilitation des parcs urbains.	Lois de l'offre et de la demande. Pas de projet urbain particulier.		Volonté de l'Ayuntament de se préoccuper de la beauté du centre ville plus que des activités économiques.	Il est loin d'être certain que le projet voie le jour, et ce serait certainement sous une autre forme.			Projet qui va de pair avec de nombreux projets urbains qui enterrent leurs gares.
	Comment sera réalisée la nouvelle gare enterrée ?	Il y aura un centre commercial. Modalités encore floues (Las Tiendas de la Estación, gérées par ADIF, ou Vialia, géré par une entreprise privée).	C'est du ressort de VPC.	C'est du ressort de VPC.	L'infrastructure souterraine est à l'étude par le Fomento : l'étude informative te le compte-rendu environnemental sont approuvés en interne.		La question n'est pas rendue publique.	La question n'est pas publiquement abordée.			
	Que deviendra la Estació del Nord ?	Joaquin Sorolla est entièrement recyclable. La Estació del Nord sera conservée, mais VPC n'a pas encore décidé de sa transformation.		Classée au patrimoine architectural et emblème de la ville : elle sera conservée en l'état et probablement transformée en centre commercial.	Vitrine de la ville, mais on ne sait pas encore exactement ce qu'on mettra dedans : centre commercial, centre culturel, bureaux... Les entrepôts seront intégrés au projet de parc et accueilleront des activités culturelles.		Elle est classée et sera nécessairement conservée.	Elle est classée et devra être conservée.			

Valence et le rail : Parque Central	Interlocuteur	Représentant d'ADIF à Valence	Generalitat valencienne (service des transports)	Service de l'urbanisme de l'Ayuntament de Valencia	Responsable de la société Valencia Parque Central	Directeur de Business Eumed	Josep Vicent Boira (Département de géographie, Université de Valence)	Joan Romero (Département de géographie, Université de Valence)	Germà Bel (Département d'économie, Université de Barcelone)	Antoni Durà (Département de géographie, Université autonome de Barcelone)	Andrés Monzón (Laboratoire TRANSyT, Escuela de Caminos, Madrid)
	Date de l'entretien	16 mars 2011	15 mars 2011	15 mars 2011	23 mars 2011	17 mars 2011	15 mars 2011	25 mars 2011	17 mars 2011	18 mars 2011	21 mars 2011
	Comment sera financé ce projet ?	VPC est une société de droit privé, même si elle est largement financée par les acteurs publics. C'est à elle de trouver des fonds.		Financement surtout par le privé.	VPC est financée à 25% par la ville, à 25% par la Communauté autonome, à 37,5% par ADIF et à 12,5% par RENFE. La société devra trouver des fonds privés pour compléter son budget.		L'appel à des financements privés semble probable.				
	Quelles connexions sont prévues pour les transports urbains et régionaux ?	L'intermodalité est au centre du projet : ne plus avoir besoin de changer de gare.	Construction de la ligne 2 du métro (un tramway)	Construction de la ligne 2 du métro	Red Arterial Ferroviaria : document à l'étude qui recouvre l'enterrement des voies d'accès à la gare, la nouvelle gare centrale, les gares annexes et le tunnel sous la ville.			L'argent dépensé pour l'AVE avec Madrid aurait pu l'être pour améliorer les dessertes urbaines et régionales, très défaillantes.			
	Quels sont les projets concernant les quartiers alentours ?		Connexion au centre des quartiers sud-est, aujourd'hui très mal desservis par les transports en commun	Départ des entrepôts (Correos notamment)	Le quartier de Russafa est intéressant. Village populaire gentrifié où la population immigrée revient de plus en plus nombreuse.		Il n'y a pas de véritable projet urbain au-delà du périmètre de VPC.	Le facteur social n'est pas pris en compte, les quartiers alentours ne sont pas inclus dans les plans.			

Ce tableau non exhaustif présente les principaux résultats des entretiens menés à Valence.

Les cases non renseignées correspondent soit à des questions qui n'ont pas été posées à l'un ou l'autre interlocuteur, soit à un refus de répondre de sa part.

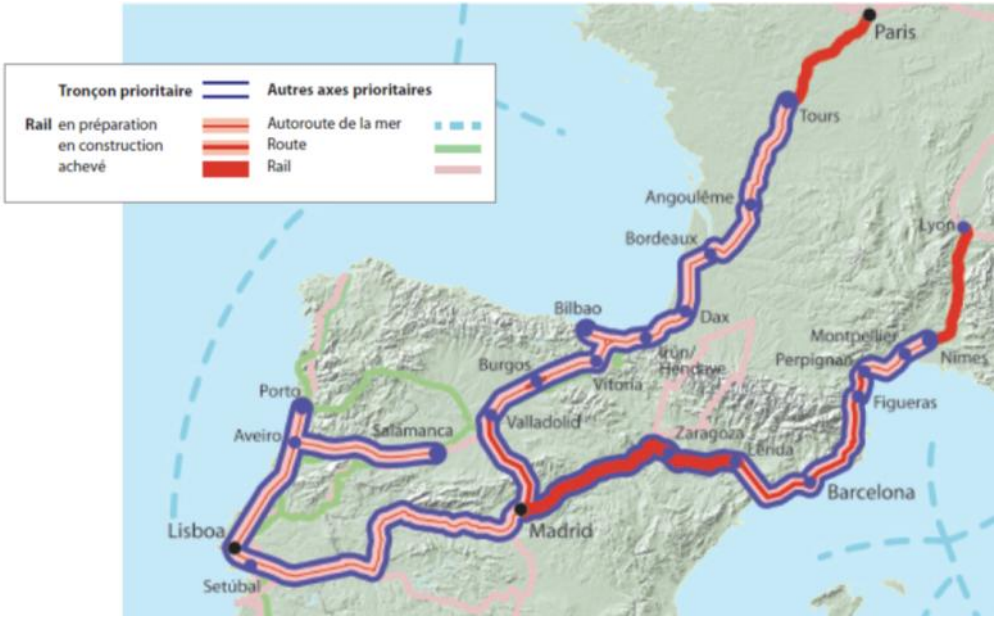
Annexe 5- Liste des documents collectés sur le terrain

Document	Nature du document	Date	Source
Photographie aérienne de Valence	Photographie aérienne orthonormée	2008	Ayuntament, Generalitat, AUMSA, Institut carto graphique de Valence
Parque Central de Valencia, 5 miradas	Documentaire (DVD)	2010	VPC et UE
Valencia y el ferrocarril	Documentaire (DVD)	2010	VPC et UE
Linea 2 de Metrovalencia, Un futuro + conecta2	Prospectus	2010	Generalitat, Ayuntament et Métrovalencia
Línia d'alta velocitat Madrid-Saragossa-Barcelona-Frontera francesa	Prospectus et plan relief	2010	ADIF
Línea de alta velocidad Madrid-Málaga, Tramo Córdoba-Málaga	Prospectus et plan relief	2010	ADIF
Línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad valenciana-Región de Murcia	Prospectus et plan relief	2010	ADIF
Línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa, Tramo Nus de la Trinitat-Montcada	Prospectus et plan relief	2009	ADIF
Línea de alta velocidad Valencia-Castellón	Prospectus et plan relief	2010	ADIF
Línea de alta velocidad, Tramo Barcelona Sants-La Sagrera	Prospectus	2010	ADIF
Línea de alta velocidad Barcelona-Madrid: dos años de servicio	Prospectus	2010	ADIF
Línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha- Comunidad Valenciana-Región de Murcia, Madrid-Valencia	Prospectus	2011	ADIF
Línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, Estación de Valencia	Prospectus	2010	ADIF
Nueva línea de alta velocidad Madrid-Valencia. Nos vemos en nada	Prospectus	2010	ADIF
Trabajos de control y consultación	Prospectus	2010	ADIF
Ampliación de la estación de Sants para la llegada de la alta velocidad	Prospectus	2010	ADIF
Estación Valencia Joaquín Sorolla. Accesos y conexiones	Prospectus	2009	ADIF
Euromediterranean Business Association (Business EUMED)	Présentation diaporama	2011	Business Eumed
Blanco: « El AVE Madrid-Valencia generará más de 136.000 empleos en el periodo 2010-2016 »	Note de presse	2010	Ministerio de Fomento
Financiación europea	Note de presse	2011	Ministerio de Fomento
Plans cadastraux du quartier de Parque Central	Plans cadastraux	1988 / révision 2010	Ayuntament
Concurso de diseño del Parque Central, Exposición de propuestas presentadas	brochure de l'exposition	2011	VPC
El impacto económico de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia	Présentation diaporama	2010	Centro de estudios económicos Tomillo
Supports de la journée d'études du 27 septembre 2010 sur l'impact de l'AVE dans la Communauté valencienne	Diaporamas et comptes-rendus	2010	Sources diverses, dont ADIF, bureaux d'études et laboratoires de recherches universitaires

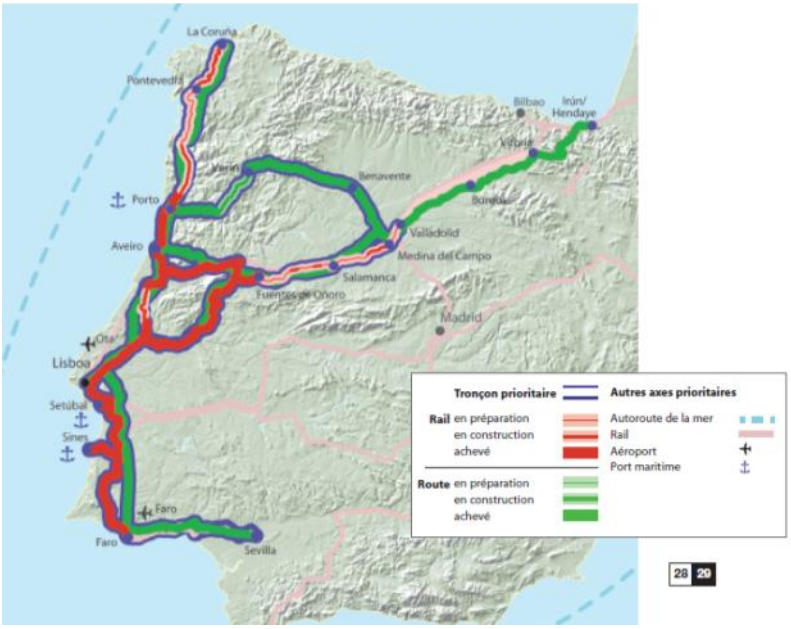
Annexe 6- Cartes des RTE-T impliquant l'Espagne

Source : COMMISSION EUROPÉENNE, 2005, *Réseau transeuropéen de transport. RTE-T, axes et projets prioritaires 2005*, Bruxelles, Commission européenne, 73 p.

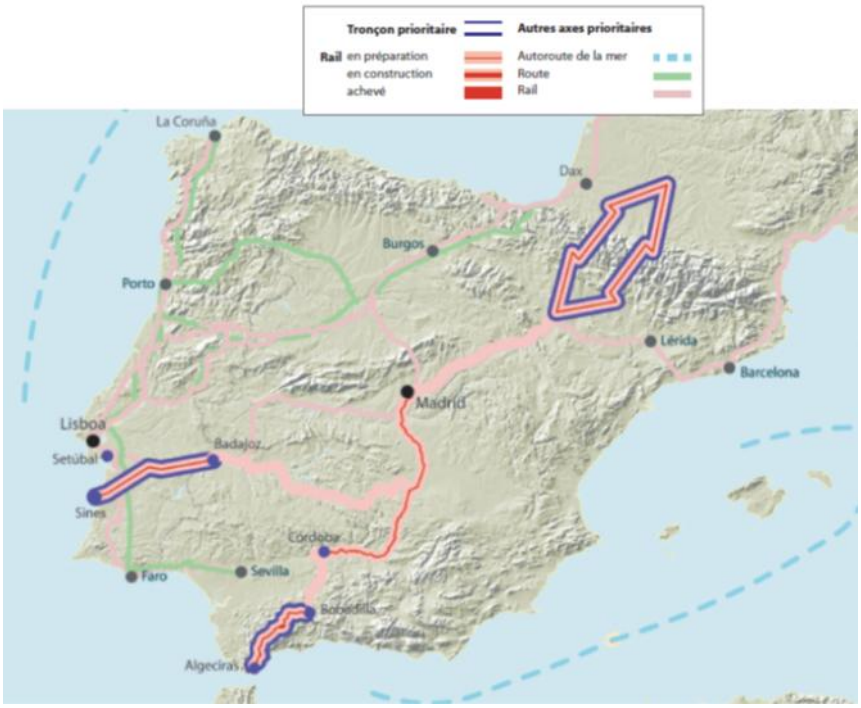
Axe prioritaire 3 : Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe



Axe prioritaire 8 : Axe multimodal Portugal/Espagne–reste de l'Europe



Axe prioritaire 16 : Axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras–Madrid–Paris

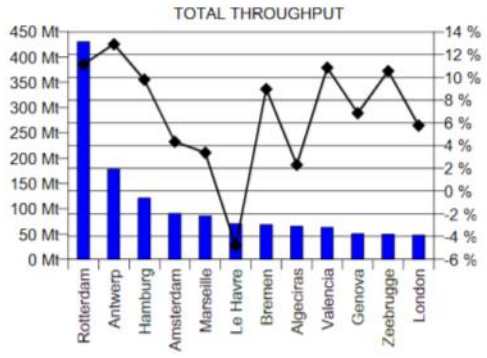


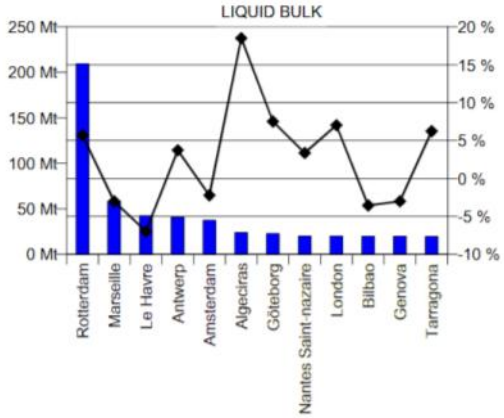
Axe prioritaire 19 : Interopérabilité des lignes à grande vitesse dans la péninsule Ibérique

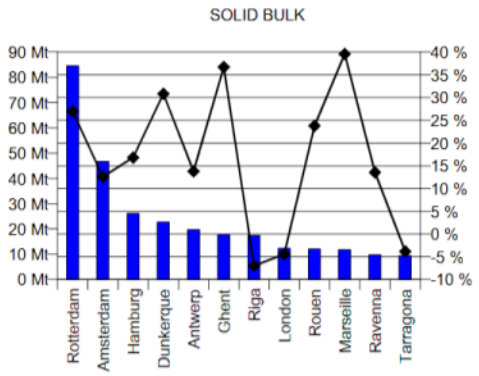
Annexe 7- Classement portuaire d'après le rapport ESPO 2010

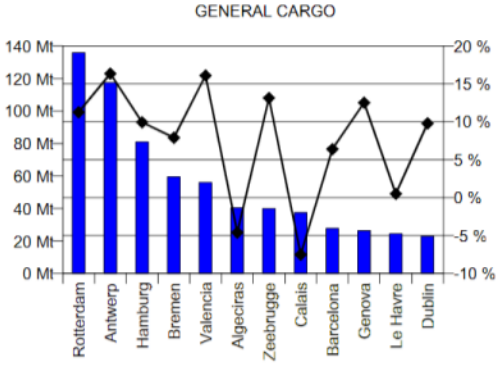
ACCUMULATED DATA FRON JANUARY TO DECEMBER 2010

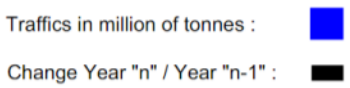
COMPARISON WITH DATA OF THE SAME PERIOD OF TIME IN 2009

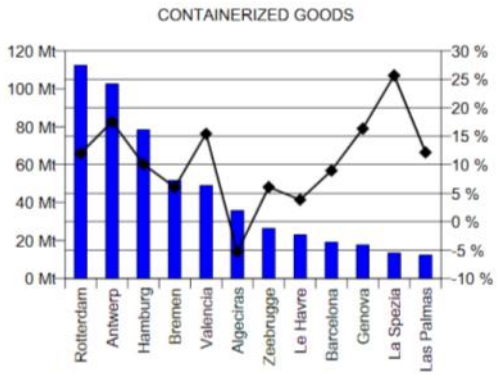




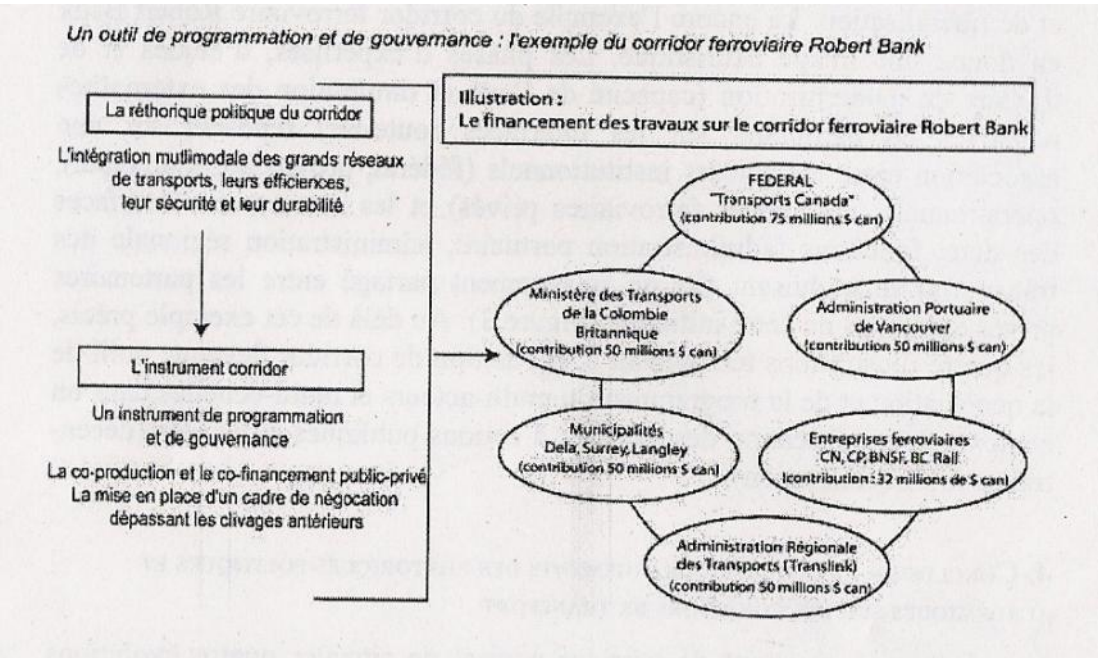




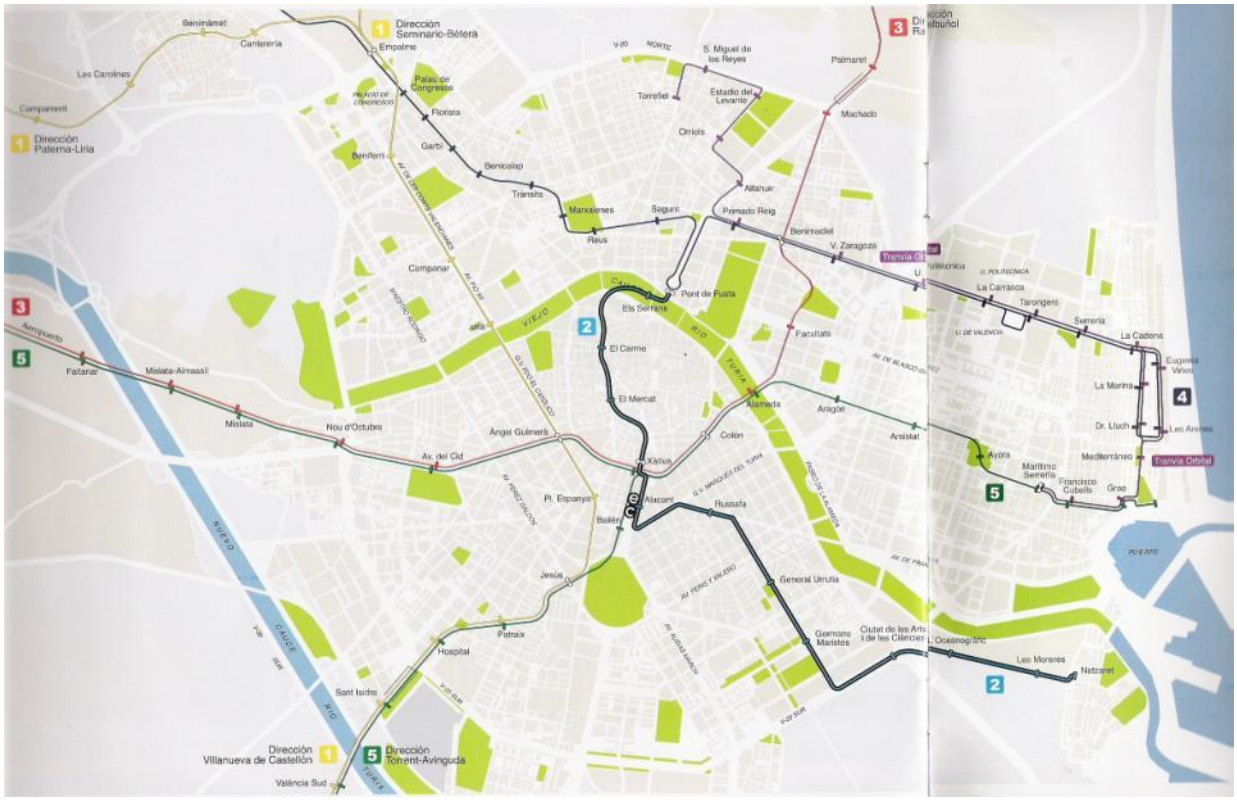




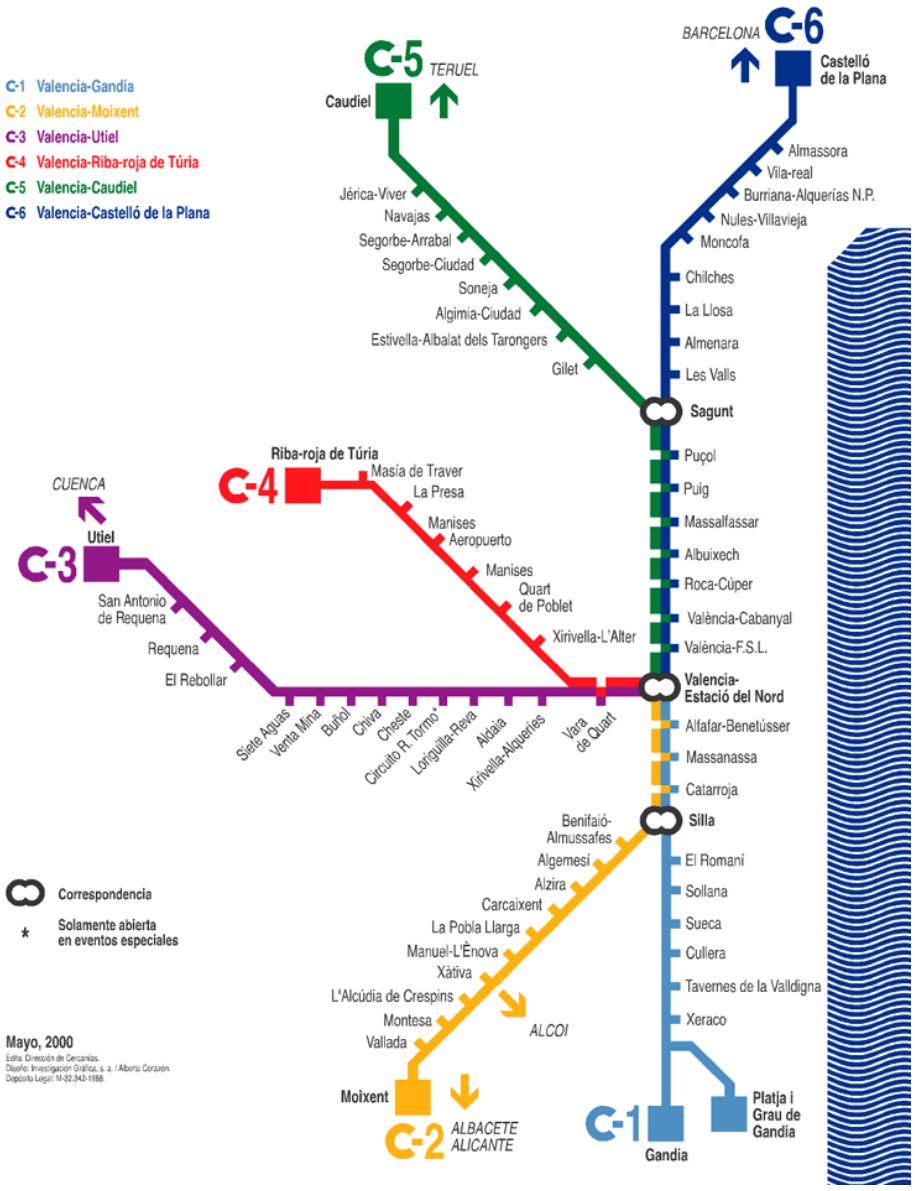
Annexe 8- Schéma sur la gouvernance dans le cas du corridor ferroviaire de Robert Bank (Debrie, Comtois, 2010)



Annexe 9- Projet de ligne 2 du métro valencien (source : Genralitat valencienne)



Annexe 10- Réseau de « cercanías » de la Communauté valencienne



Annexe 11- Détails d'une falla face à la gare Joaquín Sorolla

Durant les Fallas, fête populaire valencienne, chaque quartier érige une falla, une sculpture destinée à être brûlée à la fin des festivités. Ces monuments éphémères représentent des personnages de la vie publique (politique, sportive, culturelle…) et les caricature. Les écriteaux qui les accompagnent portent des remarques souvent lapidaires. Ici, face à la gare Joaquín Sorolla, des responsables politiques sont raillés en catalan, dans des termes souvent imagés et volontiers grossiers.

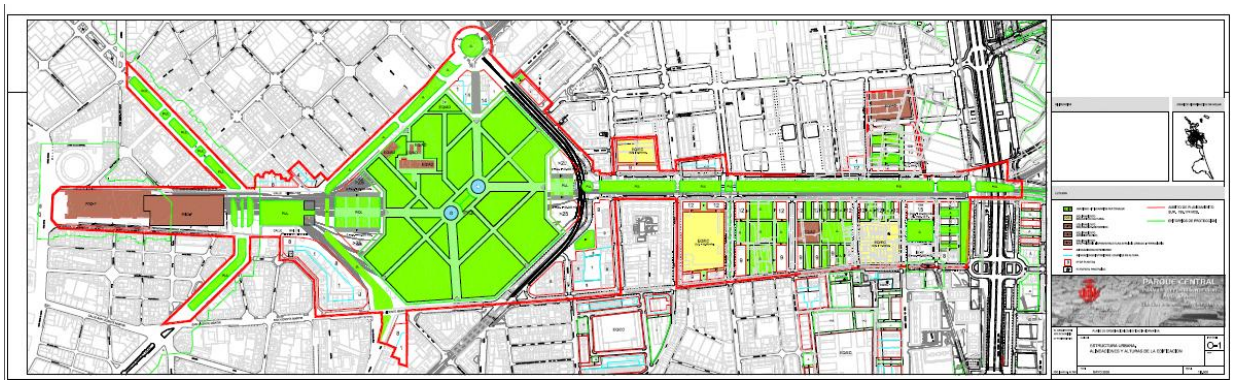
Il est difficile d'identifier certains personnages, ce qui conduit à émettre des hypothèses. Le second personnage ne semble correspondre à aucun des hommes politiques en vue. Peut-être s'agit-il simplement d'un quidam exprimant le manque d'intérêt de l'opinion publique pour l'AVE.

Caricature de Francisco Camps (?) : « Le maître de cérémonies attend l'AVE avec impatience, car il en est très heureux : il est en ébulition ! »

Caricature d'un personnage non identifié : « Ce gars est revenu de tout et il se fiche bien de l'AVE, il s'en branle : l'aile ou la cuisse, ça lui est bien égal. »

Caricature de José Luis Zapatero : « Le président Zapatero est au centre de tous les maux, dès qu'il agite son « chiffon », les cadeaux pleuvent sur lui. »

Annexe 12- Extrait du PGOU de Valence (source : Ayntament de Valencia)



Annexe 13- Éléments de méthodologie de l'évaluation du PEIT (Monzón *et al.*, 2010)

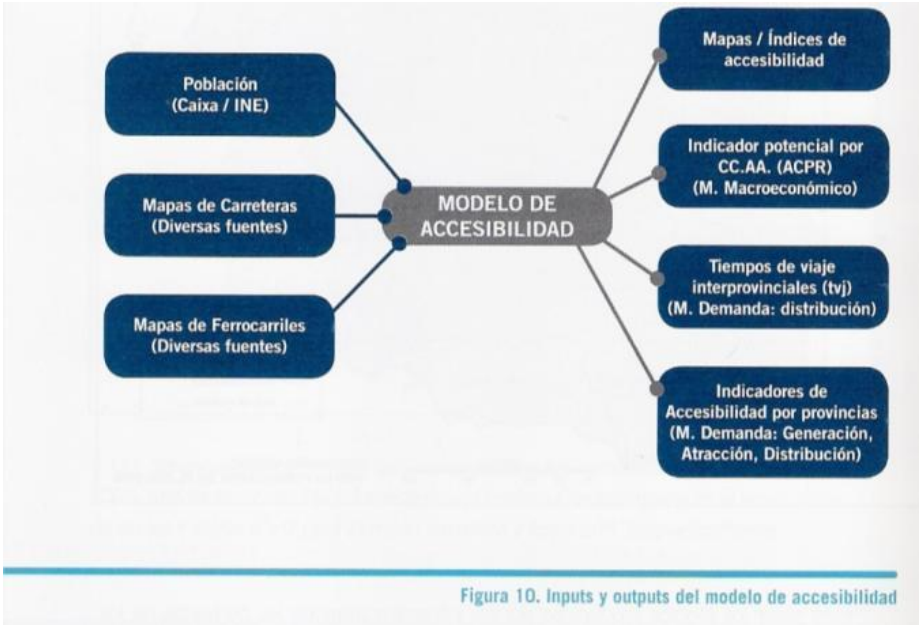


Figura 10. Inputs y outputs del modelo de accesibilidad

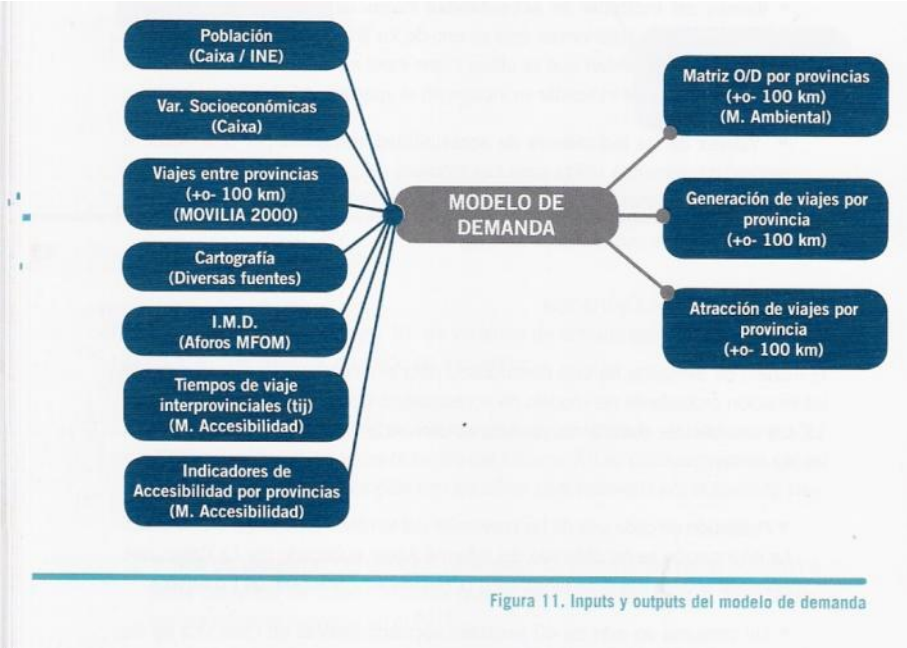


Figura 11. Inputs y outputs del modelo de demanda

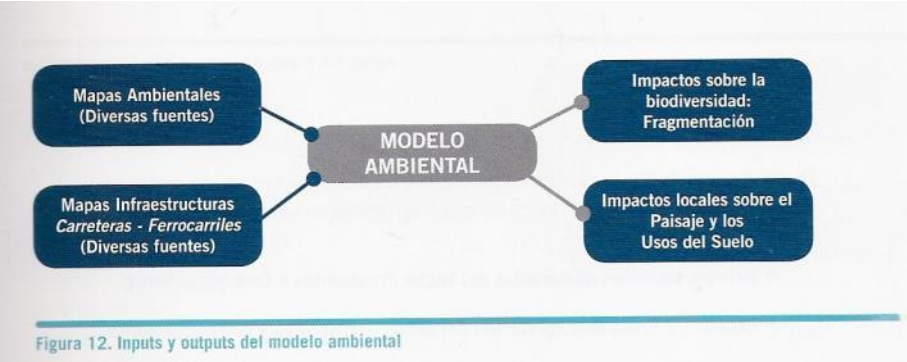


Figura 12. Inputs y outputs del modelo ambiental

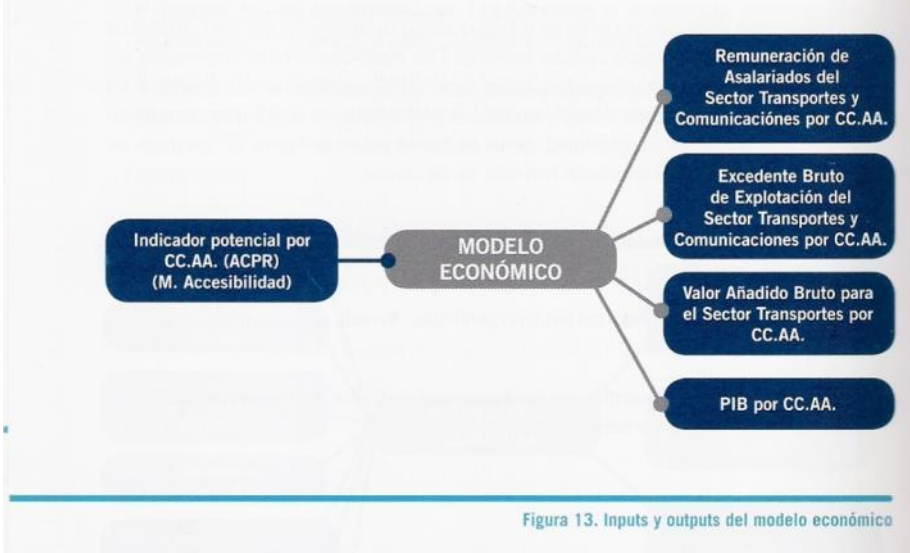


Figura 13. Inputs y outputs del modelo económico

Annexe 14- Liste des membres de Ferrmed et de Business Eumed

Ferrmed :

AB SKF
AB VOLVO
ABERTIS Logistica, S.A
ADEG (Associació d'Empresaris de l'Alt Penedès, Baix Penedès i el Garraf)
AEQT (Associació Empresarial Química de Tarragona)
Agence Régionale de Developpement de la Picardie
ALSTOM Transporte, S.A
Asociación Nacional de Empresas Estibadoras y Consignatarias de Buques (ANESCO)
APPLUS
Ardanuy Ingenieria, S.A.
Asociación Española de Fabricantes de Azulejos y Pavimentos Cerámicos (ASCER)
Associación de Grandes Industrias del Campo de Gibraltar
Associació Empresarial Quimica Tarragona
Associació Internationale pour Tunnel de Salau
Autoridad Portuaria de Alicante
Autoridad Portuaria de Almería
Autoridad Portuaria de la Bahía de Algeciras
Autoridad Portuaria de Cartagena
Autoridad Portuaria de Castellón
Autoridad Portuaria de Málaga
Autoridad Portuaria de Motril
Autoridad Portuaria de Valencia
Autoritat Portuària de Barcelona
Autoritat Portuària de Tarragona
Autoterminal
Barcelona Centre Logístic (BCL)
Barcelona Regional
Bejaia Mediterranean Terminal
Bombardier
CADev
Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Almería
Cámara Ofical de Comercio Industria y Navegación del Campo de Gibraltar
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Castellón
Cámara Oficial de Comercio Industria y Navegación de Mallorca, Ibiza y Formentera
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Motril
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Murcia
Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Valencia
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Girona
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Lleida
Cambra Oficial de Comerç, Industria y Navegació de Reus
Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Terrassa
Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Sabadell
Cammera di Commercio di Genova
Cargo Beamer
Coordinating Council on Transsiberian Transportation (CCTT)
CDM NB
Cementos Molins S.A.
Centre Européen de Fruits et Légumes
Cercle pour l'Optimodalité en Europe
Chambre de Commerce et d'Industrie de Dunkerque
Chambre de Commerce du Grand-Duché de Luxembourg
Chambre de Commerce de Marseille-Provence
Chambre de Commerce et Industrie de Lyon
Chambre de Commerce et d'Industrie de Sète-Frontignan-Mèze/Port de Sète
Chambre Régionale de Commerce et Industrie de Bourgogne
Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie de Languedoc-Roussillon
Chambre Régionale de Commerce et Industrie de Lorraine
Chambre Régional de Commerce et Industrie de Rhône-Alpes
CIMALSA
Col·legi Oficial d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya
Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Región de Murcia
Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Comunidad Valenciana
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de Andalucía Oriental
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de la Región de Murcia
Colegio Oficial de Ingenieros Industriales de la Comunidad Valenciana
Compañía Española de Laminación,S.L. (CELSA)
Comitato Promotore Transpadana
Compagnia Portuale Pietro Chiesa s.c.a r.l.
COMSA Rail Transport
Conception Etude Réalisation Logistique (CERL)
Confederació d'Associacions Empresarials de las Balears (CAEB)
Confederació Empresarial de la Província de Tarragona (CEPTA)
Confederación de Organizaciones Empresariales de la Pequeña y Mediana Empresa de la Comunidad Valenciana (CEPYMEVAL)
Confederación de Organizaciones Empresariales de la Comunidad Valenciana (CIERVAL)
Confederación Independiente de la Pequeña y Mediana Empresa Valenciana "L'Empresarial"
Confederación Regional de organizaciones Empresariales de Murcia (CROEM)
Consorci de la Zona Franca de Barcelona
Crossrail AG
DB SCHENKER Rail West (EWS - English Wells & Scottish Railway)
Decathlon, S.A
Dragados,s.p.l.
Duisburger Hafen AG
Estudios Montajes y Tendidos Eléctricos (EMTE)
Euro-mediterranean Business Association (Business Eumed)
European Association for forwarding, transport, logistic and customs services (CLECAT)
Europakorridoren AB
European Intermodal Association (EIA)
European Rail Freight Customer Platform (ERFCP)
European Rail Freight Association (ERFA)
ERS Railways BV
Europorte 2-Filiale fret de Eurotunnel
Faiveley, S. A.
FemCat
Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC)
Foment del treball Nacional
Ford
Fundació Occitano Catalana
Grand Port Maritime de Marseille
GEFCO

Groningen Sea Port
Hupac Intermodal
IBS
Institut Català de Logística (ICIL)
Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga
Institute of Shipping Economics and Logistics (ISL)
ISOLOADER Europe S.A.
KUEHNE-NAGEL
La Transalpine - Comité pour la liaison Européenne Transalpine Lyon-Turin
Logística y Transporte Ferroviario, S.A.(LTF)
Lorry Rail
Logitren Ferroviaria S.A.U
LOGZ - Atlantic Hub, S.A.
Lyon Terminal
Mercabarna
Novatrans
Paris Terminal SA
Patronat Catalunya Món
Petita i Mitjana Empresa de Catalunya (PIMEC)
Port of ANTWERPEN
Port Autonome de Liège
Port Autonome du HAVRE
Port Authority of Zeebrugge
Port du Bruxelles
Port of Rotterdam
Port de Sète
PROMÁLAGA
Punto Fa, S.L (Mango)
RAFTS E.E.I.G
Rail Freight Group
RAILGRUP
RAILINK Europe
Servicios de Transportes de Automóviles y Mercancías, S.A. (SETRAM)
SEAT, S.A
STVA
Terminal de Contenedores Barcelona (TCB)
TRADISA
TRANSFESA
Trimodal Europe B.V.
T.R.W
Universitat Politécnica de Catalunya (UPC)
Vossloh España, S.A.

Business Eumed :

Activitats & Realitats, S.L. (TEATRENEU)
ADEG (Associació d'Empresaris del Garraf, Alt Penedès i Baix Penedès)
APPLUS – LGAI Technological Center, S.A.
Ardanuy Ingeniería, S.A.
Associació Enginyeria i Cultura Catalana
Autoterminal, S.A.
CECOT
CENIT (Centre d'Innovació del Transport)
Col·legi d'Advocats de Barcelona
Col·legi de Politòlegs i Sociòlegs de Catalunya
Col·legi d'Economistes de Catalunya
Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya
Col·legi oficial de Doctors i Llicenciats
Companyia de Gestió Universitària, S.L.
Contratas y Obras, S.A.
EMTE, S.A.
Foment del Treball Nacional
Fondation des Territoires de Demain
Fundació Occitano Catalana
Hotsan 2000, S.L.
MAPS Automatismos Electrónicos, S.A.
Meeting y Salones, S.A.U.
Pàmias Servicios de Ingeniería
PIMEC
SBI International
Sociedad Española de Ciencias Sensoriales
TAS Europrojects, S.L.
Unió Metal·lúrgica de Catalunya
Universitat Politècnica de Catalunya

TABLE DES ANNEXES

Annexe 1- Sélection d'articles de presse 131
Annexe 2- Photothèque de terrain 132
Annexe 3- Grille d'entretiens 144
Annexe 4- Tableau récapitulatif des entretiens 145
Annexe 5- Liste des documents collectés sur le terrain 150
Annexe 6- Cartes des RTE-T impliquant l'Espagne 151
Annexe 7- Classement portuaire d'après le rapport ESPO 2010 153
Annexe 8- Schéma sur la gouvernance dans le cas du corridor ferroviaire de Robert Bank (Debrie, Comtois, 2010) 154
Annexe 9- Projet de ligne 2 du métro valencien (source : Genralitat valencienne) 154
Annexe 10- Réseau de « cercanías » de la Communauté valencienne 155
Annexe 11- Détails d'une falla face à la gare Joaquín Sorolla 156
Annexe 12- Extrait du PGOU de Valence (source : Ayntament de Valencia) 158
Annexe 13- Éléments de méthodologie de l'évaluation du PEIT (Monzón *et al*., 2010) 158
Annexe 14- Liste des membres de Ferrmed et de Business Eumed 160

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS 1
SOMMAIRE 3
INTRODUCTION 5

Première partie- L'insertion de Valence dans le « corridor méditerranéen » : des logiques multiscalaires qui échappent à la ville 15
Chapitre 1er : Le réseau ferroviaire espagnol et ses évolutions comme facteur d'organisation du territoire 16
1. La grande vitesse espagnole dans la tradition centralisatrice 16
1.1. Des réseaux de transport historiquement centralisés 16
1.2. Le réseau à grande vitesse : une succession de radiales 18
2. Le « corridor méditerranéen », « anomalie » dans le réseau espagnol ? 20
2.1. « Corridor », une notion polysémique 20
2.2. Vers un maillage du territoire ? 21
2.3. De la dissension au consensus politique 23
2.3.1. Le poids de l'intégration européenne 23
2.3.2. Le poids incertain des acteurs économiques 24
3. Le contenu du « corridor méditerranéen » en débat 24
3.1. Des projets divergents portés par des acteurs différents : le fret ou l'AVE ? 24
3.2. Le projet du *Fomento* : une tentative de synthèse ? 25
3.2.1. Le projet présenté par le Ministre José Blanco 25
3.2.2. Financer et réaliser ce double projet 27
Chapitre 2 : Valence dans les réseaux espagnols, une situation privilégiée ? 28
1. La position économique et démographique de Valence 28
1.1. Un poids démographique et économique important à l'échelle nationale 28
1.2. Une place de choix dans le réseau de villes 31
2. La situation de Valence dans les réseaux de transport espagnols 32
2.1. Une bonne desserte 32
2.2. Une situation de terminus ferroviaire 33
3. La connexion à l'Europe et à la Méditerranée : les débouchés portuaires comme enjeu ferroviaire 34
3.1. Le port de Valence : un port d'envergure méditerranéenne ? 34
3.1.1. Un port de rang national 34
3.1.2. Un maillon du réseau portuaire euro-méditerranéen ? 35
3.2. La liaison des ports et des espaces dynamiques, enjeu européen 37
3.2.1. Ferrmed : un projet de « corridor » de fret européen 37
3.2.2. Des enjeux en termes de trafic de passagers ? 38
Chapitre 3 : Valence peut-elle être acteur du réseau ? 40
1. Acteurs, échelons de compétences et échelles fonctionnelles 40
1.1. Quels sont les acteurs du projet de « corridor méditerranéen » ? 40
1.1.1. Des acteurs aux identités multiples 40
1.1.2. Quelles échelles, quels échelons ? 41
1.2. La lente évolution de la participation des acteurs à la décision 42
1.3. Entre discours politique et participation : l'implication différentielle des acteurs 43
2. Quel poids politique pour Valence et sa région ? 44
2.1. L'implication des autorités urbaines 44
2.1.1. Une forte médiatisation 44
2.1.2. Quel pouvoir pour l'échelon municipal ? 46
2.2. L'absence d'aire métropolitaine : un handicap 46
2.3. Y a-t-il une échelle pertinente ? 47
2.3.1. Analyse des données socio-économiques de la Communauté autonome 47
2.3.2. Vers une région urbaine ? 50

Deuxième partie- Valence dans le « corridor méditerranéen » : une posture urbaine ambiguë 52
Chapitre 1er : La ville et le rail, un développement par le train incomplet 53
1. Un argumentaire de la construction de la ville par le rail 53
1.1. Un historique de la ville et du rail 53
1.2. La ville construite par le rail : mobilisation d'un argumentaire 55
2. Un rapport sélectif au rail : l'AVE encensé, le fret délaissé 57
2.1. Accueillir l'AVE : la grande affaire 57
2.1.1. L'arrivée du Madrid-Valence 57
2.1.2. Une publicité omniprésente 59
2.2. Le fret, grand absent de la ville et des discours 61
Chapitre 2 : Parque Central, un projet urbain adossé à une logique multiscalaire 63
1. Un projet ancien repensé à l'aune de l'AVE 63
1.1. Parque Central : un projet ancien remis au goût du jour 63
1.2. Un projet dans la lignée des grands projets urbains de Valence 65
2. Parque Central : révélateur des enjeux de gouvernance urbaine 66
2.1. Projet de parc, projet architectural 66
2.1.1. Un appel à projets, 5 cabinets d'architectes 66

2.1.2. Le projet retenu : « Aigua plena de seny » de Gustafson-Porter ... 67
2.2. Un projet ferroviaire bien masqué ... 69
2.2.1. L'absence de l'infrastructure ... 69
2.2.2. Pourquoi cacher la gare ? ... 70
2.3. Un projet fortement mis en avant ... 70
2.3.1. Une exposition ... 70
2.3.2. Une société ad hoc pour financer l'opération ... 72
3. Recréer la ville : Parque Central comme outil de gouvernance urbaine ... 73
3.1. Une nouvelle centralité excentrée ... 73
3.2. Des incertitudes quant au devenir du quartier ... 77
Chapitre 3 : L'urbanisme à Valence, au service d'une intégration métropolitaine dans le « corridor méditerranéen » ... 79
1. Le rail, au service caché des projets métropolitains ... 79
1.1. Un projet ferroviaire d'envergure métropolitaine ... 79
1.1.1. La nouvelle gare centrale à l'articulation des échelles de la métropole ... 79
1.1.2. Enterrer l'infrastructure, faire la ville verte ... 82
1.2. La fonction ferroviaire détournée ... 83
1.2.1. L'AVE, objet politique ... 83
1.2.2. L'AVE, objet populaire ... 83
2. Faire métropole à Valence ... 86
2.1. Valence dans son aire métropolitaine ... 86
2.2. Des projets urbains pour une envergure métropolitaine ... 90

Troisième partie- Valence et le rail : un rapport réseau/territoire original pour l'inscription de la ville dans le « corridor » ... 93
Chapitre 1er : La relation au « corridor méditerranéen » : entre symbole et intérêt économique ... 94
1. Perspectives pour les territoires du corridor méditerranéen ... 94
1.1. Des études d'impact faiblement mises en valeur ... 94
1.1.1. La compétitivité, absente des documents et des discours ... 94
1.1.2. Quelques éléments de prospective ... 95
1.2. Les apports d'une analyse comparative : l'évaluation du PEIT ... 97
2. Le paradoxe du « corridor ferroviaire méditerranéen » : la dimension économique et sociale occultée ... 100
2.1. Le facteur économique, essentiel mais écarté ? ... 100
2.1.1. Deux modèles économiques ... 100
2.1.2. Vers une implication croissante des acteurs économiques non touristiques ... 100
2.1.3. Des travaux universitaires ignorés ? ... 103
2.2. La question sociale ignorée ... 104
3. L'image de la ville comme marqueur métropolitain : un tropisme espagnol ? ... 105
3.1. L'image ou la compétitivité : différents acteurs, différentes visions ... 105
3.2. Nécessité d'une comparaison ... 105
Chapitre 2 : Le réseau et le territoire, un rapport très polysémique ... 108
1. Des conceptions qui varient fortement selon les acteurs et qui ne font pas consensus ... 108
1.1. L'articulation réseau/territoire dans les visions des différents acteurs ... 108
1.2. Le réseau, acteur du territoire ? ... 111
2. Vers un modèle d'articulation réseau/territoire fonctionnel dans le cas de Valence ? ... 112
2.1. Des éléments d'interprétation incomplets ... 112
2.2. Pour un schéma renouvelé ... 113
2.2.1. Valence : un cas particulier ... 113
2.2.2. Possibilité et contraintes d'une généralisation ... 113
2.3. Élaboration d'un schéma interprétatif ... 114
2.3.1. Méthode d'élaboration ... 114
2.3.2. Proposition d'un schéma ... 115
2.3.3. Une généralisation possible vers un modèle ? ... 117

CONCLUSION ... 119
BIBLIOGRAPHIE ... 122
TABLE DES ILLUSTRATIONS ... 126
ANNEXES ... 129
TABLE DES ANNEXES ... 162

RÉSUMÉ :

Dans un contexte européen de promotion de grands axes ferroviaires transnationaux, l'Espagne porte un projet de « corridor méditerranéen » qui va de la frontière française à Algesiras, ce qui remet en cause l'organisation du réseau jusqu'alors centré sur Madrid. Sur cet axe, Valence occupe une position de nœud avec le réseau radial espagnol. La position des acteurs politiques et économiques sur la nature de l'axe (fret ou passagers) et sur les modalités d'insertion de Valence dans le corridor sera au centre de cette étude. Nous chercherons à montrer comment les territoires s'adaptent à cette situation. À l'échelle locale, le projet Parque Central porté par les élus est centré sur le trafic de passagers et sur des intérêts locaux, tandis que les acteurs économiques soutiennent un axe de fret dont le territoire de référence est plus vaste. La pluralité des échelles et des acteurs concernés conduit à interroger le rapport entre réseau et territoire dans le cas de l'insertion de Valence dans le corridor ferroviaire méditerranéen.

MOTS-CLÉS : aménagement urbain, AVE, corridor de transport, échelles, Espagne, géographie, géopolitique locale, grande vitesse, réseaux, RTE-T, stratégies d'acteurs, territoires, transport, Valence.

RESUMEN:

En el contexto europeo de promoción de grandes ejes ferroviarios transnacionales, España promueve un proyecto de "corredor mediterráneo" que se extiende desde la frontera francesa hasta Algeciras, lo cual pone en tela de juicio la organización de una red que hasta ahora tenía su centro en Madrid. En aquel eje, Valencia está en posición nodal con la red radial española. La postura de los actores políticos y económicos a propósito del tipo de eje (mercancías o pasajeros) y de las modalidades de inserción de Valencia en el corredor estará en el centro de este estudio. Queremos mostrar de qué manera se adaptan los territorios a tal situación. En la escala local, el proyecto de Parque Central, patrocinado por los representantes políticos, está fundado en el tráfico de pasajeros y en los intereses locales, mientras los actores económicos apoyan un eje de mercancías cuyo territorio de referencia es más vasto. La multiplicidad de las escalas y de los actores nos invita a interrogarnos sobre la relación entre red y territorio en el caso de la inserción de Valencia en el corredor ferroviario mediterráneo.

PALABRAS CLAVES: planeamiento urbano, AVE, corredor de transportes, escalas, España, geografía, geopolítica local, alta velocidad, redes, ETN-T, estrategias de actores, territorios, transporte, Valencia.

ABSTRACT :

In a European context that promotes great trans-national railway axis, Spain develops the project of a "Mediterranean corridor", from the French border to Algeciras, thus questioning the organization of a network so far centered on Madrid. Valencia lays in a nodal position between this axis and the radial Spanish network. The present study will focus on the point of view of political and economic actors regarding the nature of the axis and the modalities of Valencia's insertion in the corridor. Our aim is to show how the territories are adapting to this situation. Locally, the Parque Central project, supported by the people's representatives, is devoted to passenger traffic and local interests, while economic actors are supporting rather a freight axis at a wider scale. The plurality of scales and actors will lead us to question the relationship between networks and territories in the case of Valencia's insertion into the Mediterranean railway corridor.

KEY-WORDS : urban planning, AVE, corridor of transport, scales, Spain, geography, local geopolitics, high speed, networks, TEN-T, actors strategies, territories, transport, Valencia.