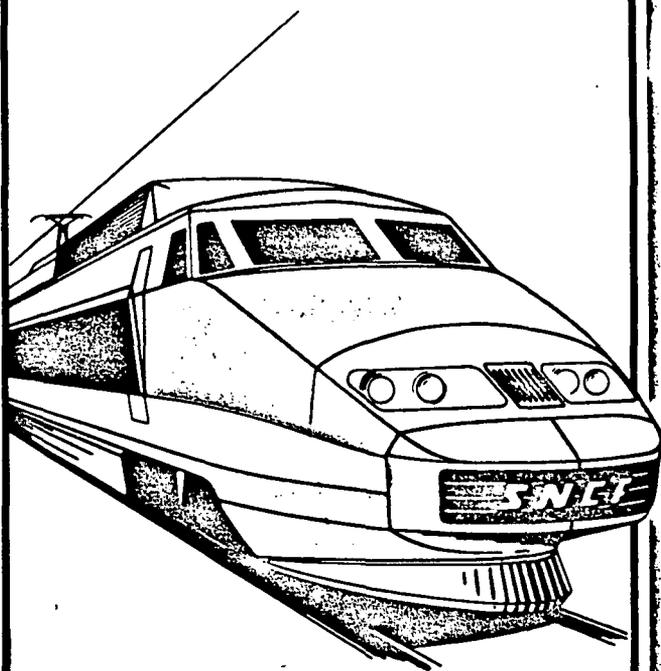


M A C O N

mâcon - loché
par
tgv... le



I. UNE GARE EXCENTREE DE L'AGGLOMERATION

- La ville de **MACON**, 40.000 habitants, préfecture de la Saône-et-Loire, bénéficie d'une desserte par le TGV Sud-Est.

Cette desserte s'effectue à partir d'une nouvelle gare, **MACON LOCHE TGV**, située comme celle de Le Creusot - Montchanin, à l'extérieur de l'agglomération urbaine.

- La nouvelle gare est en effet située à environ 6 km au sud-ouest de la gare ancienne et à environ 7 km du centre ville de Mâcon. Elle est localisée en pleine campagne sur le territoire de la commune de Loché, commune fusionnée avec Mâcon.
- La fréquence de desserte est actuellement (hiver 85-86) de 5 TGV quotidiens à destination de Paris et de Genève ou Annecy.
- Le site de la gare TGV, choisi en fonction de critères liés au maillage ferroviaire, ne s'inscrivait pas dans le schéma de développement de l'urbanisation de l'agglomération mâconnaise, orienté préférentiellement au nord et au sud de l'agglomération dans l'axe de la RN 6 et de la Saône.

- Le caractère excentré de cette installation a donc nécessité la mise en place dans un premier temps de navettes spéciales reliant la gare TGV à Mâcon.

Ces navettes ont été abandonnées en raison de leur rentabilité insuffisante.

- Aujourd'hui les navettes sont assurées par la ligne régulière de car Villefranche Cluny.

HORAIRES TGV		HORAIRES NAVETTES MACON GARE - MACON-LOCHE	
<u>TOUS LES JOURS SAUF SAMEDI ET DIMANCHE</u>			
LYON PERRACHE	5.50	MACON-GARE	6.00
MACON-LOCHE	6 H. 24/26		↓
MONTCHANIN	6 H. 46/48	MACON-LOCHE TGV	6.18
PARIS	8.52		
<u>SAMEDI ET DIMANCHE</u>			
GENEVE	7.10	MACON-GARE	8.42 9.20
MACON-LOCHE	9 H. 06/08		↓ ↑
PARIS	11.36	MACON-LOCHE TGV	9.00 9.12
<u>TOUS LES JOURS</u>			
PARIS	7.45	MACON-GARE	9.36 10.24
MACON-LOCHE	10 h. 00/02		↓ ↑
GENEVE	12.00	MACON-LOCHE TGV	9.54 10.06
<u>TOUS LES JOURS</u>			
GENEVE	18.10	MACON-GARE	19.42 20.30
MACON-LOCHE	20 H. 06/08		↓ ↑
PARIS	22.37	MACON-LOCHE	20.00 20.12
<u>TOUS LES JOURS</u>			
PARIS	19.12	MACON-GARE	21.03 21.51
MACON-LOCHE	21 h. 27/29		↓ ↑
GENEVE	23.27	MACON-LOCHE TGV	21.21 21.31

Extrait du dépliant promotionnel édité par la ville et la Chambre de Commerce et d'Industrie et dont la couverture est représentée à la page précédente.

II. UNE VOLONTE DE FIXATION D'UN POLE SPECIFIQUE D'ACTIVITES.

- . L'ancienne municipalité, en place jusqu'en 1977, très liée au milieu économique local -industriels et commerçants- avait le projet de réaliser un pôle d'urbanisation important autour de la nouvelle gare TGV.

- . La nouvelle municipalité d'union de la gauche réoriente la politique de la collectivité en matière d'urbanisme vers la révalorisation du tissu urbain existant par le biais d'interventions privilégiant l'action sociale.

- . Néanmoins elle constitue au voisinage immédiat de la gare une potentialité de réserve foncière avec la création en 1979 d'une Z.A.D. (Zone d'Aménagement Différé) de 36 hectares.

- . A l'intérieur du périmètre de la Z.A.D. un syndicat mixte réunissant la Ville de Mâcon et la Chambre de Commerce et d'Industrie aménage sur 5 hectares la première tranche d'une zone d'activités de 20 hectares cessibles au total, à vocation spécifique, déterminée par le TGV, destinée à accueillir des entreprises dont l'activité nécessite des liaisons rapides avec Paris et avec Genève :
 - Industries régionales de pointe à haute technologie (comme sur la ZIRST de Meylan à Grenoble, par exemple).
 - Sociétés du commerce de gros, cabinets d'études et sociétés de service.

- . Toutefois cette nouvelle zone d'activités ne bénéficie pas d'une bonne insertion dans le tissu urbain, car aucun secteur urbanisé ou en voie d'urbanisation n'assure le lien entre ce secteur et le bâti de l'agglomération, et aucune desserte routière privilégiée n'y a été instaurée.

PUBLICITE DE LA VILLE DE MACON
PARUE DANS "BOURGOGNE-EXPANSION"

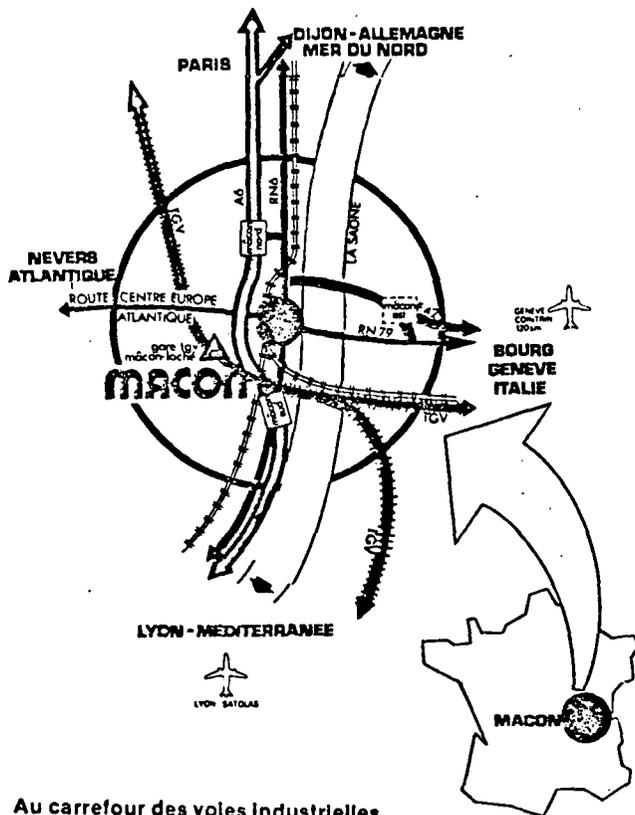
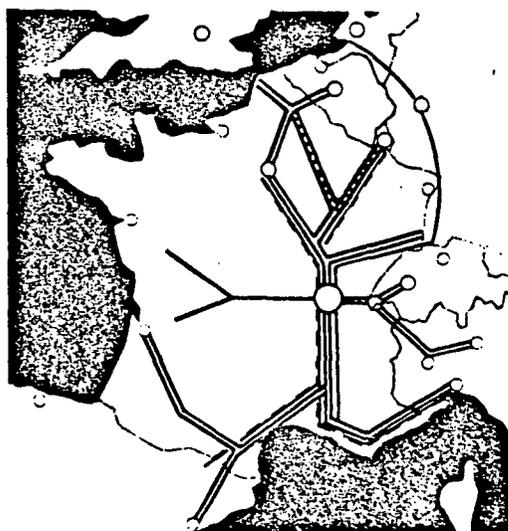
MACON : L'EUROPE DU CENTRE ACCUEILLE LES INDUSTRIELS DYNAMIQUES

MACON, Saône-et-Loire, 40 000 habitants, un cadre de vie agréable en Bourgogne du Sud, un nœud de communication routière et autoroutière, ferroviaire et fluviale, exceptionnel au carrefour de l'Europe du Nord et de l'Europe du Sud.

Mâcon, c'est bien sûr la ville des Vins, une cité où le tertiaire est très développé, mais aussi et surtout un lieu d'importantes implantations industrielles.

Mölnlycke, Flonic-Schlumberger, Thomson, Bergeaud, Joker, Delle-Alsthom et des dizaines d'autres y sont déjà implantées, rejoignez-les, installez-vous à Mâcon.

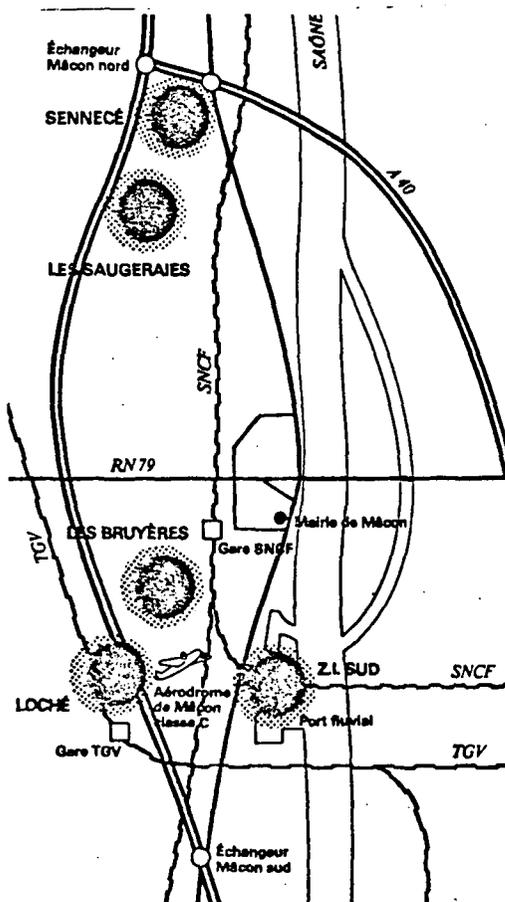
Une équipe dynamique vous accueillera et facilitera vos démarches.



Au carrefour des voies industrielles.

Pour tous renseignements :
Mairie de Mâcon - Quai Lamartine,
71018 Mâcon cédex - Tél. (85) 38.18.90
- Service Information : poste 48
- Service Economie et Emploi : poste 17.16

Mâcon : l'Europe du Centre.



De multiples possibilités d'implantation.

III. UNE DEMANDE D'IMPLANTATIONS LIEES AU TGV A PEU PRES NULLE

Que ce soit dans le domaine des activités économiques, dans celui de l'immobilier et même du foncier, il apparaît une carence manifeste de la demande sur le secteur géographique de la nouvelle gare de Mâcon.

III. 1 Les activités économiques

- . La publicité de la zone d'activités liée à la gare TGV de Mâcon-Loché est assurée depuis 1981, année de la mise en service du TGV.
- . Aucune demande n'a été exprimée pour ce site depuis cette période auprès des collectivités maîtres d'ouvrage, ni auprès de l'aménageur, la Société d'Equipement du Département de Saône-et-Loire. On n'observe pas non plus de demande spontanée à proximité du site en dehors de la zone d'activités.
- . En revanche, plusieurs autres zones d'activités aménagées dans l'agglomération mâconnaise, représentant près de 100 hectares (voir tableau et plan ci-joints) connaissent un rythme de remplissage régulier, en particulier la zone d'activités des Bouchardes sise à proximité immédiate de l'échangeur de Mâcon-Sud reliant l'autoroute A 6 à la RN 6, sur le territoire de la commune de Crèches-sur-Saône.

LES ZONES D'ACTIVITES AMENAGEES DE LA VILLE DE MACON	
Zone Industrielle de Loché	5 hectares
Zone Industrielle de Sennecé	20 hectares
Zone Industrielle des Saugeraies	7 hectares
Zone Industrielle des Bruyères	21 hectares
Zone Industrielle Sud	42 hectares

III.2 L'immobilier

- . Dans le domaine de l'immobilier, la gare TGV n'a induit, de la part de la promotion publique ou privée,
 - ni réalisation de programmes de logements, de bureaux ou de commerces,
 - ni même de constitution de réserves foncières
- . Cette observation s'applique bien :
 - au secteur de la nouvelle gare,
 - à l'ensemble de l'agglomération mâconnaise en matière de résidences principales,
 - à la région mâconnaise dans son ensemble en matière de résidences secondaires.
- . Si l'on analyse plus finement ce phénomène, il apparaît que les attentes et les espérances des professionnels de l'immobilier sur la place de Mâcon ont été déçues.

Exemple : Promocim, promoteur-constructeur de maisons individuelles, avait entrepris sur les ondes nationales une campagne publicitaire sur le thème : "Votre maison résidence principale ou secondaire, à 1 h 30 de Paris" : deux appels téléphoniques seulement ont été enregistrés à la suite d'une campagne qui a duré un mois.

III.3 Le foncier

- . Les professionnels locaux de l'immobilier estiment que l'incidence du TGV sur le coût du foncier, après une brève flambée sur les terres agricoles au moment des acquisitions, reste limitée depuis la mise en service et se traduirait même plus nettement par une moins-value due aux nuisances phoniques que par une plus-value spéculative.
- . Pour illustrer ce phénomène, certains professionnels évoquent même une tendance au ralentissement du rythme de commercialisation de lotissements situés au voisinage de la nouvelle infrastructure ferroviaire.

IV. UN PROJET DE PLATE-FORME MULTI-MODALE

La nouvelle desserte ferroviaire de Mâcon est l'une des composantes d'un projet de plate-forme d'échanges, lié par ailleurs aux transports routiers et aux transports fluviaux que permet la situation géographique favorable de Mâcon.

Cette plate-forme se situerait au voisinage de la Saône et de la RN 6, sur les communes de Mâcon et de Varennes, au sud de l'agglomération.

Cette opération pourrait dans une certaine mesure contribuer à un essai de valorisation du TGV.

+:+:+:+:+:+:+:+

M O N T C H A N I N

MONTCHANIN est un pôle industriel entre le bassin houiller de MONTCEAU-LES-MINES et l'agglomération Creusotine.

Le développement de ce bassin d'emploi est lié à l'industrialisation du 19ème siècle.

Deux industries en situation de monopole : les houillères et Creusot Loire sont en déclin depuis les années soixante dix.

Une communauté urbaine s'est créée avec et autour de ces agglomérations regroupant 145.000 habitants, répartis sur 16 communes, dont la plupart gardent un caractère rural.

La préoccupation majeure aujourd'hui c'est l'emploi, son maintien par une reconversion et un redéploiement vers un pôle tertiaire.

L'ARRIVEE DU T.G.V. SUR L'AGGLOMERATION :

La desserte par le PLM des trois agglomérations était très peu pratique, l'arrivée du TGV crée une véritable liaison vers PARIS.

Le trafic de voyageurs vers Paris avant le TGV, en 1980, était de 242, en 1983 il était de 33.400.

Ce trafic du TGV vers Paris représente environ 75 %. Il rapproche de Paris tout en renforçant les structures tertiaires et de décision de la capitale, cela tend à maintenir le rôle de production de l'agglomération Creusotine.

25 % du trafic reste tourné vers Lyon qui représentait la métropole attractive de l'agglomération, plutôt tournée vers Rhône Alpes.

Le TGV semble donc modifier cette orientation traditionnelle. Les déplacements vers Rhône-Alpes continuent cependant d'être effectués en voiture.

LA GARE DU TGV A MONTCHANIN

Le site de Montchanin bénéficie d'une position privilégiée par rapport à l'agglomération :

- au carrefour des axes routiers, voie expresse vers Chalon, RN Paray le Monial
- à proximité des lignes SNCF
- du canal du Centre
- sur l'axe de développement des zones industrielles et résidentielles.

La gare a été implantée en rase campagne et elle est vécue comme un aéroport. Des navettes la relie à Montceau et Le Creusot, mais aussi avec Autun (35 km).

Les liaisons sont assurées en taxi ou voiture pour le reste de la communauté. Il est à noter que Chalon est assez mal desservi par le TGV et Montchanin sert de rabattement.

La concurrence entre les pôles de l'agglomération semble vive et d'aucun regrette que la gare ne bénéficie pas d'une insertion dans son tissu urbain. Dans une période de forte récession une structure d'accueil existante pour la gare aurait permis sûrement une interactivité de développement. En particulier cela aurait donné à la gare un niveau de service qu'elle n'a pas aujourd'hui.

Une association TGV - Accueil a été créée fin 82, dont le rôle était de faire la promotion de la communauté par l'embauche d'hôtes, mais aussi d'essayer de promouvoir une cafétéria à la gare.

UNE POLITIQUE VOLONTAIRE DE DEVELOPPEMENT LIEE AU TGV AVANT SON ARRIVEE :

Dès 1979 est créée sur le site de la gare une ZAD de 30 ha sur les communes de ECUISSES et TORCY, cela pour maîtriser les terrains, mais aussi pour promouvoir une zone d'activité de haute technologie avec du tertiaire et des industries non polluantes. Les acquisitions pour une première tranche de 2,5 ha se font seulement en 1983.

L'aménagement de la ZI du TGV est réalisée courant 1984, vente :

116 F. le m² - H.T.

Le premier compromis portant sur 2000 m² de terrain est passé en août 1985. Il concerne un loueur de voiture, une entreprise de construction industrialisée et un conseil en matière fiscale.

Il y a donc peu d'effet induit par le TGV mais on assiste au développement de la concurrence de l'offre des communes voisines :

- | | | | |
|--------------------------------------|-----|----|-----------------------------|
| - ZI TORCY | 3 | ha | 48 à 60 F. / m ² |
| - ZI MONTVOLTIN | 2,5 | ha | 80 F. / m ² |
| - ZI LA SAULE (Montceau, St Vallier) | 7 | ha | 85 F. / mé |

On peut cependant retrouver cette politique volontaire à travers le plan de référence qui est en cours d'étude sur Montchanin et les communes jouxtant la gare.

La volonté est toujours aussi manifeste d'inclure la gare dans un projet global, industrie, tertiaire, logement.

L'autre axe de développement souhaité est le tourisme fluvial, avec ses supports d'accueil.

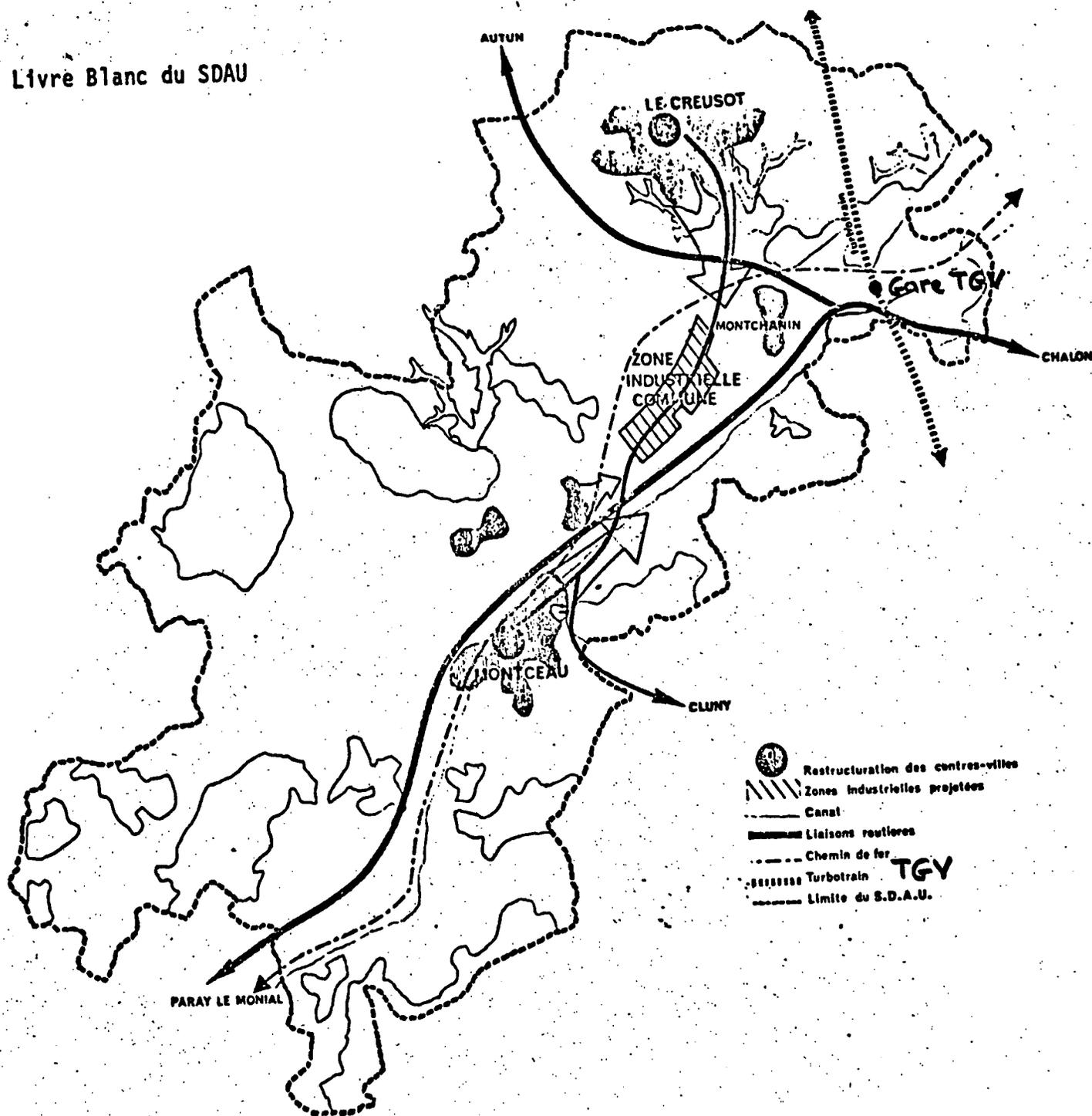
EN CONCLUSION :

Le TGV n'a pas eu d'incidence sur le marché immobilier, car les acteurs locaux sont très inquiets sur l'évolution de la conjoncture et restent dans une position d'attentisme. Seule, peut-être, l'arrivée d'opérateurs extérieurs dans le cadre de création d'emplois, pourrait faire évoluer le marché. Et l'image du TGV, tant du point de vue national, qu'international, peut éventuellement jouer marginalement dans un sens positif.

Du point de vue foncier on a assisté à une hausse conjoncturelle des terrains agricoles du fait des travaux SNCF et des indemnités versées aux agriculteurs sur une grille nationale.

LES GRANDES ORIENTATIONS

Livre Blanc du SDAU



V A L E N C E

1 - VALENCE AVANT T.G.V.11. Valence, plaque tournante des transports

Valence, 70.000 habitants mais 140.000 habitants agglomérés constitue le principal pôle humain de la Vallée du Rhône moyen entre LYON et AVIGNON, en même temps qu'un pôle régional d'échanges et de services pour les départements de la Drôme, de l'Ardèche et une partie de l'Isère et des Hautes-Alpes, soit : 800.000 habitants.

Ainsi, vers 1980 :

- un million de voyageurs par an fréquentent sa gare S.N.C.F. (gare d'arrêt général : 240 passages quotidiens), la 2ème de Rhône-Alpes avec un trafic voyageurs du même ordre que celui par exemple de Lyon-Brotteaux avant sa fermeture :
- 1,8 millions de voyageurs fréquentent les services interurbains d'autocars (200 mouvements / Jour) au départ et à l'arrivée des lignes reliant Valence aux départements environnants.

S'ajoutent à ces trafics :

- sur l'Autoroute du Soleil A 7 : 35.000 véhicules par jour
- sur la Nationale 7 : 20.000 véhicules par jour
- sur la RN 532 vers Grenoble : 18.000 véhicules par jour
- sur le pont du Rhône en direction de l'Ardèche : 30.000 véhicules par jour.

12. Le Quartier Gare de Valence : asphyxié par son attractivité

Jouxtant le Centre ancien le Quartier de la Gare S.N.C.F. occupe un espace relativement restreint, peuplé d'un millier d'habitants seulement (1,5 % de la population municipale) mais offre 1.900 emplois soit 10 % des emplois tertiaires et 1/3 du commerce de la ville, et rassemble 3.700 élèves dans 9 établissements primaires et secondaires.

Depuis 10 ans, l'appareil commercial ne se modernise plus car il subit la concurrence du Centre ancien distant de 300 mètres, dont les commerces ont largement bénéficié de la piétonnisation réalisée en 1976.

Quartier construit entre 1880 et 1920, après la réalisation de la Gare ferroviaire du P.L.M., de celle des Chemins de Fer Départementaux et celle du Tramway (ferroviaire) de St Péray, l'habitat, le commerce et l'environnement n'ont pas non plus bénéficié comme d'autres quartiers anciens de la Ville de réhabilitation ou de rénovation. A l'image de la population résidente, le cadre bâti du secteur Gare vieillit rapidement.

Par ailleurs, le niveau de l'emploi s'est mis à stagner, voire à régresser : en 10 ans, de 1968 à 1977, seulement 2,5 % des bureaux neufs autorisés dans la Ville l'ont été dans le Quartier Gare. Après le "boom" relatif des années 1960, l'appareil tertiaire ne se renouvelle plus.

Ce vieillissement est très largement lié à l'asphyxie progressive de cette fraction de l'espace central urbain qui résulte elle-même de la concentration en un espace trop restreint, de plus resserré par les différentes coupures bloquant le développement du centre de Valence.

13. Conclusion

En définitive, au début des années 1980, ce pôle régional constitué par le Centre-Gare de Valence souffre tout particulièrement des encombrements et des disfonctionnements que l'ampleur de son rôle à l'échelle de la Ville tend particulièrement à aggraver :

- le système viaire est insuffisant pour absorber une circulation spécifique importante : transports urbains et interurbains, poids lourds desservant la Gare de marchandises avec des pointes combinées très fortes ;
- la Gare S.N.C.F. est elle-même à l'étroit entre un tunnel d'accès des trains et la ville qui l'enserme : elle ne peut commodément assurer aucun des échanges avec les autres modes de transports ;
- les arrêts terminaux des services de cars interurbains dispersés en 5 lieux non signalés, n'offrent aucun abri, aucune information. Ainsi, un jour moyen, on dénombre 130 voitures garées pour 100 places organisées.

2 - LE T.G.V. A VALENCE

21. Chronologie (rappel)

L'intégration de Valence dans le "Système TGV Sud-Est" s'est faite en 3 étapes successives :

- . 27 Septembre 1981 : ouverture de la relation Paris - Lyon : le temps de parcours (meilleur temps) tombe de 3.48 à 2.40

mais Valence n'en bénéficie pas réellement. En effet, ne pouvant pas à ce stade de développement du programme offrir suffisamment de sièges TGV pour satisfaire à la fois la desserte de Lyon et celle du Sud de Lyon, la S.N.C.F. se garde d'offrir à Lyon des correspondances systématiques vers la vallée du Rhône moyen.

- . 23 Mai 1982 : les T.G.V. remplacent les rames Corail sur les relations avec Paris.
- . 25 Septembre 1983 : la desserte T.G.V. définitive est mise en place. Parallèlement, l'arrivée progressive des rames Z 2, dans la Vallée du Rhône, permet à la S.N.C.F. de reconstruire une grille de relations complémentaires sur l'axe Rhône - Saône (Avignon - Valence - Lyon - Dijon) dans des conditions de confort plus homogènes.

Corrélativement, les Services routiers en correspondances modifient l'organisation des lignes régulières. Un schéma Départemental de Transport est élaboré et adopté par le Conseil Général.

22. Le service offert (rappel)

a) Gain de temps sur Valence - Paris

Par rapport au service d'hiver 1978 / 79, le meilleur temps sur la relation Valence - Paris tombe de 4.38 à 2.53, soit une réduction de 1.45.

b) Densité de relation

6 relations directes de jour sont données sur Valence - Paris au service d'hiver 1981 / 82 (par train Corail). S'y rajoutaient 3 relations en correspondances à Lyon et / ou Dijon.

Au service 1985 / 86, 10 relations aller-retour sont offertes, parfaitement étagées dans la journée avec un premier départ à 6 h 8 et une dernière arrivée à 23 heures.

c) Prix relatif (en septembre 1983) sur Valence - Paris

T.G.V. 1ère classe : 350 F. (60 sup.)

T.G.V. 2ème classe : 240 F. (36 sup.)

Avion : 580 F. (Europe-Aéro-Service)

Route (7 CV) : 432 F. (prix roulant + péage A6-A7)

d) Dessertes complémentaires

Les T.G.V. arrêtés à Valence circulent sur les relations Paris - Toulon / Marseille et Montpellier, mais la densité de service n'a pas été renforcée.

Les principaux compléments et desserte offerts avec l'arrivée des Z 2 correspondent aux relations avec les localités secondaires de la Vallée du Rhône attirées par les fonctions de service de Valence (administration, commerces, etc...)

23. L'évolution de clientèle S.N.C.F.

- En 1978 le trafic annuel moyen de Valence a représenté 950.000 voyageurs, soit 2.600 voyageurs / Jour (1.300 entrées environ).

Le trafic Valence - Paris était de l'ordre de 140.000 voyageurs / an, soit 400 voyages / Jour (200 entrées).

- Depuis, le trafic global a connu une progression de l'ordre de 40 % correspondant aux accroissements suivants :

de 1978 à 1981 : + 2.5 % l'an

1982 : + 7.5 %

1983 : + 9 %

1984 : + 2 %

1985 : + 5 % (prévision)

- Pour sa part, le trafic spécifique de Valence - Paris aurait été affecté du coefficient 2, et s'établirait aux alentours de 800 voyageurs / Jour, soit 400 entrées en gare en 1985 (dont 120 environ sur la nouvelle relation matinale). Ceci atteste de la compétitivité du Service T.G.V. qui aurait fait chuter de 40 à 50 % le trafic de la navette aérienne quotidienne exploitée par E.A.S. compagnie privée.

3 - L'impact du T.G.V. sur la structure urbaine valentinoise

La synthèse des entretiens réalisés sur la situation et l'évolution du Centre de Valence (voir liste ci-après) corrélativement à l'intégration de Valence dans le système TGV Sud-Est, tend à suggérer des conclusions différentes selon qu'il s'agisse du court et du moyen ou long terme :

- dans le court terme , en provoquant un accroissement notable du trafic sans que les structures d'accueil aient pu évoluer, les modifications de l'offre ferroviaire n'ont pu que renforcer les tendances négatives affectant les différents dynamismes immobiliers et fonciers enregistrés dans le Quartier Gare, provoquant du même coup une réaction des autorités locales et le déblocage de différents projets d'aménagement urbain sur lesquels l'accord n'avait pu se faire avant l'arrivée du T.G.V.

- ainsi dans le moyen terme, les effets positifs devraient finir par l'emporter. Entraînant une accélération du processus de réhabilitation du Secteur Gare, par le biais d'une action publique volontaire, le T.G.V. devrait indirectement finir par doter Valence d'un Centre d'Echange et d'Accueil tertiaire conforme aux besoins de ce pôle régional.

31. Au niveau du fonctionnement urbain

a) L'accessibilité à la Gare ferroviaire

En accentuant le décalage offre-besoins en accessibilité au Quartier Gare de Valence, la mise en place des T.G.V. sur Valence et l'accroissement corrélatif du trafic voyageurs ont rendu absolument indispensable les aménagements des conditions de desserte de la Gare S.N.C.F., tant pour les voitures particulières que pour les transports collectifs urbains et interurbains.

Des enquêtes faites avant T.G.V. permettent de situer le rôle relatif de chacun des modes d'accès à la Gare pour les voyageurs S.N.C.F. (Source : Agence d'Urbanisme) :

Marche à pied et deux roues	:	33,9 %	
Bus urbains	:	7,8 %	
Voiture particulière	:	45,4 %	
dont stationnement journée			13 %
Autres (taxis ...)	:	4,2 %	

Elles mettaient en évidence :

- le rôle prépondérant de la voiture particulière,
- l'importance du trafic des autocars interurbains, due notamment aux services routiers en correspondance (depuis l'Ardèche particulièrement).

(i) l'accroissement des capacités de stationnement des voitures :

Dans un premier temps divers correctifs ont été apportés pour éviter un blocage absolu du quartier.

- . la S.N.C.F. a pour sa part et sur son domaine propre implanté à proximité immédiate des quais un parco-train provisoire de l'ordre de 150 places dont le remplissage, en 1985, plus que correct, atteste bien de l'importance de la demande en stationnement :
- . la Ville de Valence après avoir aménagé un premier parc payant de 80 places en jonction du Quartier Gare et du Centre Commercial a dégagé une autre aire de stationnement sur les arrières de la Gare (parc Chamfort, 120 places supplémentaires).

Mais en dépit de ces aménagements la pression reste forte et l'offre insuffisante.

(ii) l'aménagement de l'interface Transports publics routiers / Gare S.N.C.F. :

Les transports routiers de voyageurs ont naturellement adopté les services offerts à l'évolution de l'offre S.N.C.F. :

- . en ajustant les horaires
- . en créant de nouveaux services

exemple : - services semi-directs vers l'Ardèche
- services touristiques du Vercors de la Régie Départementale

- . en promotionnant de nouveaux produits transports assis sur la notion de complémentarité T.G.V. + car.

Le résultat immédiat et perceptible dès 1985 est là aussi un accroissement du trafic des autocars : 25 à + 40 %, selon les lignes et les entreprises, de la clientèle non-scolaire en dépit des tendances défavorables affectant globalement le trafic des transports publics routiers de voyageurs.

Or, pendant la période 1981-1985 aucune amélioration sensible n'est apportée au fonctionnement du terminal de lignes routières aboutissant dans le Quartier Gare.

(iii) Les résultats immédiats et à court terme de cette évolution sont en fait globalement négatifs sur la vie du Quartier Gare :

- la congestion du quartier s'est développée faute de mesures qui auraient permis des accroissements de capacité du réseau viaire. Le plan de circulation reste inchangé.
- l'enconbrement s'est accentué du fait de l'insuffisance persistante des places de stationnement, la desserte du secteur par les transports urbains (CTAV) restant par ailleurs du même niveau qu'avant l'arrivée du T.G.V.

b) Les Marchés immobiliers et fonciers

Dans ce contexte, il n'est pas surprenant d'observer que les marchés immobiliers et fonciers restent relativement atones. Dans un premier temps, tout se passe comme si le développement de l'activité transport dans le Quartier Gare s'effectuait au détriment des autres fonctions, du fait des blocages de trafic dus à la superposition de pointes synchrones résultant :

- des horaires des emplois tertiaires
- des horaires scolaires (pour 3 des 4 pointes quotidiennes)
- des heures des meilleurs T.G.V. et services complémentaires.

- de la concentration de plus grand nombre de mouvements d'autocars interurbains consécutive elle-même des trois autres facteurs.

Ainsi semble-t-on observer :

- . la poursuite des tendances anérieures de désaffection progressive de l'habitat avec accroissement de stocks de logements anciens vacants ;
- . la stagnation du niveau de l'emploi tertiaire due à la trop faible attractivité d'un quartier trop encombré sur les demandeurs de bureaux ;
- . l'accroissement des difficultés de fonctionnement de l'appareil commercial, en particulier des 2 grands magasins dont le niveau d'effectif et de chiffre d'affaires se situe même à la baisse par rapport à 1981.

Au niveau du petit commerce des signes d'essoufflement se manifestent également qui se traduisent finalement par la non-reprise de certains fonds de commerce du Secteur Gare qui se voient préférer les secteurs commerciaux plus attractifs du Centre Ville piétonnier.

32. Au niveau de la symbolique urbaine

Le décalage s'accroît également au niveau des images entre :

- un Quartier Gare : d'une part continue à s'y manifester, très fortement, la permanence historique du marquage des lieux puisque c'est sur ce même emplacement que fonctionne le terminus principal des autocars interurbains et convergeaient au siècle dernier les 2 lignes ferroviaires d'intérêt local assurant aux foires et marchés de Valence la clientèle des montagnes proches ;

d'autre part, en l'absence de toute opération immobilière ou mutation foncière notable s'accroît la physionomie fin XIX^e du bâti environnant qui tend à se figer.

- une image de marque ferroviaire profondément renouvelée du fait non seulement du T.G.V. lui-même mais aussi de la modernisation de la Gare qui bien qu'inscrite dans le même bâtiment a sensiblement modifié le réseau de signes par lequel s'affiche la S.N.C.F. dans ses installations.

33. Au niveau politique de la gestion urbaine

L'arrivée du T.G.V. et la nécessité de réduire le double décalage accentué au niveau du fonctionnement urbain et celui de la symbolique urbaine ont conduit les autorités locales à définir un projet d'intervention global sur le Quartier Gare : si le projet n'a pas encore eu de traduction sur le terrain, sa réalisation est en effet suffisamment proche pour que ses effets soient perceptibles avant 3 ans, et qu'avant la fin des années 1980 un renversement de tendance dans la dynamique urbaine puisse être attendu.

Confrontée à l'imbrication des blocages et des possibilités de développement, à l'accumulation de tensions liées à la dégradation du quartier, la Ville de Valence a en effet, courant 1984, pris la décision d'engager un ensemble d'actions d'aménagement de ce secteur qui va imposer, que soit menée en parallèle, une importante variété d'interventions convergentes :

Parmi celles-ci la Ville a choisi de privilégier trois objectifs :

- réhabiliter la partie du Centre Ville contenue dans le Secteur Gare pour lui faire bénéficier du dynamisme de l'ensemble de la zone centrale de Valence ;
- réconcilier la fonction Centre Ville et la fonction plaque tournante ;
- compléter le plan de circulation.

Un projet global sur le quartier a été défini et adopté. Il consiste à :

- privilégier les transports en commun dans la traversée du quartier et les accès à la Gare.
- faciliter les circulations piétonnières,
- constituer un parvis piétonnier devant la gare et y grouper tous les modes de transports.
- dédoubler les entrées piétonnes à la gare S.N.C.F., en ouvrant un passage sous les voies, aboutissant à un parking situé "de l'autre côté",
- doubler les accès automobiles à la Gare, par élargissement de voirie
- grouper et enterrer les stationnements auprès de la Gare.
- réaffecter éventuellement des emprises dégagées par certains parkings aménagés à titre provisoire (exemple : Parc Chevandier - (voir ci-dessus).

En termes fonciers, cette stratégie a nécessité d'obtenir de la S.N.C.F. la disposition d'un terrain de son domaine et aménagé par elle en "parcotaîn" provisoire pour la construction d'un parking souterrain et l'aménagement d'une gare routière sur la couverture de celui-ci ainsi que d'un ensemble de bureaux à usage privatif.

En termes de programme, le projet revêt les aspects suivants :

- 1) Constitution autour de la Gare d'une aire d'échanges multi-modaux, dont
 - . Espaces piétonniers formant place de la Gare ,
 - . Aires de "dépose-minute" et station de taxis organisée,
 - . Arrêts organisés pour les transports urbains
 - . Terminus des services routiers interurbains.

- 2) Création d'un parking public de 460 places
- 3) Création d'un ensemble de bureaux de 2.500 m²
- 4) Amélioration des liaisons piétonnes entre la Gare et les autres quartiers.

Création d'une liaison Est-Ouest, de part et d'autre des voies ferrées, par passage inférieur sous celles-ci (réalisée).

Liaison Quartier Gare - Centre Ancien par piétonnisation de l'avenue Victor Hugo et aménagement à niveau de la traversée des boulevards.

- 5) Amélioration du fonctionnement des transports urbains dans le quartier

- . Création d'un couloir bus dans l'avenue Victor Hugo, traversant le quartier.
- . Création d'un couloir bus, en prolongement du précédent, par restructuration des places Briand et Championnet avec, à son extrémité, aménagement d'une priorité aux bus pour l'entrée dans les boulevards,
- . Accès à la gare depuis le Sud pour transports urbains et interurbains, par élargissement de la Rue Denis Papin,
- . Création d'un stationnement de moyenne durée pour les autocars interurbains, sur une aire aménagée à 800 m.

L'ensemble de l'opération est conduit par un Maître d'Ouvrage unique : la Société d'Équipement de la Drôme (SEDRO), S.E.M. du Groupe S.C.E.T. / C.D.C. pour le compte de la Ville de Valence d'une part, (Espaces libres, voiries, parkings, bureaux), du Département d'autre part.

Son financement associe naturellement des concours de l'Etat (Ministère des Transports) et de la Région Rhône-Alpes (politique régionale de transport) à ceux de la Ville, du Département sans oublier la S.N.C.F.

En Octobre 1985, un concours de concepteur est en cours, pour une réalisation démarrant en 1986 et des achèvements échelonnés en 1987 - 1988.

Parallèlement et de façon coordonnée, la politique déjà engagée dans le Centre Ancien (piétonnier) est en cours d'élargissement au Quartier Gare proprement dit :

- *une opération programmée de l'habitat ancien a été conçue pour permettre sa restauration ;*
- *la revitalisation de la fonction commerciale du secteur sera aidée par l'aménagement d'espaces libres en espaces piétonniers le long des principales voies d'accès à la Gare.*

L'incidence effective de ces mesures est naturellement difficile à établir dès à présent mais à Valence on en attend un net renversement des tendances négatives enregistrées jusqu'à ces toutes dernières années.

*=====
:::~::~*