

Valence

Roland Courtot

▶ **To cite this version:**

Roland Courtot. Valence. Observatoire des territoires et de la métropolisation. La Méditerranée à l'heure de la métropolisation, Observatoire des territoires (gouv.fr), pp.187-193, 2009. hal-03906097

HAL Id: hal-03906097
https://amu.hal.science/hal-03906097

Submitted on 19 Dec 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

VALENCE

par Roland Courtot

in : La Méditerranée à l'heure de la métropolisation, coord. N. Douay, Observatoire des Territoires méditerranéens, MEEDDAT, Paris, 2009 (p.187-193)

La ville de Valence, comme beaucoup de villes de second rang au plan national en Méditerranée, a accédé tardivement au rang de métropole « intermédiaire » en Espagne puis en Europe méditerranéenne. Elle a été longtemps le centre d'une région agricole ouverte sur l' extérieur, avant de devenir le centre de la troisième région industrielle de l'Espagne, et enfin la capitale politique de la troisième communauté autonome (en poids économique), après la Catalogne et Madrid. Elle doit ces promotions récentes à des faits géographiques propres (sa situation sur la façade méditerranéenne, en position intermédiaire entre la Catalogne post-industrielle et l'Andalousie moins avancée) et à deux faits historiques généraux : la mutation économique de l'Espagne dans la seconde moitié du 20^{e} siècle, et le passage du centralisme franquiste aux autonomies régionales démocratiques. Ces mutations ont eu lieu dans le cadre urbain particulier d'une « ville de huerta », dont le modèle spatial originel a été déformé par la mise en place de la déviation géante du lit de son fleuve, le Turia, à la suite d' une inondation catastrophique en 1957. L'aire métropolitaine de Valence (AMV) a été développée sur un ancien tissu rural de petites communes encadrant une vaste commune centrale qui englobe terres agricoles (la huerta) et zones naturelles (la lagune de la Albufera). Cette relation étroite entre la ville et sa campagne a configuré dès le début du 20^{e} siècle une agglomération originale, dont l'accès au rang de métropole et le passage à l'aire métropolitaine à la fin du siècle ont largement complexifié les structures géographiques et les problèmes d'urbanisme de cette nouvelle « ville-territoire ».

Une morphologie originale déformée par le plan Sud

La ville centre représente toujours la moitié de la population de l'AMV car elle a cru de 503 000 habitants en 1950 à 738 400 en 2001 (+ 47%), mais cette part régresse car les communes périphériques ont connu une croissance beaucoup plus forte, dont l'onde s'est déplacée du centre vers les périphéries. Cet étalement a été réalisé au détriment de la huerta, et surtout des terres de secano et de monte. C'est vers l'ouest que l' étalement a été le plus fort : le fait métropolitain dépasse la huerta et touche maintenant les communes de l'AMV à plus de 30 km du centre.

L'immigration est devenu le facteur principal de la croissance démographique, car le bilan naturel a fortement régressé depuis les années 1980. Cette aire a été, dans la 2^{e} moitié du 20^{e} siècle, le 4^{e} pôle d'attraction des migrations nationales. Celles-ci se sont atténuées et l'immigration internationale est venue prendre en partie le relai (Europe, Afrique du Nord et Amérique latine). Le comportement démographique de la ville-centre a suivi le schéma métropolitain : un premier maximum (1991) suivi par une diminution (report de l'immigration sur la périphérie et exurbanisation), puis par une reprise à partir de 1996 alors que son bilan naturel devient négatif en 2005. En même temps le reste de l'AMV conserve un bilan naturel positif et croit par immigration de 0,5% par an (BURRIEL et al., 1998).

Le modèle de la « ville de huerta »

Jusqu'au milieu du 20e siècle, l'AMV présente une structure originale, un plan radioconcentrique qui intègre la huerta comme auréole entre la ville dense et la couronne des noyaux satellites (COURTOT, 1990). Ce schéma a été modifié par le plan Sud qui, en déviant le fleuve, a permis à la ville de réorganiser son plan de communications, de réorienter son extension et de bénéficier d'un couloir central à aménager. L'étalement urbain a donc été réalisé de plusieurs façons : en front d'urbanisation de la ville sur sa huerta, en alignements le long des axes radiaux (en particulier les liaisons ville- port et littoral), en auréole continue pour les agglomérations de la huerta, et en débordements périurbains sur les collines au milieu ou à la place des vergers d'agrumes.
La faible taille des communes satellites de la ville n'a pas permis l'apparition de pôles urbains secondaires forts : l'aire métropolitaine reste fortement mononucléaire car aucun des 178 satellites directes de Valence n'atteint les 70 000 habitants, et les petites villes les plus proches, Sagonte et Alcira, sont de plus en plus intégrées dans l'aire d'influence de l'AMV.

Un développement fonctionnel multiforme : nouvelle économie, nouvelle société

Les mutations de la base économique de l'AMV

Cette base est issue de la combinaison de plusieurs fonctions successives, les unes anciennes, les autres récentes : Valence est toujours le centre économique d'une région d'agriculture d'exportation (où dominent les agrumes) depuis la fin du 19e siècle. C'est aussi celui d'une région d'industries de biens de consommation sur lesquelles s'est appuyé un développement industriel très diversifié depuis les années 1960 : initiatives d'État (sidérurgie à Sagonte) ou de l'étranger (Ford à Almusafès), mais surtout tissu de petites et moyennes entreprises de biens de consommation, d'équipement et de nouvelles technologies, sous forme de systèmes productifs localisés. Dans le même temps elle est devenue la capitale d'une grande région touristique balnéaire, d'abord pour une clientèle d'Europe occidentale, puis pour une clientèle nationale et régionale, cette dernière ayant transféré ses investissements des agrumes vers les appartements de plage. Enfin et surtout Valence a retrouvé en 1979 la centralité politique de la Communauté autonome du Pays valencien, qui a entraîné dans la ville la constitution d'une classe politique et d'une administration régionale nouvelles, en même temps que la libération de revendications identitaires (linguistiques en particulier) fortes qui se sont traduites dans des politiques culturelles tournées vers la récupération et l'exaltation du patrimoine valencien. Le centre ancien, où les nouveaux pouvoirs se sont installés dans les édifices emblématiques du Royaume de Valence, a été l'objet d'un plan de réhabilitation urbaine (plan RIVA, 1992), rendu nécessaire par la dégradation de l'espace urbain et la revalorisation patrimoniale souhaitée de ces quartiers anciens.

Ces mutations économiques ont été accompagnées de mutations dans le système des communications de la métropole avec l'extérieur dans tous les registres : le réseau ferroviaire de la RENFE a été complètement redessiné dans le cadre du plan Sud, et une nouvelle gare de marchandises créée dans la huerta sud-est. Mais dans ce type de transport la domination écrasante de la route a été renforcée par la construction d'un réseau de voies express et d'autoroutes, dont Valence est un grand carrefour entre l'axe du littoral méditerranéen (A7) et la direction de Madrid. Mais le trafic portuaire a lui aussi beaucoup progressé avec le

développement industriel : 3e port d'Espagne pour le trafic général (non compris les hydrocarbures) et 2e pour le trafic des conteneurs (2,1 millions de TEU en 2005), celui-ci a été agrandi et a glissé vers le sud jusqu'à la nouvelle embouchure du Turia. Son emprise de 148 ha en 2006 devrait être porté à 301 ha (un organisme commun a été formé avec les petits ports de Sagonte au nord et de Gandia au sud). L'aéroport de Manises a connu une modernisation et l'installation d'une compagnie régionale très dynamique, mais n'a pas de relations internationales notables.

La nouvelle société métropolitaine

La tertiarisation de l'économie valencienne a comme ailleurs transformé la structure professionnelle et sociale de la population active par le développement du secteur péri-productif et de la part des emplois « métropolitains ». En outre, les « classes dirigeantes » de la société urbaine ont changé de contenu : à l'ancienne bourgeoisie liée à l'économie des agrumes, plus ou moins associée à la « nomenklatura » du centralisme franquiste, a succédé une nouvelle bourgeoisie née de la croissance économique, industrielle et financière, et de la promotion immobilière. Cela s'est traduit au plan politique par une cristallisation des positions de gauche défendues par le Parti socialiste et de celles de droite dominées par le Parti populaire, et au plan social par une aggravation des différenciations et des ségrégations urbaines.
L'ancienne différenciation historique entre l'est bourgeois et l'ouest populaire, toujours présente dans l'espace urbain central, a été gommée par l'étalement métropolitain : dans la périphérie une mosaïque sociale a été mise en place par la promotion immobilière, et l'habitat collectif n'est plus réservé aux ouvriers et aux employés, comme les « chalets » de l'urbanisation pavillonnaire ne sont plus réservés à la classe moyenne.

Les fluctuations du projet politique et de la planification

Évolution des structures institutionnelles

Malgré les relations étroites qu'une ville de huerta entretenait avec sa campagne, jusqu'à la transition démocratique aucun échelon administratif intermédiaire fort n'était venu s'insérer entre la commune et la province : la « ley de bases » de 1946 avait bien créé en 1949 la Gran Valencia (27 communes), mais « ce ne fut guère qu'un montage bureaucratique » (ROSSELLO, 1988). Elle disparut en 1986 (lors de la révision du plan général) et fut remplacée par un Conseil de l'Horta dont la juridiction s'étendait sur les 44 communes de ce qui allait être l' AMV. Mais cette institution a peiné à acquérir une place dans le débat sur l'urbanisme métropolitain, car elle a vu une opposition « géographique » entre les communes périphériques et la ville-centre se doubler d'une opposition politique entre la gauche et la droite lorsque celle-ci a pris le pouvoir municipal à Valence (1991). Lorsqu'en 1995 la droite a accédé au gouvernement régional, elle a dissout ce Conseil. Au plan intercommunal, seuls des organismes administratifs subsistent pour les principaux services (transports, eaux…). La ville a créé un nouvel organisme, le Plan stratégique de Valence, destiné à mettre au point un plan de développement et d'urbanisme, comme dans toutes les aires métropolitaines d'Espagne. Cette structure, modifiée en 2004 en un Centre de Stratégies et de Développement (CEYDV), regroupe une centaine d'organismes de la société civile mais n'a aucun pouvoir de décision : il

est chargé de proposer un projet métropolitain et a surtout alimenté par ses travaux le marketing urbain de la municipalité en place.

Émergence difficile d'un projet métropolitain

Le passage d'un régime autoritaire centralisé à une constitution démocratique et régionaliste a eu de profondes répercussions sur les politiques communales, puisque les conseils municipaux ont été démocratiquement élus à partir de 1979, et que les règlements d'urbanisme ont été régis par des lois régionales à partir de 1992. Dans le cas de Valence, cela s'est traduit au plan politique par l'arrivée au pouvoir municipal (1979) et régional (1983) du Parti socialiste espagnol, et son maintien jusqu'en 1991, lorsque le Parti populaire a gagné les élections tant au plan municipal (1991) qu'au plan régional (1995).

Dans ce cadre, les politiques publiques d'urbanisme n'ont été que tardivement considérées comme un projet métropolitain. Le « Plan general de ordenación de Valencia y su cintura" de 1946, très ambitieux, avait bien tracé un "projet comarcal", mais il avait été suivi de peu d'effets par suite de la faible croissance démographique et économique de l'après-guerre espagnol. Le « plan Sud » a obligé à rédiger un nouveau plan adapté à la « solution Sud » en 1966, qui porte les traces de cette période de « desarollismo » (idéologie du développement). Il eut, par son impact sur les communes de la proche périphérie est et sud, des conséquences beaucoup plus grandes sur le schéma de développement de l'aire métropolitaine : urbanisation rapides des communes périphériques de la huerta, des axes radiaux et du littoral balnéaire, développement non planifié des zones industrielles et tracé des voies rapides sur les terres agricoles de la huerta.

Le post franquisme

La municipalité socialiste a d'abord procédé à des « rattrapages ponctuels » :

- récupération de l'ancien lit du Turia, menacé de devenir un axe urbain majeur, par le plan « Jardin del Turia » ;
- arrêt de l'urbanisation excessive de la plage du Saler et de la Dehesa de la Albufera (principale plage des habitants de la ville), lancée sous le régime précédent pour les classes moyennes et aisées, et ignorante de l'environnement fragile du cordon littoral de la lagune.

Ensuite la rédaction d'un nouveau PGOU (1989) a lancé la mise en place d'un système de communications métropolitain (bus, métro, tram), la récupération du centre ancien, le rattrapage des services dans les quartiers périphériques et les hameaux ruraux, et essayé de contrôler la croissance urbaine par rapport à la valeur patrimoniale du « paysage culturel » de la huerta.

Le néo-desarollismo

La seconde mutation politique amène au pouvoir la nouvelle droite, qui développe une politique d'extension urbaine, à la fois cause et conséquence d'une reprise de la croissance démographique à Valence. Elle urbanise les terrains prévus au plan de 1989 et privilégie les créations nouvelles au détriment des formes existantes : par exemple, la huerta du sud-est de la ville (La Punta) est sacrifiée au bénéfice des zones logistiques portuaires. Des projets initiés

sous la municipalité précédente sont lancés ou terminés : le plan RIVA pour la réhabilitation du centre historique, la Cité des sciences et des arts pour la fin du Jardin du Turia. Mais surtout, dans une ambiance de grandes opérations et de fièvre immobilière (d'ailleurs propre à tout le littoral de la Communauté valencienne), la municipalité réalise de grands projets avec le soutien de la Généralité et dans un environnement législatif facilité par les nouvelles lois d'urbanisme (LRAU 1994 et LUV 2006). L'innovation architecturale et urbanistique y voisine avec les intérêts de l'économie immobilière, contre lesquels se développe une « protestation citoyenne » dont les sites internet se font l'écho (CUCO, 2006) :

- « Parque central » : couverture des voies de la gare au confluent de l'Ensanche, et réalisation d'un parc central sur cet emplacement, plus quartier résidentiel que lieu de centralité ;
- front portuaire : la vieille darse du port est transformée, à l'occasion de la coupe de l'America 2007, en port pour les courses de plaisance, et des immeubles de grande hauteur, de bureaux et de résidence, sont proposés en arrière du front de mer, lieu du tourisme et du loisir (on comprend alors la hâte de la municipalité à vouloir prolonger l'avenue de Blasco Ibañez jusqu'à la mer, en coupant en deux le vieux quartier portuaire et populaire du Cabanyal, malgré une forte mobilisation des habitants et des associations citoyennes).

Tandis qu'un projet ponctuel, « Sociopolis », propose de réconcilier la résidence urbaine et l'agriculture de huerta dans un même quartier pour les « nouveaux urbains », la Généralité lance des idées de projets métropolitains dans le cadre des Plans d'action territoriale : aménagement du littoral nord, entre Sagonte et Valence (« Ruta azul »), pour en faire un ruban touristique et de loisir en repoussant le couloir des axes de communication nord-sud vers l'intérieur.

Le futur de l'AMV

La stratégie municipale énoncée en 1995, dont l'objectif était de « faire de Valence une ville verte européenne, ouverte sur la mer, intégratrice au plan social et active culturellement, une capitale vertébrant la Communauté valencienne et articulant le système de villes européennes et péninsulaires avec la Méditerranée, dans une situation très compétitives de ses secteurs économiques sur le marché international » a été modifiée en 1998 puis en 2004 pour tenir compte de l'impact de la coupe de l'America et faire de Valence la ville durable de la Méditerranée du 21^{e} siècle (CEYDV, 2004). Il est difficile d'en dégager une vision d'ensemble spatialisée, sinon celle d'accompagner par les politiques urbaines une conjoncture économique favorable : plusieurs indicateurs sont au vert au plan de la croissance des activités et de l'emploi. Cependant les projets d'urbanisme « brutaux » risquent de renforcer, sur le schéma de l' AMV tel que nous l'avons décrit, l'effet des tendances dominantes déjà à l'œuvre : remplissage des espaces non construits entre la ville centre et ses satellites, littoralisation maximale des activités métropolitaines et du tourisme, étalement de la résidence individuelle dans les secanos de l'arrière-pays. Tout ceci alors que subsistent des problèmes métropolitains insuffisamment pris en compte : dualisme social qui concentre à Valence un certain nombre des quartiers urbains défavorisés de la Communauté et qui chasse les catégories populaires vers la périphérie ; mobilité métropolitaine trop confiée au transport individuel ; disparition à court terme de la huerta (jamais franchement reconnue par les autorités municipales); enfin faiblesse de la démocratie locale dans la

gestion métropolitaine, alors que le CEYDV propose de faire de la ville une référence européenne en matière de gouvernance.

Conclusion

Il restait aux Valenciens à construire une nouvelle image de leur métropole, qui ne soit plus celle du Miguelete et de la huerta, mais celle d'une ville millionnaire dont les pouvoirs, les services et les infrastructures doivent être de rang métropolitain. La reconquête de la langue valencienne s'est accompagnée d'un effort culturel sans précédent, oû les opérations de prestige et de mise en scène de la ville ne manquent pas : IVAM, Ciudad de las artes y las ciencias...Le choix de son port pour accueillir la coupe de l'America en 2007 a été salué par une partie de la classe politique valencienne comme l'opération médiatique de niveau international qui manquait à ce tableau. Tableau dont l'autre face est actuellement celle d'une croissance urbaine rapide et mal maîtrisée, où le primat de l'économie et des grandes opérations d'urbanisme entraîne une dynamique morphologique et démographique difficile à concilier avec le fonctionnement du système urbain, la qualité de vie des habitants et le respect de l'histoire urbaine.

Biblographie

AYNTAMIENTO DE VALENCIA, 1995, *La Ciudad que queremos, Avance del plan general de ordenación urbana*, Oficina municipal del plan.

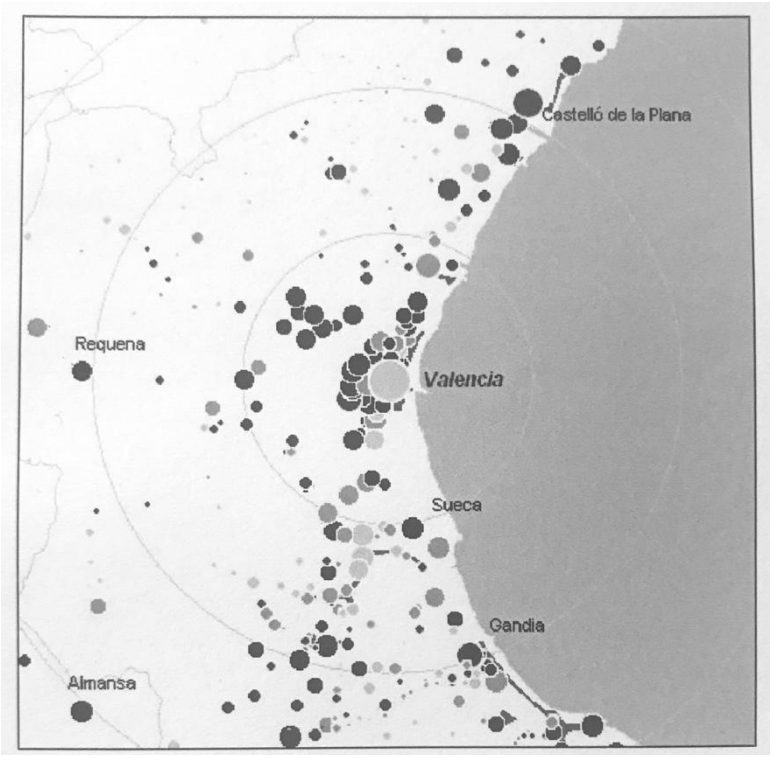
BURRIEL. E., SALOM J. DELIOS E., 1998, Continuidad y cambio en las pautas territoriales del crecimiento demográfico valenciano. Análisis del periodo 1991-1996., *Cuadernos de Geografía*, València, 103, p.103-137.

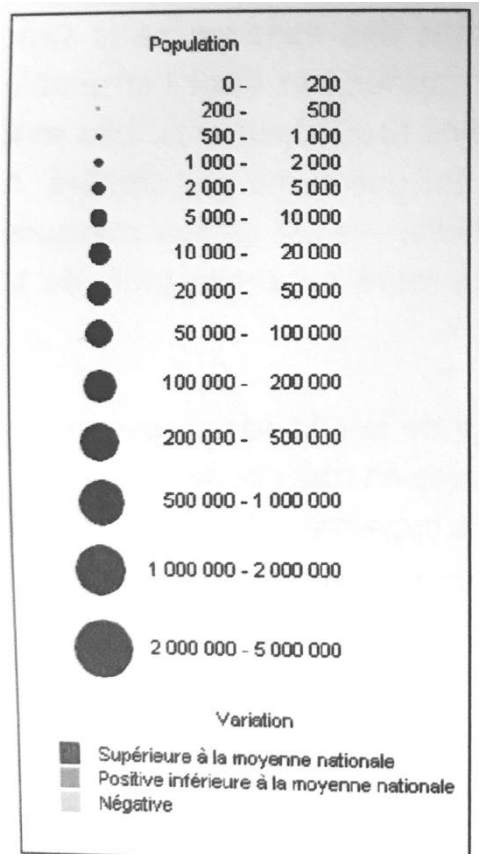
CENTRO DE ESTRATEGIAS Y DESARROLLO DE VALENCIA, 2004, *València en los primeros años del Siglo XX*, València

COURTOT R., 1990, Le modèle valencien de l'organisation de l'espace urbanisé : de la huerta à l'aire métropolitaine, *Mappemonde*, n°1, p.40-43.

CUCO I GINER J., Urbanización y revuelta. Aproximación al cao de la ciudad de Valencia, col.lectiu Terra crítica, Documentos y materiales, <www.terracritica.org>

ROSSELLO VERGER V Y TEIXIDOR DE OTTO M J BOIRA Y MAIQUES 1988
La Comarca de l'Horta, Área Metropolitana de Valencia, Generalitat Valenciana, Universitat de València.





Carte : Population 2001 et variation 1991-2001 dans la région de Valence, par François Moriconi-Ebrard, d'après les recensements généraux (Unités locales : municipios, découpage administratif : région)