TGV ET MOBILITÉS TRANSFRONTALIÈRES

TGV ET MOBILITÉS TRANSFRONTALIÈRES

Jusqu'à récemment, les effets du TGV dans le domaine des mobilités ont été interrogés dans le cadre national ou international élargi (entre deux métropoles distantes). Peu d'études portent sur la dimension transfrontalière et micro régionale ; alors que, comme le notent Benoit J.M et alii (2001), le TGV induit une « révolution de proximité » qui, dans le cadre inter catalan, revêt des dimensions nouvelles et originales. Nouvelles, car comme le montrent les deux sondages à la base de cette étude , les mobilités de part et d'autre des Pyrénées restent pour l'heure somme toute modestes. Le TGV, au moins dans les intentions, devrait accélérer les mobilités déjà existantes et en créer de nouvelles. Originales, car se dessine un ensemble de changements profonds qui prennent deux directions. La première, que nous qualifierons d'effet métropolitain, renforcera l'attraction d'une grande métropole millionnaire sur une agglomération de taille moyenne. La seconde, qui n'est pas antinomique avec la première et que nous qualifierons de renforcement des proximités régionales, réside dans la mise en place d'une interconnexion de proximité par la grande vitesse entre les agglomérations moyennes de Gérone, Lleida, Figuères et Perpignan. L'espace régional transfrontalier devrait, à l'aune de nouvelles mobilités, être l'objet de nombreux changements.

PRÉCISIONS MÉTHODOLOGIQUES

Le texte qui suit est la synthèse d'un rapport d'étude portant sur les effets attendus du TGV dans le domaine des mobilités de loisirs et d'emplois. Deux enquêtes d'opinion, auprès d'un peu plus de 800 personnes, constituent la base de l'étude, affinées par des entretiens qualitatifs auprès d'une vingtaine de responsables socio-économiques. Le recueil d'information s'est déroulé entre janvier et mars 2006 à partir d'un échantillon représentatif de la population résidant dans les Pyrénées Orientales.

EFFET MÉTROPOLITAIN ET NOUVEAUX COMPORTEMENTS DE MOBILITÉ

Jusqu'à présent l'attractivité barcelonaise, comme les mobilités de proximité vers Gérone, restaient relativement limitées. Si en 2004 et 2005 l'on s'est déplacé assez peu fréquemment des Pyrénées Orientales vers les villes catalanes (57% des personnes interrogées), en particulier vers Barcelone, 95% des personnes interrogées affirment vouloir profiter de la grande vitesse pour se rendre à Barcelone. Le premier changement sera donc d'ordre quantitatif. L'arrivée du TGV est associée pour une grande majorité des habitants des Pyrénées Orientales à deux motivations de déplacement (65%) : les loisirs et les achats (de type shopping). Dans une proportion moindre, le TGV sera aussi l'occasion de fréquenter plus assidûment les aéroports de Barcelone (12,4%) et de Gérone (5,1%). La temporalité attendue des mobilités diffère selon leur nature. Les mobilités d'achat et de loisirs vont (dans les intentions) s'effectuer à une fréquence élevée (rythme hebdomadaire attendu), alors que la fréquentation des deux aéroports reste liée au rythme des vacances.

L'accélération attendue des déplacements participe à l'évidence d'un effet TGV bien plus que d'un improbable facteur culturel lié à un attachement à la catalanité. La maîtrise de la langue catalane n'est pas ici un facteur commandant la mobilité culturelle et de loisirs. C'est l'attractivité métropolitaine propre qui déclenche un mouvement amplifié par la connexion à la grande vitesse, bien plus que la position dans une aire culturelle commune.
Le TGV devrait faire bouger l'ensemble des catégories socioprofessionnelles et des tranches d'âges, même si les moins de 25 ans présenteront la mobilité la plus importante, en particulier à destination de Barcelone. Les couches moyennes seront vraisemblablement les plus affectées par la nouvelle mobilité à grande vitesse ; cela concerne les importants effectifs de retraités ainsi que l'ensemble des professions intermédiaires.

1 Sondage portant sur plus de 800 personnes interrogées sur leurs intentions de mobilité lors de l'arrivée du TGV des Pyrénées Orientales vers la Catalogne dans le domaine des loisirs et de l'emploi.

Si des effets de mobilité sont prévisibles en terme quantitatif, des perspectives nouvelles se dessinent au travers de l'émergence de nouveaux comportements de mobilité. Ainsi, en ce qui concerne les motivations de déplacements à Barcelone (et dans une moindre mesure Gérone), l'attractivité commerciale demeure essentielle, loin devant l'attrait culturel. On est donc en présence de mobilités de proximité qui valorisent la consommation de biens courants (habillement par exemple), de biens ludiques (parcs d'attraction, front d'eau, ramblas) alors que la mobilisation de l'offre culturelle (muséale) agit davantage à l'échelle internationale.

L'âge plus que le sexe bouscule la hiérarchie générale des préférences. Les jeunes (moins de 25 ans) sont plus sensibles à l'attrait de l'offre commerciale, des magasins d'usine ou de l'offre sportive et moins aux spectacles culturels qui recueillent la faveur des plus âgés. Si la frénésie des achats est partagée par tous, elle occupe un poids différent dans la hiérarchie des motivations. Très élevée chez les ouvriers (32,1%), elle faiblit pour les cadres (17,3%). Ces chiffres confirment les tendances observées ailleurs. Le TGV permet aux individus les plus mobiles et disposant de revenus plus élevés que la moyenne de mettre en place de nouvelles stratégies de mobilité (F.Plassard, 2003). La connexion à la grande vitesse va non seulement générer un transfert de pouvoir d'achat vers les commerces et les services, mais aussi à destination de l'hôtellerie. En effet, 55% des personnes interrogées comptent, grâce au TGV, passer au moins une nuit lors de lors séjour à Barcelone. Ces attitudes favorisent le développement d'un tourisme de court séjour, davantage chez les adultes actifs (la catégorie 25-55 ans, 62%) que chez les jeunes (moins de 25 ans, 40,3%) ou les plus âgés (plus de 55 ans, 41,8%). Corrélée à la catégorie socioprofessionnelle, cette proportion atteint chez les cadres supérieurs et les professions libérales 73,7%.

Dans le cadre de l'espace régional transfrontalier, une des principales interrogations liées à l'arrivée de la ligne rapide, réside dans les changements du mode de transport. Alors qu'actuellement, le recours à l'automobile (79,5%) l'emporte sur celui du train (8%) dans les déplacements vers Barcelone, l'arrivée du TGV devrait radicalement changer les comportements. Un transfert spectaculaire de la route vers le rail est attendu, quelque soit l'âge ou les conditions de voyage (seul, en couple, en famille). L'importance du transfert sera sans doute à minorer en fonction du prix du billet TGV. De même, la distance à la gare TGV de Perpignan comme l'âge freinent l'élan vers Barcelone. Les zones les plus reculées restent soumises à l'attractivité de la Catalogne, mais de façon plus modérée que Perpignan. Le risque de dualisation de l'espace ne doit pas être sous-estimé. Si l'articulation des réseaux de transports des Pyrénées Orientales avec la nouvelle gare n'est pas optimale, les discontinuités territoriales entre le pôle urbain roussillonnais et le reste des zones rurales mal irriguées vont s'accroître. On opposera un espace où la circulation est aisée à un espace banal où le coût du déplacement deviendra problématique.

Il n'est pas certain que le zapping territorial (absence de fidélité à un lieu et à un mode de transports), accéléré avec le TGV, joue en faveur de Perpignan. En effet, l'offre touristique des Pyrénées Orientales reste géographiquement très dispersée et l'offre culturelle limitée. Rappelons que dans la plupart des cas étudiés en France ou en Europe, les villes moyennes connectées à une grande métropole résistent difficilement à l'effet polarisateur de la capitale. Le dynamisme du Mans fait exception à la règle, ce qui souligne le rôle clé des acteurs locaux qui ont su articuler, hors logiques partisanes, des politiques de promotion et de développement local.

MOBILITÉS D'EMPLOI ET PERSPECTIVES TRANSFRONTALIÈRES

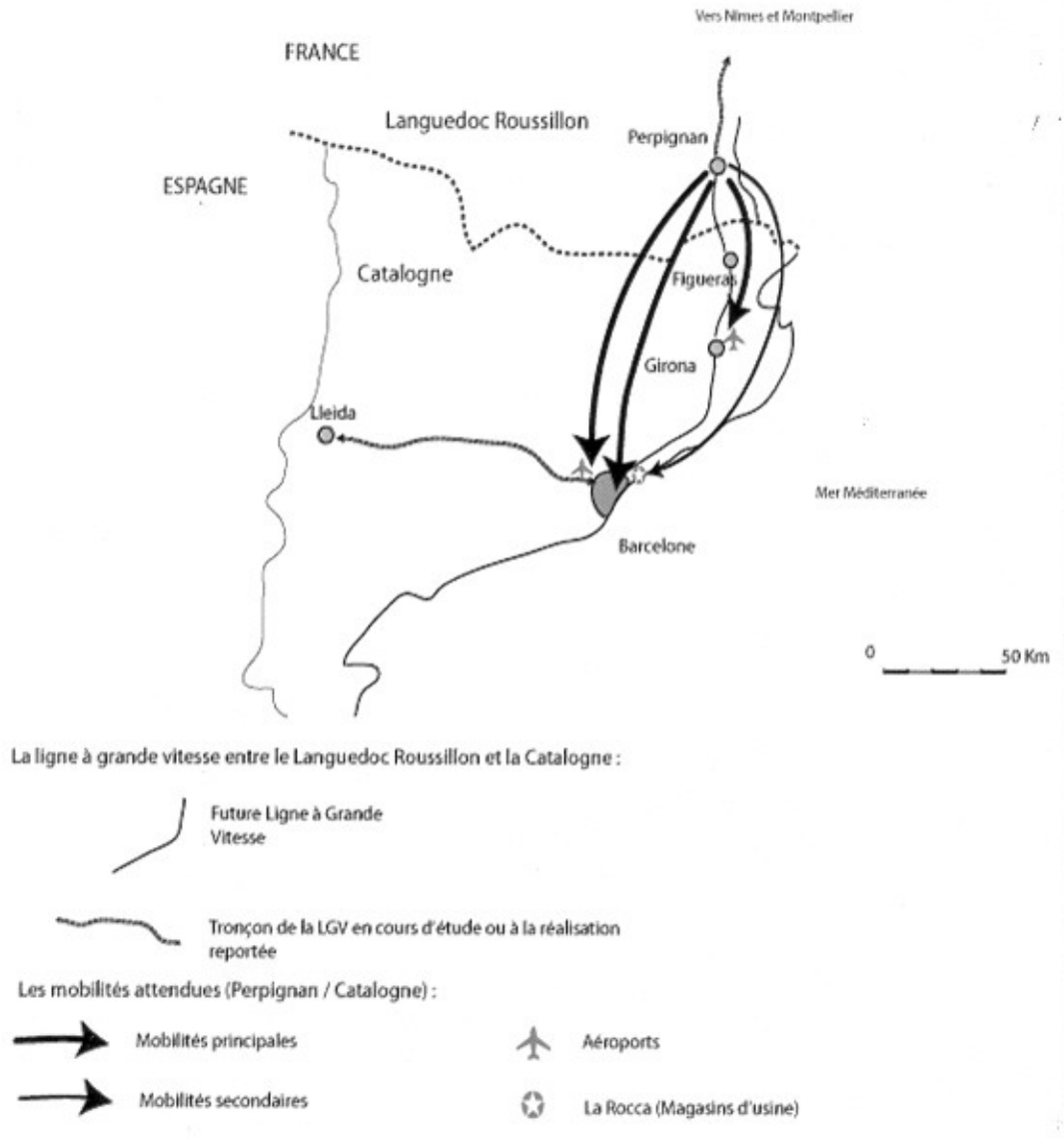
Avec l'arrivée du TGV à Perpignan, un des principaux effets attendus concerne la dynamique économique locale et plus spécifique-

ment les retombées en terme d'emplois et de mobilité de travail. En dépit de la proximité géographique des deux bassins d'emplois de Barcelone et de Gérone, à ce jour plus des trois quarts des demandeurs d'emploi des Pyrénées-Orientales n'ont jamais cherché un emploi de l'autre côté de la frontière. Il est vrai que 84,4% des personnes sondées ne parlent pas le catalan et que l'absence de modes de transports en commun transfrontaliers n'incite guère à la mobilité. La faible mobilité vers les bassins d'emplois catalans se retrouve dans la part modeste des travailleurs transfrontaliers (6,8%). La très grande majorité des demandeurs d'emplois du département ne connaît pas l'offre d'emplois en Catalogne (88,8%) ni les conditions de travail et d'embauche. 89,3% ne disposent d'aucune information sur les niveaux de rémunération, sur le type d'emploi offert ou le niveau de couverture sociale (89,6%). Le facteur distance géographique, apparemment plus favorable pour une migration quotidienne vers Gérone que Barcelone, ne module pas significativement les refus. En revanche, le caractère de durabilité du contrat d'embauche atténue de façon plus nette le refus. Comme pour d'autres agglomérations moyennes desservies par la grande vitesse, le TGV induit ici des différences notables selon les catégories socio-professionnelles. Plus on s'élève dans la hiérarchie sociale, plus la mobilité s'affirme. Même pour un CDI, 71,4% des manoeuvres refuseraient un emploi à Gérone et 64,3% à Barcelone. L'analyse de l'offre d'emplois en Catalogne montre que le problème ne relève pas d'une inadéquation entre l'offre et la demande. L'immobilisme recouvre des motivations très diverses, dont celle déterminante du coût financier de l'abonnement TGV. Pour les ouvriers qualifiés, spécialisés, les employés et les techniciens et les agents de maîtrise, l'élément déterminant reste la durabilité des contrats (CDI plutôt que CDD) bien plus que la proximité géographique. Les cadres constituent la catégorie la plus apte à migrer, ce qui relève des effets traditionnels du TGV. 64,1% des cadres accepteraient un CDI à Gérone, et 59% à Barcelone. Le prix d'un abonnement TGV, supportable essentiellement par les cadres, obère les possibilités de déplacements quotidiens de travail des autres catégories. En effet, 66,4% des personnes estiment le coût de l'abonnement trop élevé, part qui se réduit sensiblement chez les cadres. Les migrations en TGV entraînent beaucoup de contraintes, analysées par Dupont et Hentry (2003) et dont les personnes interrogées ont sans doute conscience : une vie chronométrée ; la nécessité absolue de vivre à proximité immédiate de la gare TGV ; des charges financières nouvelles en cas de double activité dans le ménage (baby-sitter, femmes de ménage). Enfin, la similitude observée des structures d'offres d'emplois apparaît comme un facteur limitant la mobilité de travail.

Dans l'ensemble, les demandeurs d'emplois, prêts à migrer à grande vitesse, privilégient la métropole et la diversité de son potentiel économique et relationnel au dynamisme plus modeste (mais réel) d'une agglomération moyenne de proximité. La proximité et la desserte en TGV de Gérone ne constituent pas aux yeux des demandeurs d'emplois un atout décisif ou une opportunité à saisir. Seuls les cadres privilégient le bassin d'emploi de Gérone (64,1%) à celui de Barcelone (59%). Ce choix témoigne d'une meilleure connaissance du tissu industriel géronais et de stratégies professionnelles plus affinées. Le choix plutôt en faveur de Barcelone des autres catégories professionnelles, s'il éclaire sur l'attractivité des réseaux socio-économiques d'une grande métropole, révèle en creux la méconnaissance du bassin d'emplois plus proche de Gérone, également desservi par le TGV.

Il est délicat d'évaluer a priori les effets du TGV sur un territoire aussi complexe que l'espace transfrontalier catalan. Toutefois, de l'étude des mobilités actuelles et prévisibles, quelques enseignements peuvent être tirés. Premièrement, le TGV va renforcer la métropolarisation de Barcelone avec un risque réel de type « effet de traversée » pour les Pyrénées orientales. Le chaînon manquant Nîmes - Perpignan porte à ce titre autant d'opportunités que de risque pour le développement local roussillonnais. Deuxièmement, concernant les mobilités quotidiennes (de tra-

vail par exemple), la mise en place d'un réseau de type City Train (connecté au TGV) accompagnera efficacement le développement des mobilités quotidiennes et facilitera le renforcement d'un réseau de villes moyennes régionales de Gérone à Perpignan et de Lleida à Figuères. L'harmonisation des modes de transports ferrés et interurbains ainsi que l'élaboration d'une politique de l'emploi transfrontalier, prenant appui sur les mobilités ouvertes par le TGV, semblent être une opportunité à saisir.



La future ligne TGV et ses effets de mobilité dans l'espace transfrontalier