

Perpignan / Barcelone

ENFIN PRÊTS POUR LA CONNEXION TGV ?



ÉCONOMIE SOCIALE

**UNE NOUVELLE VOIE POUR
L'ÉCONOMIE RÉGIONALE**

REBOND

**LA RENAISSANCE
DE STC CAUSTIER**

SALARIÉS

**LES MUTUELLES
OBLIGATOIRES EN 2016 !**



BARCELONE-PERPIGNAN

Enfin prêts pour la connexion TGV ?

Sauf énième rebondissement, la liaison à grande vitesse Barcelone-Perpignan devrait être effective le 27 novembre 2013. La fête sera quelque peu ternie par les retards successifs et le coup de frein au projet de LGV Montpellier-Perpignan. Mais pour les acteurs économiques et institutionnels, il s'agit d'une aubaine pour le développement de l'économie catalane.

Les petits-fours auront peut-être un arrière-goût amer pour les élus et acteurs économiques catalans. Après de multiples retards, l'inauguration de la ligne TGV Barcelone-Perpignan devrait enfin se dérouler dans les semaines à venir... Une date que la SNCF et RENFE, son homologue espagnol, ne confirmeront semble-t-il qu'au dernier moment, les acteurs locaux étant déjà passablement irrités, à l'image du président de l'UPE/MEDEF 66 Jacques Font, qui juge le retard de mise en service « *sidérant* ». Toutefois, « *quoi qu'on en pense, la liaison est réalisée. Il n'y a pas d'inquiétude à avoir* » précise-t-il. Perpignan-Barcelone en 50 minutes, à raison d'une dizaine de trains par jour dans un premier temps, une quarantaine à moyen terme... Voilà qui ouvre des perspectives. Si pour l'heure, personne ne souhaite dévoiler ses cartes, certaines entreprises des Pyrénées-Orientales seraient déjà dans les starting-blocks pour s'étendre à l'international. Ce sont aussi deux aéroports internationaux qui se rapprochent des Pyrénées-Orientales, celui de Barcelone et ses 169 destinations mondiales, et, à seulement 25 minutes de Perpignan, Girona (une soixantaine de destinations low-cost). À Perpignan comme à Girona, on salue d'une seule voix l'arrivée du TGV. « *Cette ligne à grande vitesse contri-*

bue à l'internationalisation de nos entreprises, explique Pere Cornellà, le président de PIMEC Girona, syndicat patronal de TPE et PME. Elle est vitale pour les entrepreneurs et les professionnels qui se déplacent quotidiennement entre Barcelone, Girona et Perpignan. » Pour les nombreuses entreprises des Pyrénées-Orientales spécialisées dans la logistique, et en particulier celles du marché Saint-Charles, première plate-forme européenne d'éclatement de fruits et légumes, le rapprochement avec le port de Barcelone est riche de promesses.

L'épine Perpignan-Montpellier

Mais là encore, la fête ne sera pas totale : une LGV Barcelone-Perpignan sans la suite, à savoir Perpignan-Montpellier, représente une aberration pour le développement du fret. Prévue dans un premier temps pour 2022, puis sortie du calendrier par le gouvernement, cette liaison est pourtant un maillon essentiel du corridor n°6, classé parmi les axes prioritaires de l'Union européenne. L'enjeu n'est pas anodin. « *Le port de Barcelone cherche à passer à 10 millions de containers, explique Claude Auger, président de l'association Énergie TGV. À Valencia, vous avez une usine Ford, et 471 000 camions de fruits et légumes ont pris la route depuis le port en 2012, ce qui représente 1 885 trains de 750 mètres. De même,*



à Tarragona, vous avez beaucoup de pétrochimie et une chaîne de montage automobile. Or, dans l'état actuel des choses, il va être très difficile de faire passer des trains de fret. » Énergie TGV s'apprête à faire du lobbying auprès du ministre des Transports, en vue du prochain sommet franco-espagnol, prévu cet automne. De même, l'association prépare des « États généraux du fret Pyrénées-Méditerranée » pour le 21 novembre à Perpignan, avec pour invité principal Joan Amoros, le secrétaire général de FERRMED, une association de lobbying pour l'arc méditerranéen basée à Bruxelles. D'une seule voix, les responsables économiques, de part et d'autres de la frontière, font entendre les



mêmes inquiétudes. « *Pour l'économie de Girona et l'économie catalane, il est important de prioriser le corridor méditerranéen, explique Pere Cornellà. Une meilleure connexion ferroviaire est nécessaire.* » La Chambre de commerce et d'industrie française de Barcelone est également dans l'expectative.

Cul de sac

« *La Catalogne est la première région exportatrice d'Espagne avec pour marché prioritaire la France, explique son directeur Philippe Saman. Par ailleurs, plus de la moitié des filiales françaises implantées en Espagne sont situées en Catalogne. La liaison Barcelone-Paris est attendue, c'est*

certain. » Du côté des entrepreneurs nord-catalans, le ressenti est douloureux. « *Je ne parle plus d'économie ou de technique, mais de psychologie ! s'indigne Jacques Font. Que fait-on pour nous prouver que le reste de la France se préoccupe de notre situation ? Quand le TGV Barcelone-Perpignan sera en fonction, Barcelone et son agglomération seront à 45 minutes de Perpignan. L'aéroport international de Gérone sera à 25mn. Montpellier sera toujours à 2h et Paris à 5h30.* » Ce sera là l'effet le plus important du TGV pour le département des Pyrénées-Orientales : après s'être longtemps senti enclavé dans un cul-de-sac, il s'ouvrira... vers le Sud. ■ **FANNY LINARES**

L'ARLÉSIENNE

Après avoir été annoncé dans les années 90, puis, entre autres, en 2009 et 2012, voilà que, depuis le printemps 2013, le TGV Perpignan-Barcelone n'est pas « vraiment » arrivé. Le tunnel traversant les Pyrénées a bien été percé et la ligne installée. Mais jusqu'ici, seuls deux trains fonctionnaient par jour, reliant Perpignan à Barcelone en 2h50 au mieux, au lieu des 50 mn annoncées et alors qu'en voiture, deux heures suffisent. Des problèmes techniques à résoudre... Politico-commerciaux aussi, accusent certains élus locaux, à l'heure de l'ouverture à la concurrence du marché du rail.

Les effets attendus du TGV

Perpignan parviendra-t-elle à tirer son épingle du jeu de la nouvelle proximité avec Barcelone ? Saura-t-elle développer ses points forts pour évoluer avec cette ville pesant, avec son aire urbaine, plus de 4 millions d'habitants, et avec sa voisine Girona ? Le point par secteurs.

COMMERCE : VERS UN TRANSFERT DU POUVOIR D'ACHAT NORD-SUD



© Pascale Marchesan / ville de Perpignan

Pour attirer les Sud-Catalans, Perpignan devra miser sur son patrimoine et ses spécificités.

Avec ses 35 000 commerces, la « Barcelona shopping line », cette grande artère qui traverse la capitale catalane sur cinq kilomètres, est la plus grande avenue commerçante au monde. Un important transfert de pouvoir d'achat de la région perpignanaise vers Barcelone est à prévoir, alors que les Catalans du nord ne passent pour l'instant à Barcelone que 2 % des 81 M€ dépensés par an en Espagne. Dans une étude-cadre « des effets du TGV sur la ville moyenne » (2006), les personnes interrogées citent d'ailleurs les achats comme première intention de déplacement vers Barcelone avec le TGV. « *Les Pyrénées-Orientales bénéficieront sans doute d'un flux d'achat en retour des Barcelonais, mais dans quelles proportions ?* » s'interroge l'étude. Pour les commerçants roussillonnais, le véritable danger vient moins de la liaison TGV avec Barcelone que des centres *outlet* en plein essor côté espagnol, qui sont eux inaccessibles en train. Dans ce contexte, quelle carte Perpignan peut-elle jouer ? Selon le président de l'Association des Grandes et Moyennes Surfaces des P.-O., Richard Aznar, qui réclame le classement de Perpignan en ville touristique, « *les opportunités commerciales à saisir sont liées au développement du tourisme, à l'aspect patrimonial, aux produits du terroir, au savoir-faire viticole* ». Perpignan doit-elle jouer la carte de l'authentique et de la qualité ? C'est en tous cas également le point de vue du président de la Chambre de commerce de Girona, Domènec Espadale. ■

CULTURE : UNE OPPORTUNITÉ POUR PERPIGNAN

Perpignan saura-t-elle profiter du formidable potentiel que représente le public sud-catalan ? Le théâtre de l'Archipel, inauguré fin 2011, a été réalisé dans cette optique. Dirigé par un Barcelonais, Domènec Reixach, il inclut notamment chaque saison sept à neuf spectacles sous-titrés en Catalan et travaille en partenariat avec son équivalent au sud, le théâtre de Salt, près de Girona. Faire venir ce public en TGV ne relèverait pas de l'utopie... À condition toutefois que les horaires et tarifs des trains soient incitatifs. Dans le cas contraire, les Sud-Catalans auront plus vite fait de prendre leur véhicule pour passer la frontière. Le festival mondialement connu de photojournalisme Visa pour l'Image, en revanche, « *est typiquement le genre de manifestations qui devrait profiter de l'arrivée du TGV ; on l'a vu ailleurs* », explique Éric Maurence, de l'institut de sondages Éric Maurence Consultants, qui a réalisé des études sur le sujet. Cette manifestation attire déjà 15 % d'Espagnols, presque en totalité des Catalans... Un chiffre en augmentation constante. En plaçant Perpignan à 50 minutes de Barcelone, le TGV pourrait donc inciter les Barcelonais à se rendre davantage à Visa. ■



© Christine Caville

Le festival de photojournalisme Visa pour l'Image, déjà très fréquenté par les Sud-Catalans, devrait bénéficier de l'arrivée du TGV.

EMPLOIS FRONTALIERS : PEU DE PERSPECTIVES

En plaçant Barcelone à 50 minutes de Perpignan, le TGV pourrait, théoriquement, inciter les Roussillonnais à partir chercher du travail dans la capitale catalane. Mais les salaires y sont moins élevés (-30 à 40 % pour le SMIC), les conditions sociales moins intéressantes, et, si la situation s'améliore un peu, la crise fait encore rage (23 % de taux de chômage en juin dernier en Catalogne). Quant aux Sud-Catalans, ils n'ont pas grand intérêt à passer la frontière, puisque les Pyrénées-Orientales affichent parmi les taux de chômage les plus élevés de France (15 % au 1^{er} trimestre 2013). Une accélération des mouvements de travailleurs semble d'autant plus improbable que le travail transfrontalier n'est pas inscrit dans les mentalités. Le terme juridique de « travailleur transfrontalier » n'est d'ailleurs pas applicable, les communes pourvoyeuses d'emplois étant trop éloignées de la frontière. Selon l'« étude-cadre des effets du TGV sur une ville-moyenne » : « Il est surprenant de noter qu'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. 84,4 % des personnes sondées ne parlent pas le catalan et 89 % ne connaissent pas l'offre d'emploi en Catalogne ». Cette étude a pourtant été réalisée en 2006, alors que la Catalogne embauchait à tour de bras. À l'époque, 35 % des demandeurs d'emploi nord-catalans interrogés se déclaraient en revanche « prêts à bouger » lorsque le TGV serait arrivé. Mais la crise l'a précédé. ■



La tour Agbar, symbole de dynamisme de Barcelone.

© Tourisme de Barcelone

ce dernier pour effectuer des rotations quotidiennes. À l'inverse, les Sud-Catalans investiraient-ils à Perpignan ? « J'aimerais vous dire oui... mais ce n'est pas mon intime conviction, précise le président de la FNAIM des Pyrénées-Orientales Alexis Melidonis. Des Barcelonais sont déjà venus dans les années 1995-1997. Ils sont rapidement repartis à cause du mode de vie. Lorsqu'ils sortaient le soir, ils trouvaient tout fermé très tôt. Il faut que nos responsables locaux y réfléchissent et que les commerçants jouent le jeu. » Le TGV aura au moins fait bouger l'immobilier dans le quartier Saint-Assisclé, près de la gare : constructions, rénovations... Et hausse des prix ponctuelle, estimée à 10 ou 20 %. Quant au bâtiment-phare, el Centre del Mon (le bâtiment de la gare, également immeuble de bureaux et commerces), il a largement souffert du retard dans le lancement des TGV. Malgré cela, il représenterait actuellement, d'après le président de la Communauté d'agglomération Perpignan-Méditerranée Jean-Paul Alduy une « rente de situation » (lire notre interview page suivante). ■

TOURISME : DANS LES STARTING-BLOCKS



La fontaine de Montjuïc à Barcelone. La Catalogne accueille autour de 15 millions de touristes par an.

© Tourisme de Barcelone

IMMOBILIER : PAS DE RÉVOLUTION EN VUE



© PMCA

Le Centre del Mon, bâtiment de la nouvelle gare de Perpignan, fait, pour l'instant, quasiment office de coquille vide.

Si l'immobilier barcelonais atteignait des sommets voilà quelques années, la crise a fait exploser la bulle... Et les prix se sont plus ou moins alignés sur ceux de grandes villes françaises comme Lyon et Bordeaux. Pas sûr pour autant que les habitants de Languedoc-Roussillon profitent de cette opportunité : les Montpelliérains restent trop éloignés de la capitale catalane, et les Perpignanais, qui passeront de deux heures de voiture à 50 mn de TGV, seront plus enclins à prendre

Avec l'arrivée de nombreux TGV en provenance de France, Barcelone accueillera forcément davantage de touristes du Languedoc-Roussillon. Pas de quoi, cependant, provoquer une révolution dans la capitale catalane, qui reçoit déjà six millions de visiteurs annuels. Girona, en revanche, située plus près de la frontière et de taille équivalente à Perpignan, se prépare à cette nouveauté. Le Girona Convention Bureau, structure de développement du tourisme d'affaires, a vu son budget multiplié par deux pour 2013 : 163 000 € pour attirer notamment les congressistes du Languedoc-Roussillon, un public jugé intéressant car disposant d'un pouvoir d'achat élevé et que la structure espère capter par la suite de façon individuelle. De leur côté, les structures touristiques des Pyrénées-Orientales se préparent également à accueillir de nouveaux touristes sud-catalans. Le CDT et Sud de France Développement l'ont inscrit dans leur plan d'action. Mais tant que les horaires et tarifs des TGV ne sont pas connus, les opérateurs touristiques, publics comme privés, sont dans l'impossibilité de monter des opérations de communication d'envergure. Autre problème pour les Pyrénées-Orientales : « L'offre touristique dispersée, sa périodicité estivale et la moindre importance des manifestations culturelles et sportives pénalisent les possibilités de déplacement récréo-touristiques des Barcelonais » note l'« étude-cadre des effets du train à grande vitesse sur la ville moyenne ». ■

JEAN-PAUL ALDUY, président de Perpignan Méditerranée

« Avec le TGV, nous allons déployer un marketing territorial ambitieux »

Pour Jean-Paul Alduy, la LGV Barcelone-Perpignan offre d'intéressantes perspectives de développement exogène à l'agglomération perpignanaise... En dépit du retard pris dans le lancement de cette liaison, et de la marche arrière du gouvernement concernant le tronçon Perpignan-Montpellier.



© Maxime Delaunay, Agglo Perpignan Méditerranée

Quelle est votre position concernant le retard pris dans le lancement de la LGV Barcelone-Perpignan ?

Les directives européennes ont été totalement battues en brèche par deux compagnies adossées à deux gouvernements. L'Espagne voit d'un mauvais œil l'arrivée de la SNCF sur le marché espagnol avec la ligne Madrid-Paris. Le problème n'est pas technique mais bien politico-commercial. Nous nous étions mis en contact avec les villes du Sud, pour élaborer un plan de communication et un événementiel communs pour l'inauguration de la LGV. Le fait de ne pas connaître la date suffisamment à l'avance nous a obligés à y renoncer.

Quels espoirs placez-vous dans l'arrivée du TGV à Perpignan ?

Je souhaite rappeler la logique profonde du TGV Barcelone-Perpignan : il s'agit de relier l'Espagne au reste de l'Europe. Il

faut maintenant compléter la ligne au sud, côté Valencia, et au nord avec la liaison Perpignan-Montpellier. Le gouvernement précédent avait accéléré les études et nous nous trouvions, il y a quelques mois, dans une situation intéressante. Et voilà que l'on apprend que la liaison Bordeaux-Toulouse est prioritaire ! On est aujourd'hui dans une provocation. Je veux pousser pour que, néanmoins, on continue les études et les acquisitions foncières. Je suis convaincu que les États et l'Europe imposeront qu'on accélère le processus. Cela dit, Perpignan est bien servi. Dans peu de temps, nous aurons une dizaine de trains par jour, et à moyen terme 40 à 45. Avec le TGV, nous allons déployer un marketing territorial ambitieux.

Sur quelles bases ?

Jusqu'ici, nos atouts, c'était le cadre de vie, la mer, la montagne. Nous avons une uni-

versité, un théâtre. Mais enfin, par rapport à des villes comme Montpellier, il était difficile de rivaliser. Nous allons maintenant avoir à 50 minutes un aéroport mondial, une ville-monde, et à 1h15, le port de Barcelone, qui vise le plus grand marché de Méditerranée avec la Chine. Dès lors qu'on pourra mettre ces containers dans le train, on pourra capter une partie de ces flux sur la plate-forme perpignanaise logistique de Saint-Charles, qui aura son expérience à faire valoir. La toute nouvelle Agence de développement économique aura de quoi argumenter pour inciter les entreprises à s'installer chez nous. Aujourd'hui, grâce au TGV, les cartes se rabattent sur Perpignan.

Le « Centre del mon », construit dans la dynamique de l'arrivée du TGV, souffre depuis son ouverture. Peu de boutiques sont actuellement occupées et les bureaux sont toujours vides. A-t-il encore un avenir ?

Le commerce urbain souffre, pour trois raisons structurelles : le développement des grandes surfaces, le e-commerce et le matraquage fiscal des classes moyennes. À cela il faut ajouter, dans le cas des commerces du Centre del Mon, deux événements : d'abord, les TGV ne sont pas là. Ensuite, ces commerces ne profitent pas de la clientèle des fonctionnaires censée s'installer dans les 10 000 m² de bureaux qui étaient réservés par les services de l'État. Or cette cité administrative ne se fera vraisemblablement pas. Et, en attendant, ils nous bloquent la commercialisation. Malgré tout, je continue à penser que ce lieu a une rente de situation et que demain, avec l'augmentation des rotations du TGV, l'activité s'y déploiera. J'en veux pour preuve le dynamisme de l'immobilier autour de la gare, et ce malgré la crise. ■

PROPOS RECUEILLIS PAR FANNY LINARES