

Mobilité de la population et augmentation du niveau économique dans les espaces ruraux : cas d'étude en Galice (Espagne)

Montserrat Iglesias Pérez
Juan López Bedoya
Miguel Pazos Otón
Université de Saint-Jacques de Compostelle (Espagne)

Résumé

L'un des principaux problèmes que rencontrent les espaces ruraux en Espagne, et notamment dans la région périphérique de Galice (nord-ouest de la Péninsule Ibérique), est le manque d'opportunités économiques. Dans ces espaces, le vieillissement démographique et l'absence d'activités économiques diversifiées à même de produire de la richesse sont autant de facteurs qui interagissent et qui débouchent sur une situation dégressive tendant à s'aggraver avec le temps. Cependant lors de ces deux dernières dizaines d'années, de bonnes infrastructures de transport ont été construites et l'usage de l'automobile (malgré les inconvénients environnementaux que cela entraîne) est devenu général. Ces circonstances expliquent la remarquable augmentation, non seulement potentielle mais aussi réelle, de la mobilité de la population.

Dans de nombreuses circonscriptions galiciennes, cette augmentation de la mobilité permet actuellement aux habitants de se déplacer quotidiennement vers des centres urbains moyens et grands de la région, fait particulièrement remarquable dans la Galice atlantique. Ces gens arrivent à trouver du travail dans des secteurs économiquement productifs (industrie, toute sorte de services) et en même temps, à continuer à résider sur leurs lieux d'origine. Nous pouvons dire que l'espace se comprime à travers une plus grande intégration fonctionnelle de certains espaces ruraux dans des espaces urbains consolidés. Par suite de l'augmentation du niveau des revenus de la population surgissent de nouvelles conditions à priori favorables au développement dans des espaces autrefois périphériques.

Dans ce présent travail nous examinons le cas de quatre circonscriptions de la Galice atlantique aux caractéristiques différentes. Nous analysons des éléments comme la distance par rapport aux noyaux urbains les plus importants, l'accessibilité, les pourcentages d'auto-contention professionnelle et les principales destinations en fonction de la mobilité professionnelle à l'extérieur de la circonscription pour caractériser les différences régionales en fonction de ce phénomène nouveau en Galice, qui a d'importantes implications sur le développement économique des espaces ruraux.

Introduction

La mobilité est actuellement l'une des caractéristiques les plus remarquables de la population des pays développés. La capacité de déplacement à travers l'espace géographique de la population devient de plus en plus importante grâce aux grands progrès effectués ces dernières dizaines d'années dans le domaine des infrastructures et des modes de transport (PAZOS OTÓN, 2003).

Comme conséquence de cela, l'espace se contracte et se rétrécit (MASSEY, 1994), ce qui est devenu une affirmation classique. Les distances ne sont plus mesurées en kilomètres mais en heures, minutes et secondes. Face à la conception traditionnelle de l'espace absolu, apparaît à présent une conception de l'espace comme quelque chose de relatif, dans laquelle le concept principal est celui de l'accessibilité (GUTIÉRREZ PUEBLA, 1998).

Dans une société où les villes jouent un rôle clé dans l'organisation de l'espace, l'accessibilité, entendue comme la facilité pour joindre un point quelconque, est justement la raison pour laquelle il y a des espaces bien communiqués, ou gagnants, qui bénéficient des effets synergétiques d'un rapport et d'une intégration importants avec les espaces urbains centraux (CALVO PALACIOS, JOVER YUSTE et PUEYO CAMPOS, 1992).

Face à ces derniers, et même s'ils peuvent être plus proches du point de vue de l'espace absolu, nous avons certains espaces peu accessibles ou isolés. Ce manque d'accessibilité se traduit fréquemment par l'absence d'opportunités de développement, et par l'éloignement des fondements principaux de la vie urbaine, notamment la tertiarisation de l'économie et la diffusion des modes de vie propres aux espaces concernés par le processus d'urbanisation.

Dans le contexte européen actuel d'une concurrence croissante, l'avenir des espaces ruraux ne dépend pas seulement de la reconversion et de l'adaptation des activités agricoles aux exigences de l'Union européenne. En effet, dans une économie de plus en plus tertiarisée et fondée sur des activités d'une valeur ajoutée élevée (gestion de l'information et de la connaissance, finances, etc.), les espaces ruraux traditionnels doivent aussi diversifier la structure de leurs activités économiques. Dans ce dessein, ils doivent développer des activités de production tertiaire dans le but de se développer ainsi que de contribuer à une plus grande compétitivité chez le reste des activités de production traditionnelles (BAIGORRI, 1996)

Dans la Communauté autonome de Galice (au nord-ouest de l'Espagne) nous vivons actuellement un processus intéressant et très représentatif du point de vue de la situation que nous venons d'aborder, bien que caractérisé par certains traits spécifiques.

Ces spécificités se trouvent très liées au fait que la population rurale galicienne a assumé d'une manière importante que la mobilité faisait partie de son style de vie. En effet, dans ces dernières 20 années la population galicienne n'a cessé d'augmenter la distance de déplacement en fonction des différentes causes (travail, études, loisir, santé, etc).

Cette augmentation de la mobilité n'est pas seulement due à la population maintenant périurbanisée qui auparavant résidait en centre-ville. Actuellement nous constatons aussi une nette tendance en faveur des déplacements quotidiens et périodiques des espaces ruraux vers les capitales provinciales et les chefs-lieux de circonscription (« bourgs ») (ALONSO LOGROÑO et PAZOS OTÓN, 2002).

Ces « bourgs » qui sont devenus le centre du commerce et des services d'un espace rural plus ou moins étendu, revêtent un intérêt tout particulier du fait de leur croissance et de leur développement dans les dernières décennies. Et justement, ces zones plus ou moins étendues qui organisent les « bourgs » constituent des espaces de mobilité quotidienne obligée (pour des raisons professionnelles et de formation) ou de mobilité périodique (vers les services de santé, les espaces de loisir, pour faire les achats, etc.) (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 1997).

Dans cette communication, justement, nous considérons ce phénomène hautement significatif, parce qu'il suppose de nettes opportunités pour le développement des espaces ruraux. La généralisation de la mobilité encourage la population rurale à continuer à résider dans son milieu d'insertion et en même temps à participer aux caractéristiques de la vie urbaine associées aux « bourgs » ou aux villes. La participation de la population rurale dans des activités à haute valeur ajoutée entraîne une plus grande capitalisation de la campagne et, en même temps, crée un lien et une coopération importants entre le secteur primaire et le secteur tertiaire.

La présente communication aborde cette réalité dans la Galice Atlantique à partir de l'étude de quatre cas correspondant à un même nombre de circonscriptions. Nous avons étudié les circonscriptions de La Corogne, Sar, Bergantiños et Deza, dans un souci de représenter un échelonnement décroissant quant à la proximité aux noyaux de l'Axe urbain atlantique (AUA) et aussi la diversité quant à l'intensité et aux caractéristiques du phénomène de l'urbanisation.

En partant des données de l'Institut galicien de statistique et de l'Institut national de statistique, nous avons eu recours à des indicateurs comme l'auto-contention professionnelle, le nombre de déplacements quotidiens ou les temps de déplacement jusqu'au lieu de travail, afin de signaler les différences spatiales par rapport à la mobilité des populations rurales vers les grandes et les petites villes (« bourgs »). La possibilité de diversification fonctionnelle et, par

conséquent, ses perspectives de développement à l'avenir dépendent dans une grande mesure du degré d'accessibilité et de connexion des espaces ruraux à ces noyaux.

1. La mobilité professionnelle en tant qu'élément de changement pour les espaces ruraux

Les changements auxquels le monde rural a été exposé et ceux qui auront probablement lieu à l'avenir nous permettront-ils de continuer à parler de monde rural ou, par contre, devons-nous parler d'un ancien espace rural aujourd'hui urbanisé ?

Loin des interprétations qui considèrent que le monde rural est condamné à disparaître, nous pensons que le monde rural en général, et le galicien en particulier, se trouvent soumis à un processus de changement dans lequel les influences des modes de vie urbains deviennent de plus en plus importantes.

Dans les termes de notre analyse la définition et l'identification de ce qui est rural et de ce qui est urbain a été relativement simple car le terme rural n'a jamais été défini, et a été considéré comme résidu de ce-qui-n'est-pas-urbain. Mais aujourd'hui les processus ne sont pas si simples. Le processus d'urbanisation a fini d'être compris dans une dimension purement quantitative pour devenir un processus à caractère qualitatif. Lorsque nous parlons de l'urbanisation en tant que mode de vie, nous faisons référence à l'éventail de styles culturels et de modes de vie, c'est-à-dire que l'urbain n'est plus seulement localisé dans les villes. Ce phénomène est bien ce que l'on désigne sous le nom d'« urbanisation de la campagne ». L'esprit de la société urbaine a pénétré à tel point dans ces prétendus espaces ruraux qu'il n'est pas facile actuellement d'apercevoir des différences dans les habitudes, les attitudes et les valeurs, et encore moins en ce qui concerne les structures et les rapports de production. La dichotomie ne nous est finalement plus utile, et nous devons parler effectivement de gradations d'un continuum allant du pôle plus rural (ou moins urbanisé) au pôle plus urbain (ou plus urbanisé), dans lequel se succèdent des espaces aux formes et aux fonctions diverses (LOIS GONZÁLEZ, 2002)

La Galice n'est pas étrangère à ces interprétations théoriques sur l'urbanisation de la campagne. En fait, il existe une vaste littérature académique encadrée dans ce nouveau paradigme interprétatif des nouveaux processus d'urbanisation postindustrielle liés à la Révolution technologique de l'information. Dans ce sens, A. Precedo Ledo dans sa *Geografía Humana de Galicia* nous parle du désordre de l'urbanisation diffuse et de l'urbanisation chaotique de la campagne en Galice (PRECEDO LEDO, 1998).

R. Rodríguez González, dans *La urbanización del espacio rural en Galicia* établit que le processus d'urbanisation de l'espace rural de la Galice est guidé par un réseau de noyaux urbains modestes (« bourgs ») à forte fonctionnalité tertiaire, qui organisent le territoire et divisent l'intérieur du pays dans un ensemble d'espaces dépendant de ces « bourgs ». Il affirme aussi que ces dernières années, et comme conséquence du processus d'urbanisation, ont eu lieu une série de transformations socio-économiques et territoriales qui ont un effet sur la structure économique actuelle de la Galice et sur le renforcement des noyaux urbains en tant que points forts de l'organisation spatiale.

R. C. Lois González interprète la Galice comme une réalité urbanisée et considère que l'espace se définit depuis la suprématie économique, décisionnelle et de pouvoir des villes. Ces dernières, ainsi que leurs environnements périurbains et les « bourgs », concentrent la plupart de l'effectif démographique total. Par conséquent, les espaces ruraux sont présentés comme des zones périphériques et dépendantes par rapport aux demandes et aux logiques urbaines (LOIS GONZÁLEZ, 2002).

Nous ne pourrions comprendre tout ce processus de changement auquel sont actuellement soumis les espaces ruraux sans prendre en considération le rôle de la mobilité. Celle-ci entendue comme l'aptitude des personnes à se déplacer à travers l'espace

géographique, l'augmentation de la mobilité de la population dans ces dernières dizaines d'années a favorisé la diffusion des modes de vie urbains des villes au reste du territoire (PAZOS OTÓN, 2003).

Ce phénomène a eu lieu suite à l'agrandissement non seulement des systèmes urbains quotidiens et des zones métropolitaines et urbaines (diffusion visible à travers l'extension de la continuité de l'édification) mais aussi à l'encouragement de la diffusion des modes de vie urbains (diffusion invisible sur le paysage, correspondant aux modes de vie).

Notre intérêt dans cet article est de souligner le rôle primordial qu'a joué et que joue à l'heure actuelle la mobilité en favorisant la dissociation croissante entre le lieu de résidence et le lieu de travail ou d'étude. La possibilité de couvrir jour après jour des distances de plus en plus longues dans un laps de temps de plus en plus restreint (presque toujours liée à la disponibilité de la voiture privée) conduit à des changements profonds dans la fonctionnalité des espaces ruraux.

Ainsi a lieu le passage de la population rurale au mode de vie urbain. La crise et, par conséquent, la restructuration de l'économie rurale, traditionnellement fondée sur l'agriculture, l'élevage et la pêche, ont entraîné l'intégration de la population rurale aux processus économiques liés à la ville, soit dans le domaine de l'industrie, soit de la construction ou des services.

Le processus grâce auquel la population active de communes auparavant agricoles vont faire directement partie du secteur services sans passer par les secteurs de transition (construction et industrie) est l'une des caractéristiques de la Galice. Grâce à l'augmentation de la mobilité, ces dernières années la population des noyaux ruraux a commencé à travailler dans des secteurs typiquement urbains, en accédant à des postes de travail dans de petites villes (les bourgs) ou dans de plus grandes villes (Saint-Jacques, La Corogne) tout en résidant dans les espaces ruraux et en transformant petit à petit leurs styles de vie qui sont devenus progressivement plus urbains.

Pour comprendre ce processus d'urbanisation en Galice, outre l'importance des grandes villes (La Corogne, Saint-Jacques), il faut tenir compte de la consolidation des petites villes (« bourgs ») sur tout le territoire. La concentration progressive des postes de travail dans le secteur services et la hausse de l'activité commerciale favorisent un changement d'attitude chez de nombreux jeunes couples qui, dans les années 60 ou 70, auraient émigré dans les grandes villes mais qui, à l'heure actuelle, résident toujours en milieu rural (car ils y apprécient le calme, leurs racines, les prix bas du terrain, etc.). Ils se déplacent cependant au bourg correspondant pour y travailler au quotidien, et périodiquement en fonction de causes diverses (achats, loisirs, santé, etc.), adoptant ainsi un style de vie de plus en plus urbain (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 1997).

En même temps et comme conséquence d'un processus déjà connu (périurbanisation), les espaces ruraux galiciens se constituent et se développent suite à l'arrivée de membres de la population urbaine, qui y fixent leur résidence mais qui continuent liés à la ville par leur travail et par d'autres activités (services santé, loisir, achats, etc.).

Dans ces cas, la population urbaine ne s'intègre pas au mode de vie des villages ou des lieux dans lesquels elle s'installe, mais elle développe un comportement typiquement urbain. Par conséquent il n'est exagéré de désigner ce phénomène du terme d'*invasion*, selon le sens mis en usage par l'École de Chicago. Cependant, du point de vue de l'écologie, du contact avec l'environnement et de la mise en valeur du patrimoine rural, le passage de l'habitat urbain à l'habitat rural est bel et bien constatable (RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, 2004).

Nous allons conclure en synthétisant les deux processus ci-dessus mentionnés. Dans le premier cas, il y a un changement d'activité de la population qui a lieu en Galice depuis 1960 ou même avant cette date. Dans le deuxième cas (surtout à partir de 1980) on constate une migration vers les anciens espaces ruraux de « citadins » qui continuent à dépendre de la ville centrale.

Dans les deux cas, le rôle de la mobilité, créatrice de nouvelles perspectives de développement, est la clé qui permet de comprendre le nouveau rôle des espaces ruraux et leur intégration progressive dans les espaces urbanisés.

2. Les circonscriptions à l'étude : caractérisation générale et accessibilité aux principaux noyaux urbains

Dans ce chapitre nous présentons les principales caractéristiques des quatre circonscriptions que nous avons pris comme cas d'étude. Nous en offrons une caractérisation générale (localisation, traits principaux) et nous nous axons sur leur localisation et leur accessibilité par rapport aux pôles principaux de l'Axe urbain atlantique galicien.

La circonscription de Bergantiños (voir la carte)

Elle se compose des communes de Carballo, Coristanco, Laracha, Malpica et Ponteceso. Elle accueille 60 648 habitants sur une superficie de 607 Km² et une densité moyenne de 101,4 hab/Km².

Malgré la baisse soudaine du secteur primaire ces dernières années, cette circonscription garde toujours un pourcentage de population vouée à cette activité (21,41 % du total des actifs) supérieur à celle de la Galice (16,64 %) et à celle de la province (14,81 %). Il faut cependant tenir compte de l'importance de l'activité de la pêche (5,86 % de la population active de la circonscription) surtout dans des communes comme Malpica.

Malgré sa formation récente, le chef-lieu communal, le noyau de Carballo, s'est consolidé comme un centre important qui, du point de vue économique et fonctionnel, organise la totalité du territoire faisant partie de la commune, même si d'autres sous-centres se sont développés petit à petit : Malpica, Ponteceso, Laxe, Laracha ou Paiosaco, qui affichent d'importantes concentrations démographiques et d'emploi.

Carballo, le chef-lieu communal, constitue la principale concentration d'emploi industriel et de services. À l'importance traditionnelle de l'usine de conserves « Calvo », très connue au niveau espagnol, vient s'ajouter un grand nombre de petites industries familiales concentrées sur le territoire communal.

L'activité tertiaire de Carballo, quant à elle, a augmenté ces deux dernières décennies tant au niveau qualitatif que quantitatif. Le renforcement du rôle de Carballo comme principal centre urbain de sa commune, ainsi que l'extension de son espace d'influence commerciale et de services à la « Costa da Morte » ont entraîné un développement commercial remarquable. La dotation de services, publics comme privés, a aussi vécu une augmentation remarquable.

Nonobstant, étant donné sa contiguïté avec la circonscription de La Corogne, d'importantes relations se tissent avec cette dernière. La distance entre Carballo et La Corogne est seulement de 30 kilomètres, qui peuvent être parcourus en une demi-heure grâce à l'autoroute autonome (à péage réduit) La Corogne-Carballo.

Nous constatons dans le sous-corridor La Corogne-Carballo une forte mobilité quotidienne et non quotidienne en fonction des différentes causes de déplacement. Ainsi, la mobilité quotidienne des travailleurs de l'industrie et des services qui se déplacent vers la circonscription de La Corogne ou la mobilité des étudiants universitaires devient très habituelle. La mobilité vers les services de santé (les hôpitaux de La Corogne, publics ou privés), les espaces de loisir ou pour faire les achats est aussi une pratique habituelle. Malgré le grand développement des services à Bergantiños ces dernières années, il subsiste une forte dépendance vis-à-vis de La Corogne et une tradition associée à l'usage d'aller « faire des courses à La Corogne ».

En tant que reflet de l'importante mobilité constatée sur ce corridor, mentionnons non seulement les intensités moyennes quotidiennes élevées (le corridor subit le trafic le plus nourri de toutes les voies autonomiques), mais aussi l'intense mobilité dans le transport public. En effet, la circulation des cars entre Carballo et La Corogne est très intense, un service étant assuré toutes les demi-heures de 6:30 du matin jusqu'à 23:00 heures.

La circonscription du Sar

Les communes de Dodro, Padrón et Rois accueillent 17 168 habitants, installés sur une superficie de 175,7 Km² et une densité moyenne de 98 hab/Km². La circonscription prend place au sud de la province de La Corogne. Elle se compose des communes de Dodro, Padrón et Rois. Le chef-lieu de la circonscription, le bourg de Padrón, constitue un petit noyau urbain centralisateur de l'activité économique et socioculturelle de l'espace rural environnant, ainsi que le principal noyau de population. Tout autour de ce bourg et au long de la Dépression méridienne surgit un espace nouveau, différencié des zones rurales proprement dites, au caractère morphologiquement mixte, avec des traits intermédiaires entre les mondes rural et urbain provenant de la coexistence de ces deux mondes. Le fond, ample, plat et large de cette vallée a été le lieu choisi pour y fonder le bourg de Padrón et le terrain de golf de Rois, mais aussi le lieu où se trouvent les voies de communication (N-550 et A-9), l'agriculture intensive du potager Herbón (consacré à la production en serre de poivrons de Padrón), l'un des écosystèmes à plus grande valeur naturelle et paysagère de cette circonscription, les Brañas de Laiño (zone humide côtière de zone intertidale), et les principales industries de la circonscription. N'oublions pas que l'espace agroubain de la circonscription du Sar est l'un des cas les plus adaptés à la définition de zone de spécialisation productive, par exemple, la spécialisation dans le secteur de l'aluminium qui a eu lieu à partir des années 70.

Grâce à sa proximité de Saint-Jacques (Padrón se trouve à 19 kilomètres de la capitale de la Galice), il est facile de se déplacer quotidiennement. Parmi ces déplacements, comme dans le cas précédent de Bergantiños par rapport à La Corogne, remarquons la mobilité de travailleurs vers l'administration publique et le secteur privé à Saint-Jacques, ainsi que la mobilité d'étudiants de la circonscription du Sar vers l'Université de Saint-Jacques. L'importance de cette ville explique aussi une importante mobilité pour des raisons de santé, vers les espaces de loisir ou pour faire les achats.

De par sa position à mi-chemin entre les deux pôles de l'Axe urbain atlantique (La Corogne et Pontevedra), elle alimente aussi une mobilité quotidienne et non-quotidienne vers cette dernière ville, rendue facile grâce à une accessibilité optimale. L'autoroute de l'atlantique est la colonne vertébrale du Corridor atlantique. Elle permet des temps de déplacement compétitifs par rapport à la saturation de la route nationale N-550. Il est aussi possible de se rendre à La Corogne et à Pontevedra par train, même si la généralisation des services express de la société des chemins de fer espagnols RENFE suppose la suppression progressive des arrêts des trains dans la circonscription du Sar.

La circonscription urbaine de La Corogne

Les communes d'Abegondo, Arteixo, Bergondo, Cambre, Carral, Coruña, Culleredo, Oleiros et Sada accueillent 357 199 habitants, installés sur une superficie de 470,9 Km² et une densité moyenne de 759 hab/Km². La Corogne est la deuxième ville de Galice quant au nombre d'habitants (légèrement après Vigo). Forte d'environ 350 000 habitants, la circonscription urbaine de La Corogne constitue la référence principale dans l'organisation de l'espace dans tout le nord galicien.

Même si La Corogne se définit principalement comme une « ville de services », il ne faut pas perdre de vue le poids remarquable de l'activité industrielle. D'importantes concentrations industrielles se trouvent à l'intérieur de la circonscription métropolitaine, dans des parcs industriels comme ceux de Mesoiro ou de Sabón (Arteixo). Le premier parc contient une importante raffinerie de pétrole et le deuxième rassemble de remarquables usines de production parmi lesquelles se trouvent celles qui appartiennent au Groupe Zara (société textile à projection internationale). La zone d'influence et la dynamique imprimée par ces concentrations industrielles comprend fondamentalement des espaces métropolitains, ce qui concerne du point de vue des processus qui y sont liés l'ensemble de la circonscription de La Corogne.

Dans le domaine des services, La Corogne et Vigo sont les villes qui concentrent la plupart de l'activité commerciale galicienne. Le développement du commerce a été remarquable dans ces 20 dernières années, lors desquelles sont apparues de nouvelles formules comme les grands magasins et les grandes surfaces commerciales. Le développement et la modernisation du commerce traditionnel offre sur le commerce une perspective très importante de changement et de rénovation sur le plan quantitatif et qualitatif.

Signalons aussi à La Corogne les fonctions sanitaires (avec plusieurs hôpitaux publics et privés), éducative (avec une université), et les fonctions liées aux loisirs et au tourisme. Cet ensemble figure un espace urbanisé qui étend sa zone d'influence vers tout le Golfe Artabre, de la circonscription de Bergantiños à l'ouest jusqu'à celle de Ferrol, au nord-ouest.

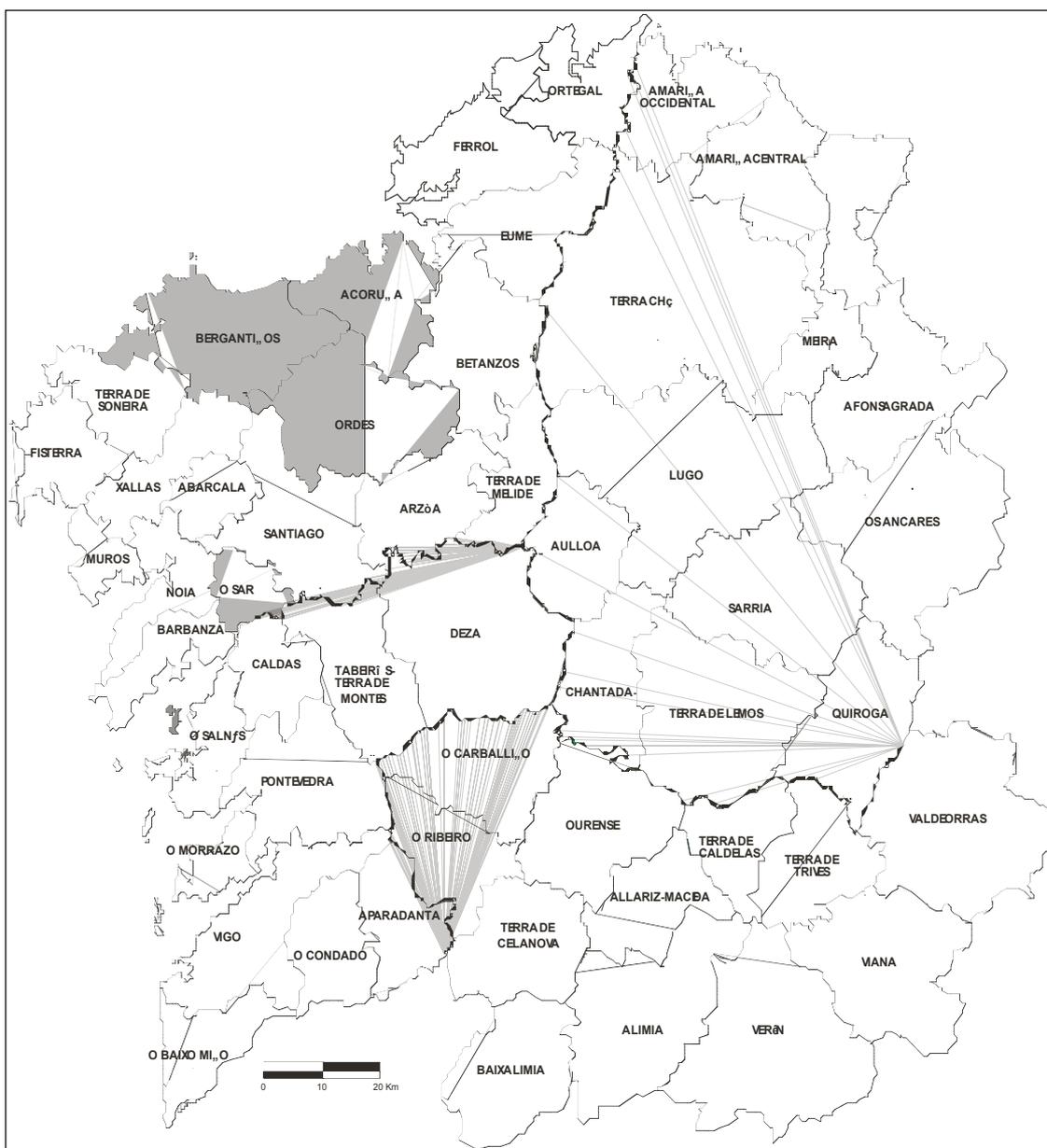
Étant donné sa position sur l'Axe urbain atlantique et sa bonne accessibilité à travers l'autoroute de l'atlantique et la voie ferrée La Corogne-Vigo (ligne d'une grande fréquence), La Corogne est bien placée pour encourager une mobilité quotidienne et non quotidienne vers d'autres villes de l'Axe atlantique. Les rapports de population pendulaire les plus remarquables ont lieu avec Ferrol et Saint-Jacques (PAZOS OTON, 2003).

La circonscription d'Ordes.

Les communes de Cerceda, Frades, Mesía, Ordes, Oroso, Tordoia et Trazo accueillent 37 752 habitants, installés sur une superficie de 710 Km² et une densité moyenne de 53 hab/Km². Cette circonscription se trouve à mi-chemin entre La Corogne et Saint-Jacques de Compostelle, et constitue le centre d'une importante région agricole et d'élevage. Même si elle occupe une position centrale sur le tronc de l'AUA, elle marque une rupture dans la tendance générale à l'urbanisation et à l'occupation de l'espace intense que nous observons. Cependant, la croissance rapide du bourg d'Ordes et de la commune de Cerceda (associée à la centrale thermique) entraînent un changement dans les tendances récentes.

La hausse du niveau de vie et la diversification progressive de l'économie conduisent à une plus grande dépendance vis-à-vis de Saint-Jacques et de La Corogne, les deux villes les plus proches et avec lesquelles Ordes entretient un rapport de mobilité plus étroit grâce à la bonne accessibilité assurée par sa propre position sur l'agrégat reste-tronc et à l'importance de l'autoroute A-9 qui permet une communication rapide entre Ordes et les cinq grands noyaux de l'AUA. Les perspectives d'avenir, grâce à la construction du train à grande vitesse AVE atlantique, qui desservira Ordes, sont optimistes car l'augmentation de l'accessibilité à la circonscription facilitera son développement et sa croissance et en même temps permettra de l'intégrer encore mieux au réseau urbain des grandes villes de l'AUA.

Carte 1 : Localisation des circonscriptions de La Corogne (A Coruña), Bergantiños, Ordes et O Sar.



4. Analyse de la mobilité professionnelle et augmentation des opportunités de croissance dans les espaces ruraux de la Galice atlantique : étude des cas

Après l'examen des traits principaux des quatre circonscriptions ciblées, ainsi que de leurs caractéristiques à priori associées à l'offre d'infrastructures et de modes de transport public, nous allons nous consacrer à l'analyse de trois indicateurs de mobilité très significatifs : l'auto-contention professionnelle, le nombre de déplacements quotidiens et les temps de déplacement vers le travail.

Ces trois indicateurs ont été déjà utilisés par Pazos Otón (2003) pour démontrer la cohésion et l'intégration fonctionnelle de l'Axe urbain atlantique galicien, et constituent des indicateurs adéquats pour expliquer la dynamique des flux et l'intégration territoriale dans le cas des quatre circonscriptions de notre étude.

Le premier des indicateurs dont nous allons nous servir est « l'auto-contention professionnelle » qui peut être défini comme le pourcentage de population occupée recensée dans une unité spatiale qui travaille dans la même unité spatiale de référence (SALOM et DELIOS, 2000).

Il existe, bien sûr, un rapport inverse d'auto-contention quant au fait que la population d'une unité spatiale de référence soit très mobile pour des raisons professionnelles. Plus faible est l'auto-contention, plus nombreux et plus longs en temps et en distance sont les déplacements (DE PALMA et ROCHAT, 1999).

Tableau 1 : Auto-contention : pourcentage d'individus sur la population occupée qui travaillent dans la même commune de résidence

	TOTA L	H	F		TOT AL	H	F
ORDES	53,34	43,18	67,8	LA COROGNE	60,35	55,16	67,31
Cerceda	62,86	56,07	72,48	Abegondo	34,88	27,89	46,14
Frades	51,84	43,44	64,3	Arteixo	43,55	37,79	52,82
Mesía	51,49	40,15	16,3	Bergondo	32,28	31,47	33,58
Ordes	61,51	47,08	81,97	Cambre	23,41	22,73	24,43
Oroso	34,92	31,29	40,85	Carral	37,12	34,39	41,88
Tordoia	50,00	38,58	63,15	Corogne	76,12	70,93	82,59
Trazo	49,64	40,88	63,28	Culleredo	24,54	23,21	26,49
SAR	25,95	40,22	55,48	Oleiros	25,00	22,33	28,79
Dodro	18,19	26,96	39,39	Sada	43,56	38,98	51,09
Padrón	32,05	48,82	58,66	BERGANTIÑ OS	51,62	42,10	66,87
Rois	20,56	33,69	58,59	Cabana	47,60	34,97	65,97
				Carballo	61,28	50,05	18,04
				Coristanco	33,66	23,26	49,79
				Laracha	38,02	31,91	47,91
				Laxe	49,00	49,26	48,40
				Malpica	59,00	52,98	69,64
				Ponteceso	48,35	35,34	71,33

Source : IGE-INE 2001

C'est de ce point de vue qu'il faut interpréter les résultats que nous présentons sur le tableau 1. Parmi les quatre circonscriptions, celle qui présente une plus grande auto-contention est La

Corogne avec plus de 60 %. Cette valeur élevée est naturelle si nous considérons l'importance démographique de la ville centrale, avec plus de 230 000 habitants. C'est justement sur la commune correspondant à la ville centrale où nous trouvons le pourcentage le plus élevé, c'est-à-dire 76 % de la population qui travaille dans sa propre commune. La concentration et la diversification des postes de travail dans la ville de La Corogne explique cette valeur élevée.

Cependant, excepté la ville centrale les valeurs descendent significativement. Il s'agit de communes qui dans les années 60 et 70 pouvaient être considérées comme rurales, et qui actuellement font partie de la zone métropolitaine de La Corogne. Ces communes sont clairement périurbaines, et ont une importante fonction résidentielle et une forte dépendance de mobilité quotidienne vers la ville centrale. Cela explique des valeurs très basses dans des communes comme Cambre, Culleredo ou Oleiros (où seulement 1 résident sur 4 travaille dans sa propre commune). Le pourcentage est légèrement supérieur dans le reste des communes de la zone métropolitaine et l'auto-contention semble seulement plus fréquente dans les communes comme Arteixo ou Sada, plutôt liée à l'activité industrielle ou au tourisme.

La circonscription d'Ordes, située à mi-chemin entre La Corogne et Saint-Jacques affiche une auto-contention de 53 %, qui se trouve parmi les valeurs moyennes des cas que nous étudions. Il s'agit d'une circonscription nettement rurale où seulement la commune de Cerceda (siège d'une centrale thermique) et le chef-lieu, Ordes, échappent à la prédominance de l'agriculture. Ce sont justement ces deux communes qui affichent plus de 60 % d'auto-contention. Dans le reste des communes, environ la moitié de la population se déplace vers une autre commune (surtout Ordes), ce qui démontre l'importance de la mobilité pour des raisons professionnelles. Le cas d'Oroso, qui présente moins de 35 % d'auto-contention, est très significatif de par sa proximité de Saint-Jacques, qui explique la mobilité vers cette ville.

La circonscription de Bergantiños, traditionnellement rurale elle-aussi, est un autre cas très intéressant où la moitié de la population se déplace à l'extérieur de sa propre commune. Bergantiños jouxte à l'ouest la commune de La Corogne. Le bourg de Carballo, chef-lieu de la circonscription, présente le degré d'auto-contention le plus élevé avec plus de 60 %. À l'ouest nous trouvons une série de communes (Cabana, Coristanco, Laxe) qui sont le point de départ d'une importante mobilité vers cette petite ville, tandis qu'à l'est (de Laracha) se joue une forte mobilité vers La Corogne. Tout cela explique des pourcentages d'auto-contention basse surtout dans cette dernière commune, très intégrée à la capitale provinciale dans laquelle plus de 60 % de la population concernée se déplace à l'extérieur de la commune.

Il reste à mentionner le cas significatif de la circonscription du Sar. Il s'agit d'une circonscription rurale située entre Saint-Jacques et Pontevedra, et composée d'un « bourg » uniquement : Padrón. L'effet causé par ce bourg, ainsi que la proximité des deux villes mentionnées, explique l'intense mobilité extra-communale au niveau de la circonscription, où seulement la quatrième partie reste dans sa commune de résidence. Des trois communes, Padrón est celle qui présente l'auto-contention la plus élevée, avec 32 %, une valeur déjà très basse. Mais ce qui est vraiment intéressant ce sont les faibles pourcentages des communes de Rois (20 %) et Dodro (18 %). Étant donné qu'il s'agit de communes rurales, traditionnellement comme à l'heure actuelle, ces faibles pourcentages reflètent une intense mobilité vers les concentrations d'emplois tertiaires de Padrón, Saint-Jacques et, dans une moindre mesure, Pontevedra, ce qui confirme notre hypothèse de l'intégration des espaces ruraux dans les espaces urbains grâce à l'effet de la mobilité.

En ce qui concerne le sexe, nous avons constaté dans tous les cas une plus grande mobilité de la part du groupe masculin. Certains cas sont très significatifs, comme celui de la commune d'Ordes, où le pourcentage des hommes qui se déplacent à l'extérieur de leur commune de résidence double presque celui des femmes. Quoi qu'il en soit, le sexe est une variable dont il faut tenir compte. Ceci est en rapport au fait que ce sont surtout les hommes qui possèdent et utilisent la voiture, et que les femmes acceptent un plus grand nombre d'emplois à mi-temps ou situés près de leur lieu de résidence (phénomène tout à fait lié à la maternité).

Un autre indicateur que nous utiliserons pour démontrer l'existence d'une mobilité élevée en dehors de la circonscription est le nombre de déplacements quotidiens que réalise la population pour des raisons professionnelles, une donnée dont se servent très fréquemment les analyses de mobilité (PAZOS OTÓN, 2003).

Selon les critères utilisés par l'INE nous pouvons distinguer trois grandes catégories, en fonction du nombre de déplacements quotidiens pour des raisons professionnelles : aucun, un et deux ou plus. Ce qui nous intéresse est de nous concentrer sur la population qui réalise un déplacement par jour. Ce type de mobilité est propre aux ouvriers qui réalisent des déplacements professionnels plus ou moins longs de leurs résidence au lieu de travail et qui, par conséquent, ne retournent pas déjeuner à leur domicile. Ainsi, plus grand est le pourcentage de mobilité professionnelle à un seul déplacement quotidien, plus importante est la mobilité à l'extérieur de la circonscription.

Nous pouvons constater clairement cela sur le tableau 2, car dans tous les cas les valeurs « d'un seul déplacement quotidien » sont très élevées. Les cas d'Ordes (57 %) et Bergantiños (51 %) dépassent la moitié, tandis que au Sar la valeur est supérieure à 48 %. Dans le cas de La Corogne, la valeur est la plus basse de toutes les circonscriptions, étant donné l'importance de la mobilité urbaine dans la ville centrale, ce qui explique un plus grand nombre de retours à midi.

Tableau 2 : Nombre de déplacements quotidiens pour des raisons professionnelles

	aucun	1	2 ou +		aucun	1	2 ou +
ORDES	11,25	57,34	31,40	LA COROGNE	3,93	47,71	48,35
Cerceda	11,14	68,49	20,37	Abegondo	4,87	69,37	25,76
Tordoia	34,48	45,69	19,83	Arteixo	2,09	55,55	42,36
Trazo	10,06	59,64	30,31	Bergondo	5,95	44,25	49,80
Ordes	4,51	54,67	40,82	Cambre	3,32	48,38	48,30
Oroso	5,29	56,52	38,18	Carral	4,57	64,73	30,70
Frades	25,48	59,69	14,83	Corogne	4,15	46,13	49,72
Mesía	22,49	63,96	13,56	Culleredo	2,76	49,27	47,98
SAR	9,00	48,63	42,37	Oleiros	4,49	47,99	47,52
Dodro	10,59	45,87	43,54	Sada	4,02	45,62	50,36
Padrón	7,39	46,21	46,40	BERGANTIÑOS	12,30	51,32	36,38
Rois	11,09	55,55	33,36	Cabana	29,68	29,68	40,64
				Carballo	6,26	54,49	39,25
				Coristanco	16,33	62,15	21,52
				Laracha	5,31	65,20	29,50
				Laxe	24,88	28,83	46,29
				Malpica	16,98	48,04	34,98
				Ponteceso	21,98	36,70	41,32

Source : IGE-INE 2001

En général, les valeurs sont élevées dans tous les cas surtout en ce qui concerne les communes comme Abegondo, Carral, Coristanco ou Laracha, où les résultats supérieurs à 60 % montrent l'importance de la mobilité hors de la circonscription depuis ces espaces auparavant ruraux et actuellement fortement liés aux villes grâce à l'augmentation de la mobilisation et à leur participation au processus d'urbanisation.

Un sujet très en rapport avec le nombre de déplacements quotidiens pour des raisons professionnelles est la durée de ces déplacements, ce qui fournit de l'information complémentaire et additionnelle sur ce que nous venons d'aborder (SÁNCHEZ AGUILERA, MAJORAL MOLINÉ et FONT GAROLERA, 2001).

L'IGE fournit des informations sur le nombre de déplacements quotidiens au travail que réalise la population de cette circonscription et de chacune des communes, groupés selon différents intervalles. Nous avons groupé les données selon 3 intervalles différents : moins d'une demi-heure, entre une demi-heure et une heure, et plus d'une heure.

Dans les quatre circonscriptions sélectionnées le pourcentage de personnes qui mettent plus d'une demi-heure pour faire leur déplacement au travail est élevé, et supérieur à 15 %, même s'il y a certaines différences entre elles.

Dans les circonscriptions d'Ordes et du Sar nous trouvons un important profil de mobilité à l'extérieur de la commune, mais en même temps à l'intérieur de la propre circonscription, comme le démontrent les pourcentages élevés de déplacements non supérieurs à 30 minutes. Les pourcentages de la population qui met entre 30 minutes et 1 heure correspondent fondamentalement avec la mobilité dans la propre circonscription, tandis que seulement les pourcentages de population qui met plus d'une heure correspondent à la population qui se déplace vers les grandes villes de l'Axe urbain atlantique. Le rôle central d'Ordes et du Sar dans l'attrait de flux de mobilité apparaît nettement représenté (voir tableau 3).

Tableau 3 : Nombre de déplacements quotidiens pour des raisons professionnelles

	< 30 min	30 min - 1h	> 1h		< 30 min	30 min - 1h	> 1h
ORDES	80,76	16,93	2,32	LA COROGNE	64,49	33,77	1,74
Cerceda	72,60	25,08	2,32	Abegondo	38,32	60,15	1,53
Tordoia	79,38	18,96	1,66	Arteixo	67,72	31,06	1,22
Trazo	86,80	9,47	3,73	Bergondo	54,90	43,78	1,32
Ordes	80,27	17,15	2,58	Cambre	57,88	40,42	1,70
Oroso	89,50	8,58	1,92	Carral	36,59	61,67	1,74
Frades	81,97	15,93	2,11	Corogne	66,85	31,31	1,84
Mesía	66,87	31,89	1,23	Culleredo	60,38	37,89	1,73
SAR	83,05	16,01	0,94	Oleiros	62,15	36,31	1,54
Dodro	78,91	19,67	1,42	Sada	59,28	38,95	1,77
Padrón	83,99	15,07	0,94	BERGANTIÑ OS	77,85	20,00	2,15
Rois	84,08	15,32	0,60	Cabana	80,93	16,84	2,23
				Carballo	78,21	20,29	1,50
				Coristanco	72,13	26,04	1,83
				Laracha	71,55	26,86	1,59
				Laxe	84,63	8,50	6,88
				Malpica	83,56	13,93	2,52
				Ponteceso	76,94	15,42	7,64

Source : IGE-INE 2001

La situation est légèrement différente à Bergantiños, circonscription où une personne sur cinq met entre 30 minutes et 1 heure pour se rendre à son poste de travail. Outre la mobilité à l'intérieur de la circonscription, fondamentalement à Carballo (26 % à Coristanco) il faut considérer la mobilité vers la capitale provinciale, La Corogne (presque 27 % à Laracha). La mobilité d'une durée supérieure à une heure, quant à elle, concerne fondamentalement Saint-Jacques de Compostelle comme destination.

Mais peut-être est-ce la circonscription de La Corogne, de par son intégration aux pôles urbains, la plus représentative des grands changements dans la fonctionnalité des espaces auparavant ruraux.

Non seulement La Corogne dispose-t-elle de la moyenne la plus élevée, avec plus de 33 %, mais nous trouvons aussi dans la circonscription les plus grands pourcentages de « commutants intercommunaux », comme le sont 61 % à Carral, 60 % à Abegondo, 43 % à Bergondo ou 40 % à Cambre. Ces pourcentages élevés sont dus à l'importance de la mobilité dans le système urbain quotidien qui constitue la zone métropolitaine de La Corogne, un espace urbanisé continu et complexe où non seulement les distances physiques à parcourir quotidiennement sont élevées, mais aussi les problèmes d'embouteillage et de circulation deviennent pressants. Cela se manifeste dans une perte d'accessibilité et de connexion qui provoque l'étirement des temps de déplacement.

À titre de conclusion, et après avoir analysé différents paramètres de mobilité, nous pouvons conclure que la mobilité à l'extérieur de la commune est importante dans les quatre circonscriptions étudiées, même si elles possèdent des caractéristiques différentes dans chaque cas particulier. La faible auto-contention communale, le nombre de navettes quotidiennes vers le lieu de travail et la durée de ces déplacements permettent d'apprécier la façon dont les espaces auparavant ruraux s'intègrent progressivement dans les villes, et comment la composante urbaine est diffusée en milieu rural, par le biais de personnes qui y maintiennent leur résidence et qui assimilent de plus en plus vite des traits physiques et culturels liés au processus d'urbanisation.

Conclusion :

Ces dernières dizaines d'années la Galice, comme d'ailleurs d'autres parties de l'Europe, a vécu une augmentation sans précédent de la mobilité de la population. Même malgré un retard important, nous pouvons affirmer qu'à l'heure actuelle la population galicienne fait pleinement partie de la « société de la mobilité ». Ainsi, la capacité de se déplacer sur l'espace géographique est un trait déterminant qui explique le comportement spatial de la population, non seulement en ce qui concerne les déplacements professionnels sur les lieux de travail et de formation, mais aussi vers les services de santé, les espaces de loisir, pour faire les achats, etc.

La mobilité a permis une dissociation croissante entre les lieux de résidence et les lieux où les personnes réalisent leurs activités vitales (travaillent, étudient, s'amuse, etc.). C'est principalement l'usage généralisé du véhicule privé parmi la population qui a stimulé une nouvelle forme de comprendre l'espace en tant que quelque chose de souple, de relatif et de dynamique.

Actuellement, les distances sont mesurées en temps et en coût économique et non plus en unités de distance spatiale (kilomètres, mètres). L'accessibilité est l'élément clé qui permet une extension de plus en plus importante des zones d'influence des villes et des systèmes urbains quotidiens.

Dans ce contexte, nous avons montré comment ce processus a lieu à l'heure actuelle dans la Galice atlantique. La contraction progressive et le retrait de l'espace fait que des circonscriptions traditionnellement agricoles arrivent à fixer leur population sur leurs lieux d'origine, car l'augmentation de la mobilité permet à celles-ci de se déplacer vers les « bourgs » et les villes pour travailler au service de la nouvelle économie servi-industrielle, en percevant

des revenus supérieurs à ceux qu'ils pourraient toucher dans un milieu rural encore surdimensionné en Galice en ce qui concerne le nombre d'actifs dans le secteur primaire.

La généralisation de la mobilité entre la population de circonscriptions rurales permet d'agrandir les systèmes urbains quotidiens autour des « bourgs » et des villes jusqu'à environ 40 kilomètres. Dans cette communication nous avons aussi observé des cas différents et un échelonnement en fonction de la situation géographique ou la plus grande ou plus petite accessibilité aux noyaux de l'Axe urbain atlantique.

Tout cela ouvre une perspective sur la mobilité en tant que garantie de connexion d'espaces ruraux classiques avec le monde urbain, qui permet la diffusion des modes de vie urbains dans des portions de plus en plus grandes du territoire.

Bibliographie

- ALONSO LOGROÑO, M. P. et PAZOS OTON, M. (2002) « O papel de Lalín na organización da mobilidade interior en Galicia » in : *Descubriendo Deza. Anuario de Estudios e Investigación*, n° 4, p. 267-283. Concello de Lalín. Lalín.
- BAIGORRI, A. (1996) « De lo rural a lo urbano. Hipótesis sobre las dificultades de mantener la separación epistemológica entre Sociología Rural y Sociología urbana en el marco del actual proceso de urbanización global ». Intervention lors des Cours d'été de l'Université d'Evora (Portugal) sur le Développement rural, juillet 1996.
- CALVO PALACIOS, J. L. ; JOVER YUSTE, J. M. et PUEYO CAMPOS, A. (1992) « Modelos de accesibilidad y su representación cartográfica: las redes española y valenciana » in : *Actas del V Coloquio de Geografía Cuantitativa*, p. 59-74. Universidad de Zaragoza. Saragosse.
- DE PALMA, A. et ROCHAT, D. (1999) « Understanding individual travel decisions: results from a commuters survey in Geneva », *Transportation*, n° 26, p. 263-281. Kluwer Academic Publishers. Pays Bas.
- GUTIERREZ PUEBLA, J. (1998) « Redes, espacio y tiempo ». *Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid*, 18, p. 65-86. Madrid.
- LOIS GONZALEZ, R. et al. (2002) « Estructura territorial de Galicia » in : *Os concellos galegos para o século XXI. Análise dunha restructuración do territorio e do goberno local*. Universidade de Santiago de Compostela. Saint-Jacques de Compostelle.
- MASSEY, D. (1994) *Space, Place and Gender*. Polity Press. Cambridge. 208 p.
- PAZOS OTON, M. (2003) *Movilidad de la población en la Galicia Occidental: el Eje Urbano Atlántico gallego*. Thèse de doctorat sur cédérom. Universidade de Santiago de Compostela. Saint-Jacques de Compostelle.
- PRECEDO LEDO, A. (1998) *Geografía Humana de Galicia*. Oikos-Tau (Coll. Chorographia Iberica). Barcelone.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R et PÉREZ CORREA, E. (2004) *Espacios y desarrollos rurales. Una visión múltiple desde Europa y Latinoamérica*. Ediciones Trea.
- RODRÍGUEZ GONZÁLEZ, R. (1997) *La Urbanización del espacio rural en Galicia*. Oikos Tau et Concello de Lalín. Barcelone.
- SALOM, J. et DELIOS, E. (2000) « Movilidad laboral como criterio de delimitación territorial: su aplicación en la Comunidad Valenciana » in Castañer, M; Vicente, J. et Boix, G. (2000) *Áreas urbanas y movilidad laboral en España*, p. 37-60. Servei de Publicacions de la Universitat de Girona. Gérone.
- SANCHEZ AGUILERA, D. ; MAJORAL MOLINE, R. et FONT GAROLERA, J. (2001) « Job market imbalances, labour mobility and marginal areas in Catalonia » in *Actes de la 2001 Annual Conference of IGU Commission on Evolving Issues of Geographical Marginality in the Early 21st Century World*. Stockholm. Sous presse.