

D.T.T.

D.A.T.A.R.

O.E.S.T.

DECEMBRE 1990

**NANTES
A L'ARRIVEE
DU TGV ATLANTIQUE**

Rapport d'étude

Cette étude a été réalisée par le cabinet JY PAUMIER, en réponse à un appel d'offre lancé par la DATAR, l'OEST et la DTT.

Le relevé d'information a été effectué dans le courant de l'année 1989, avant la mise en service du TGV. La rédaction du rapport a été achevée en 1990.

**Le groupe de suivi technique était composé de G. GAC (OEST)
B. LOOSES (DATAR), P. AYOUN (DTT).**

**OBSERVATOIRE ECONOMIQUE ET STATISTIQUE DES TRANSPORTS
55, RUE BRILLAT-SAVARIN 75013 PARIS. TEL. (1) 45 89 89 27**

1

TABLE DES MATIERES

Table des matières.	p. 1
PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE	p. 5
1. L'ACTIVITE ECONOMIQUE ET LES EVOLUTIONS RECENTES.	p. 10
1.1. Les caractéristiques de l'agglomération : données générales.	p. 11
1.2. Le secteur industriel.	p. 15
1.2.1. Données générales.	p. 15
1.2.2. Les différentes industries.	p. 16
Les industries mécaniques et métallurgiques : des restructurations.	p. 16
L'industrie agro-alimentaire : toujours un secteur fort.	p. 16
La construction navale : la fin des activités nantaises.	p. 17
Les industries textiles et chimiques.	p. 17
Les industries "high-tech"	p. 17
Les autres industries : un potentiel important.	p. 17
Le BTP.	p. 18
1.3. Le secteur tertiaire	p. 20
1.3.1. Données générales.	p. 20
Les services non-marchands.	p. 20
Les services marchands.	p. 21
Le commerce.	p. 21
1.3.2. Le tertiaire supérieur.	p. 22
Définition et présentation.	p. 22
Les activités d'études, conseil et assistance (ECA)	p. 24
Les établissements d'ECA	p. 24
Quatre secteurs dynamiques...	p. 27
Cadres, ingénieurs et chefs d'entreprises...	p. 38
La formation supérieure et la recherche à Nantes.	p. 39
Les zones d'activité.	p. 40
1.4. Les créations d'entreprises.	p. 41
Les créations par secteurs d'activité.	p. 41
Evolution des créations d'établissements entre 1983 et 1988.	p. 45

1.5. Les relations de dépendance : activité économique et localisation des sièges sociaux	p. 45
1.6. Le TGV et les entreprises	p. 47
1.6.1. Présentation de l'échantillon et structure des déplacements.	p. 47
L'échantillon.	p. 47
La structure des déplacements : entreprises du tertiaire supérieur.	p. 49
La structure des déplacements : entreprises industrielles	p. 50
1.6.2. La perception du TGV.	p. 50
Peu d'anticipation	p. 50
Une bonne image de marque	p. 52
Des déplacements facilités vers Paris	p. 52
Remplacement de l'avion.	p. 52
Le rôle du TGV pour les déplacements au delà de Paris	p. 54
Pas de changement dans l'organisation des marchés.	p. 54
L'éventuel renforcement de l'influence parisienne mal perçu	p. 55
Des effets progressifs.	p. 55
Conclusion	p. 56
2. L'URBANISME ET L'IMMOBILIER.	p. 57
2.1. La ville de Nantes.	p. 58
Les origines.	p. 58
Evolution récente de Nantes.	p. 59
2.1.2. Le quartier de la gare.	p. 64
Présentation générale : structure sociale et démographique.	p. 64
Un quartier en mutation.	p. 65
Analyse urbaine des quartiers.	p. 66
Le quartier Richebourg-Clemenceau	p. 66
Le quartier de la MANU	p. 68
Le quartier de la gare Sud	p. 68
Le quartier Madeleine-Champs-de-Mars	p. 69
2.2.3. Quelques projets.	p. 70
Les infrastructures de transport.	p. 70
Le Palais des congrès	p. 70
Le siège social du CIO	p. 70
La gare Sud	p. 71
2.3. Le marché de l'immobilier.	p. 76
2.3.1. Le marché des terrains.	p. 76
Les terrains à usage de logement.	p. 76

Les terrains à usage industriel ou commercial.	p. 77
2.3.2. Le marché des logements.	p. 77
Evolution du marché.	p. 77
Logement individuel et logement collectif.	p. 78
2.3.3. Le marché des bureaux.	p. 80
L'offre.	p. 80
La demande.	p. 86
2.3.4. Le marché des locaux d'activité.	p. 87
2.4. L'immobilier sur le littoral de Loire-Atlantique.	p. 88
2.4.1. L'immobilier à la Baule.	p. 88
Le logement.	p. 88
Le commerce.	p. 89
Perspectives d'évolution - effet TGV	p. 89
2.4.2. L'immobilier à Pornic.	p. 90
Les services.	p. 90
Le commerce et l'artisanat.	p. 90
Les logements.	p. 91
L'hôtellerie et le para-hôtelier.	p. 91
Perspectives d'évolution - effet TGV	p. 91
3. LE TOURISME A NANTES ET DANS LA REGION	p. 94
3.1. Le tourisme à Nantes.	p. 95
3.1.1. Les pôles d'animation touristique.	p. 95
Les musées.	p. 95
Les monuments et le patrimoine historique.	p. 96
L'activité de congrès.	p. 96
Le futur Palais des Congrès.	p. 97
Les manifestations liées au parc d'exposition de la Beaujoire.	p. 98
Les activités fluviales et maritimes.	p. 99
Conclusion.	p. 99
3.2. Hébergement et capacité d'accueil.	p. 100
La capacité hôtelière.	p. 100
La fréquentation hôtelière.	p. 103
Le camping-caravaning.	p. 103

3.3. Le tourisme sur le littoral de Loire-Atlantique.	p. 104
La côte d'Amour	p. 104
La côte de Jade.	p. 106
Structure d'hébergement et capacité d'accueil.	p. 106
Le camping-caravaning.	p. 109
Les résidences secondaires.	p. 110
3.4. Les professionnels du tourisme et le TGV.	p. 112
3.4.1. Les organisations collectives du tourisme.	p. 112
Le CDT et le CRT	p. 112
Les offices de tourisme.	p. 112
3.4.2. Les opérateurs privés du tourisme.	p. 113
Les agences de voyage et les autocaristes.	p. 113
La compagnie "Bateaux de l'Erdre - River Palace"	p. 115
Les hôtels.	
CONCLUSION	p. 117
ANNEXES	p. 123
Annexe 1. Carte de Nantes et de l'agglomération.	p. 123
Annexe 2. Les principales zones d'activités de l'agglomération	p. 126
Annexe 3. Liste des entreprises enquêtées	p. 136
Annexe 4. Guide d'entretien - enquête "entreprises"	p. 140
Annexe 5. Les grandes opérations d'habitat à Nantes.	p. 145
Annexe 6. Liste des organismes contactés - enquête "immobilier"	p. 153
Annexe 7. Liste des organismes contactés - enquête "tourisme"	p. 155
Annexe 8. Guide d'entretiens - enquête "tourisme" et "immobilier"	p. 157
BIBLIOGRAPHIE.	p. 161

PROBLEMATIQUE ET METHODOLOGIE.

La mise en service d'une nouvelle infrastructure de transport, quelle qu'en soit la nature, et d'une manière générale, l'amélioration de l'offre de transport, se traduit par des effets touchant les usagers, tels le gain de temps, l'amélioration des conditions de sécurité, l'amélioration du confort ou de la qualité de service, la réduction du coût du transport.

Au-delà de ces effets dits "directs", une nouvelle voie de communication est de nature à modifier l'environnement socio-économique des régions qu'elle traverse ou qu'elle dessert : l'infrastructure modifie l'environnement, le paysage, peut occasionner des nuisances. Elle peut avoir une influence sur l'organisation de l'espace, la localisation des activités, le développement de certaines d'entre elles, avec toutes les conséquences associées sur l'économie : emploi, démographie, localisation de l'habitat, transformations sociales.

Cette deuxième catégorie d'effets dits "indirects" - car ne concernant pas directement les usagers - peut être bénéfique pour les régions traversées dans la mesure notamment où l'accroissement de la productivité dans le domaine des transports se répercute dans les différents secteurs de l'économie, ou au contraire négative et déstructurante pour l'économie locale, en particulier du fait qu'il existe un risque que le potentiel d'une ville ou d'une région enclavée soit "aspiré" par une région plus dynamique.

Outre l'amélioration des conditions de transport, la recherche d'effets structurants positifs sur l'aménagement du territoire est une préoccupation majeure dans le choix des priorités pour les investissements en infrastructures de transport, les infrastructures de transport accompagnant historiquement le développement économique.

Une meilleure connaissance des effets indirects des infrastructures permettrait de mieux les prendre en compte pour l'évaluation économique des projets et de mieux juger de l'opportunité de réaliser telle infrastructure, de mieux en prévoir les effets à long terme. Dans l'état actuel des connaissances et malgré des recherches poussées dans ce domaine, on ne sait pas bien anticiper ni quantifier les effets d'une nouvelle infrastructure sur le développement local : les relations de cause à effet entre le développement et l'infrastructure sont difficiles à mettre en évidence, et les observations ne se généralisent pas.

Partant du constat de l'insuffisance des connaissances qualitatives et quantitatives des effets indirects des grandes infrastructures de transport, alors que les investissements en infrastructures tant autoroutières que ferroviaires seront amenés à s'accroître dans les années à venir, et pour satisfaire au bilan prescrit par la LOTI, l'O.E.S.T., la D.A.T.A.R. et la D.T.T., ont souhaité réaliser une évaluation des effets socio-économiques sur quelques agglomérations concernées par la mise en service du TGV Atlantique.

Des études visant à évaluer les effets indirects du TGV Sud-Est ont été réalisées au début des années 80 : les responsables de ces études avaient à l'époque regretté l'absence "d'état des lieux" faisant le point sur la situation économique et sociale dans les villes et régions concernées, avant la mise en service de la ligne nouvelle, rendant ainsi difficile les interprétations des

changements observés et la séparation des effets entre un éventuel effet TGV et d'autres effets inhérents aux conditions économiques et sociales externes.

Ainsi pour pallier à cet inconvénient, il a été décidé, pour le cas du TGV Atlantique, de réaliser un état des lieux avant la mise en service du nouveau train, puis de procéder, quelques années après la mise en service, à une démarche analogue afin d'en déduire les changements imputables au TGV. Les agglomérations qui ont été retenues sont Nantes et Le Mans, deux villes desservies dès 1989 par le TGV A. La présente étude ne concerne que le cas de l'agglomération de Nantes.

Si l'amélioration de l'offre de transport est moins sensible que celle dont a bénéficié Lyon grâce au TGV Sud-Est (réduction du temps de transport de 1 heure à Nantes, de 2 heures à Lyon), l'agglomération de Nantes se trouve aujourd'hui, comme Lyon, à 2 heures de Paris.

*
* .

L'objectif de cette étude est de dresser un bilan dynamique de la situation économique, sociale, culturelle de l'agglomération, de comprendre les dynamiques urbaines, les logiques de fonctionnement d'évolution de la vie économique, sociale, urbaine de la ville. Ce bilan devra servir de base à la deuxième phase de l'étude, de manière à ce que lorsque celle-ci sera réalisée, plusieurs années après la mise en service du TGV, l'on soit à même d'intégrer avec clairvoyance le facteur et la dimension TGV sur le développement de l'agglomération nantaise avec le souci de ne pas séparer l'élément (la modification d'offre ferroviaire) du cadre dans lequel il s'inscrit (l'agglomération nantaise).

Il sera procédé à l'examen de certaines caractéristiques socio-économiques concernant en particulier les activités économiques existantes et l'implantation d'activités nouvelles, l'urbanisme et l'immobilier, le tourisme à Nantes et dans la région, par le relevé d'informations statistiques.

L'objectif de l'analyse des implantations d'activité est de recenser les variations de surfaces destinées à l'activité économique, afin de tenter de mesurer une dynamique. L'analyse prendra en compte le type de surface (locaux industriels, commerciaux) et le type d'activité correspondant à un niveau assez fin, les emplois correspondants par activité, la localisation par secteur géographique des nouvelles activités, leur intégration éventuelle dans des opérations d'aménagement.

Le TGV peut avoir une influence sur le mode d'exercice de certaines activités. Afin de pouvoir mesurer ultérieurement l'impact du TGV, il importe de connaître aujourd'hui l'état de ces différents types d'activité. Pour ce qui concerne le secteur industriel, outre une connaissance de la structure du tissu industriel local, il conviendra d'étudier le type d'organisation des entreprises, leurs relations avec le siège social et les unités du même groupe, la structuration du réseau commercial et logistique, les relations avec la région parisienne. L'analyse sera effectuée à partir de l'exploitation des bases de données existantes et d'une enquête auprès de quelques entreprises industrielles.

Des études réalisées pour le suivi du TGV Sud-Est ont montré que certaines activités du tertiaire supérieur, porteuses d'enjeux pour le développement régional, étaient plus particulièrement susceptibles de voir leur aire de marché, leur organisation et leur fonctionnement modifiés par une nouvelle offre de transport telle que le TGV. Nous leur accorderons une attention particulière en dressant un état des lieux complet des activités du tertiaire supérieur à Nantes, et nous analyserons les modifications susceptibles d'intervenir dans ce secteur à partir d'une cinquantaine d'entretiens approfondis auprès de responsables d'entreprises.

Le suivi des effets sur l'immobilier et l'urbanisme sera conduit à trois niveaux : la réalisation d'un état des lieux du bâti selon l'usage et l'apparence, l'analyse des valeurs foncières et l'identification des programmes immobiliers et des projets. Le suivi privilégiera l'analyse des mutations dans le quartier de la gare.

Le tourisme à Nantes et les perspectives offertes par le TGV sont appréhendés à travers une analyse des pôles d'animation touristique (musées, monuments, expositions), l'étude des structures d'accueil et de leur fréquentation (hôtels essentiellement) et une analyse prospective de l'activité de congrès et de tourisme d'affaire. Plus qu'à Nantes, les effets du TGV sur le tourisme seront vraisemblablement sensibles sur le littoral de Loire-Atlantique ; ainsi La Baule est maintenant à 3 heures de Paris par le TGV. Seront donc également étudiés l'offre et la fréquentation touristique, le marché immobilier, ainsi que la question particulière des résidences secondaires, le long du littoral de Loire-Atlantique. Des entretiens auprès de professionnels du tourisme permettront de recueillir des avis concernant l'arrivée du TGV, et les projets ou stratégies intégrant la nouvelle offre de transport.

On pourra penser que l'approche retenue privilégie trop une logique "mécaniste" des effets socio-économiques des infrastructures. Il paraît pourtant indispensable de disposer d'une base de données solide, pour mesurer a posteriori l'ordre de grandeur des effets associés à la nouvelle infrastructure telle qu'une ligne ferroviaire à grande vitesse. La lecture de ce document pourra parfois laisser penser qu'il y a loin entre le TGV et le relevé d'information effectué : ce n'est qu'au second stade de l'étude, la phase "après mise en service", que l'information relevée "avant mise en service", trouvera son utilité en facilitant la lisibilité des phénomènes que l'on observera.

Toutefois, les précautions méthodologiques nécessaires ont été prises de manière à rendre l'information relevée lisible au regard de notre problématique.

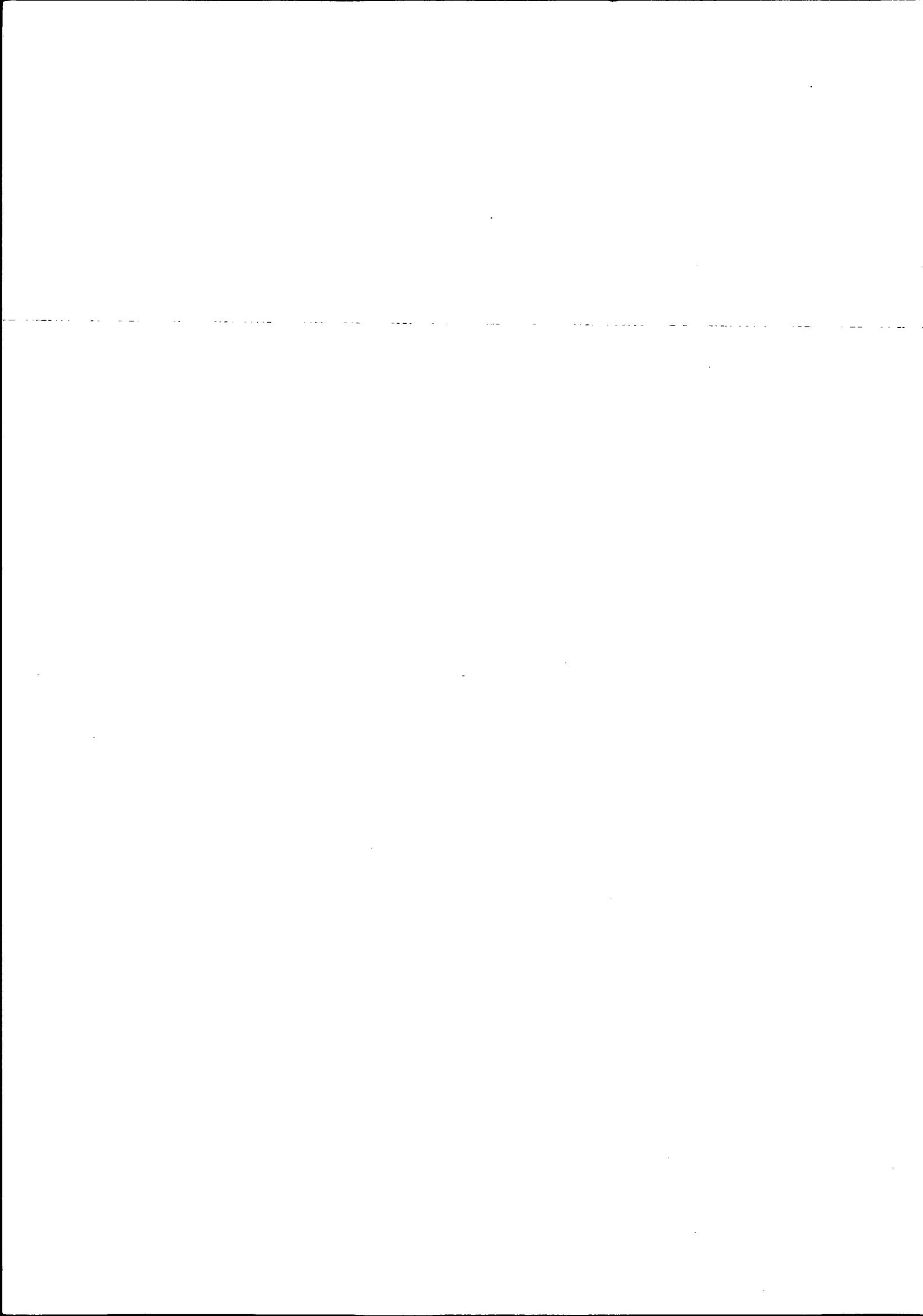
On s'est efforcé de réunir, chaque fois que possible, un cadre géographique d'observation adapté pour les indicateurs retenus.

La reconstitution de séries chronologiques longues, pour l'ensemble des thèmes traités et chaque fois que cela sera possible, permettra de disposer, moyennant une démarche analogue lors de la deuxième phase de l'étude, de périodes d'observations suffisamment longues pour que des ruptures de tendance éventuellement imputables à un effet TGV puissent être discernées (l'intérêt de réaliser une phase "avant" est là évident, puisqu'il est toujours très

difficile de reconstituer a posteriori des séries chronologiques longues).

La comparaison de l'évolution des indicateurs retenus pour l'agglomération nantaise aux mêmes indicateurs pour d'autres agglomérations de taille et de situation comparable n'ayant pas bénéficié d'une amélioration de l'offre de transport telle que Nantes, ou aux mêmes indicateurs pour la France entière, permettra dans une certaine mesure de séparer les effets pouvant être imputés au TGV, et ceux relevant d'autres causes, comme la situation économique et sociale générale.

Bien entendu, d'autres phénomènes spécifiques à la ville de Nantes pourront se superposer aux effets éventuels du TGV, et ne pourront en être séparés. On pense, par exemple, aux lignes de tramways actuellement en construction à Nantes, qui ne sont pas sans conséquences sur la localisation des activités, de l'habitat, par exemple, ou encore à l'autoroute Paris-Angers-Nantes qui vient d'être achevée. Il faut bien être conscient des limites de cette approche, il existe en effet un risque que d'éventuels effets associés au TGV ne puissent être observés.



1. LES ACTIVITES ET LES EVOLUTIONS RECENTES

1.1. LES CARACTERISTIQUES DE L'AGGLOMERATION : DONNEES GENERALES.

L'agglomération nantaise, réunissant 19 communes dans sa définition INSEE, abrite d'après les dernières estimations datant de 1988, 470 000 habitants, soit près de la moitié de la population du département. La ville ne regroupe que 49 % de la population totale, son poids relatif ayant régressé depuis 20 ans du fait d'un dépeuplement du centre vers la périphéries - phénomène que l'on a observé d'ailleurs dans la plupart des grandes villes françaises.

Depuis 1982, se produit un ralentissement de la croissance de la population lié à la baisse de la natalité et au renversement des flux migratoires, l'agglomération perdant progressivement une partie de son attractivité au profit des communes plus lointaines.

	1968	1975	1982	1988
Nantes	260 244	256 693	240 539	231 667
périphérie	145 472	196 807	224 318	237 849
total agglomération	405 716	453 500	464 857	469 516

Tableau 1. Source : INSEE - Recensements de la population (1968, 1975, 1982) et estimations (1988)

Le taux d'activité de la population nantaise est proche de celui de l'ensemble du pays : 38,9 % de la population est active, contre 39,6 % pour la France entière. La proportion d'actif est plus importante dans les communes limitrophes, sièges d'activité ou communes dortoirs, que dans la ville de Nantes elle-même. Le secteur tertiaire est largement dominant: 68 % des actifs travaillent dans les services. Toutefois, la part de l'industrie à Nantes est relativement élevée : en 1982, 30 % des actifs travaillaient dans l'industrie ; cette proportion étaient de 27 % pour l'ensemble des agglomérations de plus de 200 000 habitants en France. Nantes apparaît encore aujourd'hui comme une ville relativement industrielle (cf. tableau 2).

Toutefois, l'industrie diminue à Nantes progressivement depuis une vingtaine d'années, au profit du secteur tertiaire. Une analyse de l'INSEE sur les métropoles régionales a montré une tendance, depuis 1982, à la spécialisation de Nantes dans les services marchands, bien que cette spécialisation soit bien moindre que celle observée dans d'autres métropoles françaises (Bordeaux, Rennes, Toulouse...). Par contre, Nantes a également connu un développement important et original par rapport aux autres métropoles, de ses services non marchands.

L'essentiel des entreprises emploient moins de 10 salariés (90,5 % des entreprises). En 1989, 25810 établissements interviennent dans la dynamique économique nantaise, chiffre en augmentation de 16 % sur 5 ans. Ce sont essentiellement les petites structures qui ont vu leur nombre croître. L'évolution privilégie les établissements de moins de 10 salariés et ceux ayant de 10 à 49 salariés, avec un taux de croissance de 10 %, correspondant à la progression du tertiaire et tout particulièrement des services marchands. A

l'inverse, les plus gros établissements voient leur nombre diminuer (- 11,3 %).

ACTIVITE	Ville de Nantes		Total agglomération nantaise		total agglos de + de 200 000 hab.	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%
agriculture	448	0,5	3 140	1,7	62 802	1,5
industrie	24 700	26,4	54 444	29,8	1 122 678	26,7
dont BTP	6 236	6,7	12 700	6,9	275 896	6,6
tertiaire	68 456	73,1	125 228	68,5	2 999 965	71,4
dont service	48 680	52,0	67 030	36,7	979 987	23,3
total	93 604	100,0	182 818	100,0	4 199 826	100

Tableau 2. Emplois par activité économique. Source : INSEE, recensement 1982.

	effectifs salariés (pourcentage du total)
industrie	24,9
BTP	9,1
Commerce	17,7
Services marchands	27,1
services non marchands	10,6
autre tertiaire	10,6

Tableau 3. Les effectifs salariés de l'agglomération nantaise par grands types d'activité en 1988. Source : INSEE - fichier ASSEDIC.

tranche effectif	< 10		10 à 49		50 à 99		> 100	
	1984	1989	1984	1989	1984	1989	1984	1989
activité / année								
agriculture	2 11	2 35	1 4	1 0	2	0	1	2
Industrie	1 607	1 599	3 16	3 29	5 6	5 8	7 4	6 0
industrie. agro-alim.	374	373	50	52	6	7	10	8
énergie	17	11	9	3	5	3	10	2
ind. biens intermédiaires	235	220	77	78	24	25	19	18
ind. biens d'équipement	377	389	98	113	13	11	23	21
ind. biens consommation	604	606	82	83	8	12	12	11
BTP	1 840	1 910	1 99	1 88	2 2	2 2	2 7	1 8
tertiaire	16 345	18 339	1 217	1 382	1 50	1 50	1 19	1 16
commerce	5 006	4 993	459	450	40	40	23	19
transport, télécom	505	642	88	89	21	21	8	9
services marchands	8 253	9 679	458	566	65	65	46	44
locat. crédit-bail	705	1 600	1	10	2	2	1	3
assurances	124	126	24	31	2	2	2	3
banques	213	212	63	82	5	5	9	11
services non marchands	1 539	1 087	124	154	15	15	30	27
total	20 003	22 083	1 746	1 909	2 29	2 29	2 21	1 96

Tableau 4. Nombre d'établissements selon leur taille dans l'agglomération nantaise selon les grands types d'activité économique en 1984 et 1989. Source : INSEE - fichier SIRENE.

situation géographique année	Nantes					Agglomération					France entière			agglos + de 200 000 hab		
	1984	1984 (%)	1987	1987 (%)	TC en % 87/84	1984	1984 (%)	1987	1987 (%)	TC en % 87/84	1984 (%)	1987 (%)	TC en % 87/84	1984 (%)	1987 (%)	TC en % 87/84
agriculture	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1,1	1	-7,6	1,5	1,3	-13,0
Industrie	17 519	21,4	14 203	17,6	-18,9	38 803	29,0	34 006	25,0	-12,3	37,0	33,2	-9,9	24,7	21,2	-14,00
industrie. agro-alim.	2 578	3,2	2 317	2,9	-10,1	5 014	3,8	4 761	3,5	-5,0	3,8	3,9	2,6	2,8	2,2	-21,0
énergie	173	0,2	245	0,3	41,6	374	0,3	430	0,3	15,0	1,8	0,8	-53,9	1,5	1,4	-7,0
ind. biens Intermédiaires	4 232	5,2	3 152	3,9	-25,5	12 220	9,1	10 265	7,5	-16,0	9,6	8,8	-8,2	6,1	4,8	-21,0
ind. biens d'équipement	7 185	8,8	5 784	7,2	-19,5	14 984	11,2	12 735	9,4	-15,0	12,3	11,0	-9,8	8,6	7,5	-13
ind. biens consommation	3 351	4,1	2 705	3,4	-23,9	6 211	4,6	5 815	4,3	-6,4	9,5	8,7	-8,3	5,7	5,2	-9
BTP	5 824	7,1	5 986	7,4	2,8	11 884	8,9	12 380	9,1	4,2	10,1	8,7	-13,7	6,4	6,3	-2
tertiaire	58 430	71,5	62 425	77,4	6,8	82 887	62,1	90 106	66,2	8,7	51,8	57,1	10,6	68,2	71,2	4
commerce	14 084	17,2	13 735	17,0	-2,5	23 954	17,9	24 112	17,7	0,7	17,0	15,1	-10,7	13,9	14,1	1
transport, télécom	4 862	5,9	4 558	5,7	-6,3	6 788	5,1	6 827	5,0	0,6	4,8	4,1	-14,8	6,9	6,4	-8
services marchands	22 461	27,5	26 694	33,1	18,8	31 015	23,2	36 904	27,1	19,0	20,3	21,7	7,0	21,5	23,2	8
locat. crédit-bail	136	0,2	140	0,2	2,9	361	0,3	394	0,3	9,1	0,4	0,6	40,2			
assurances	942	1,2	946	1,2	0,4	1 241	0,9	1 258	0,9	1,4	0,8	1,1	34,0			
banques	5 410	6,6	5 584	6,9	3,2	5 881	4,4	6 195	4,5	5,3	2,8	3,2	14,0			
services non marchands	10 535	12,9	10 768	13,4	2,2	13 647	10,2	14 416	10,6	5,6	5,4	11,2	105,7			
total	81 773	100,0	80 614	100,0	-1,4	133 574	100	136 192	100,0	2,0	100,0	100,0	0,3	100,0	100,0	

Tableau 5. Les effectifs salariés par grand type d'activité en 1984 et 1987.
Source : INSEE - fichier ASSEDIC (Nombre de salariés).

TC = taux de croissance

L'évaluation détaillée des effectifs salariés par secteur a été établie par l'INSEE grâce aux éléments du fichier Assedic pour les années de référence 1984 et 1987 (tableau 5). Dès 1987, la reprise économique, dont on a enregistré les premières manifestations en 1986, est sensible sur ces chiffres : le nombre de salariés progresse de 2618 unités.

On note un transfert d'activités de la ville-centre vers la périphérie. Entre 1984 et 1987, l'emploi régresse à Nantes (- 1,4 %) alors qu'il augmente dans l'agglomération hors Nantes (+ 7%) au nord comme au sud de la Loire. Dans l'agglomération nantaise, le taux de croissance de l'emploi est positif dans le secteur tertiaire (+ 12 %), mais négatif dans l'industrie (- 12,4 %), à l'exception du BTP et de l'énergie. Le secteur des services marchands voit sa main d'oeuvre augmenter de 19%.

En comparant les emplois par types d'activité de l'agglomération nantaise et des unités urbaines de plus de 200 000 habitants dont fait partie la ville de Nantes, plusieurs spécificités apparaissent clairement :

- le secteur du BTP est relativement important,
- malgré un taux de croissance non négligeable du secteur tertiaire, la part de celui-ci, en terme d'effectifs salariés, reste moins grande que celle de la moyenne des grandes villes,
- le secteur industriel semble bien représenté, et son taux de régression est voisin de celui rencontré dans les grandes villes ou dans l'ensemble des grandes villes.

L'agglomération nantaise a connu entre 1975 et 1987 une évolution relativement médiocre de l'emploi, comme le montre le tableau suivant. Ce résultat global d'évolution des emplois peut s'analyser comme la résultante d'un effet de structure d'activité et d'une dynamique propre, par référence à la performance moyenne des métropoles. Les meilleures structures d'activité concernent les zones les plus tertiaires (telles Toulouse, Rennes) et les moins bonnes les zones les plus industrielles. Nantes présente une dynamique intermédiaire (taux encore négatif) dans la mesure où elle reste encore une ville à forte composante industrielle

Classement des zones de métropole suivant l'évolution de l'emploi			Evolution des emplois Zones de métropole		Effet dynamique	
Rang 75-87	Rang 82-87	Zones	75-82 (1)	82-87 (2)	75-82 (1)	82-87 (2)
2	2	Rennes	14,9	3,9	1	5,1
9	5	Bordeaux	8	- 2	- 1,4	- 0,8
7	8	Strasbourg	8,9	- 2	- 1,4	- 0,8
6	1	Toulouse	10,2	6,6	- 0,5	3,3
5	6	Nantes	11,5	- 2,8	- 0,4	- 0,7

Tableau 6. Les zones de métropole : analyse des effets de structure d'activité et du dynamisme propre. Source : INSEE. Dossier Profil n° 25.

(1) emploi total

(2) emploi salarié des secteurs marchands (source ASSEDIC)

1.2.LE SECTEUR INDUSTRIEL

1.2.1. DONNEES GENERALES.

L'industrie représente 25 % des emplois salariés de l'agglomération en 1987 (33 % pour la France entière). L'agglomération nantaise présente un tissu industriel diversifié et il existe un véritable "catalogue" industriel local dominé par quelques grandes sociétés : Waterman, Carnaud, Saunier-Duval, Saupiquet, BN, MHS, Alcatel, Frigé-crème, ACB... ainsi qu'une multitude de PME plus discrètes mais aussi dynamiques.

L'industrie décline : entre 84 et 87, elle perd 19 % de ses salariés. Toutefois, une partie des pertes d'emplois correspond à des transferts vers la lointaine périphérie : si on analyse les chiffres des salariés de l'industrie pour l'ensemble du département, la diminution du nombre de salariés se fait à un rythme voisin de celui du reste de la France (-12 % d'emplois salariés en Loire-Atlantique entre 1986 et 1989, - 9% pour l'ensemble du pays).

Mais le relatif "déclin" de l'industrie est variable selon les secteurs. S'il est important pour l'industrie métallurgique, les constructions navales, l'industrie textile, l'extraction de minéraux et dans un degré moindre pour l'industrie chimique, 4 secteurs ont tout de même créé des emplois dans l'agglomération entre 84 et 87 : l'énergie (+ 15 %), la construction mécanique (+ 7,6 %), l'industrie du bois (+ 7,3 %) et l'imprimerie (+ 0,7 %).

Alors que l'emploi diminuait, globalement, le nombre d'entreprises est resté relativement stable, augmentant même légèrement (+ 65 entreprises en 5 ans). Le nombre de petites et moyennes entreprises est resté relativement stable ; ce sont surtout les grosses unités qui ont vu leur nombre diminuer, ce qui explique cette évolution.

Depuis 5 ans, ce sont essentiellement les communes de l'agglomération hors Nantes qui ont enregistré une hausse de leur potentiel industriel, le nord de la Loire arrivant largement en tête avec 143 établissements de plus. A l'inverse, Nantes a perdu 96 établissements industriels entre 1984 et 1989.

D'une manière générale, l'agglomération nantaise est relativement bien placée, sur le plan industriel, pour l'agro-alimentaire, la production de biens industriels et de bien d'équipements, mais est par contre faiblement représentée pour l'industrie des biens de consommation courante. Cette assertion est d'autant plus vraie si on effectue une comparaison des statistiques de l'agglomération nantaise avec celles de l'ensemble des agglomérations de plus de 200 000 habitants.

Trois principaux types d'industries se différencient nettement : les industries traditionnelles, les industries "high-tech" et les industries diverses.

secteurs	établissements (1989)		Emplois (1987)	
	Aggl. Nantaise	France	Aggl. Nantaise	France
ind. agro-alimentaires	1,7	2	3,5	3,9
Energie	0,3	0,4	0,3	0,8
Ind. biens intermédiaires	1,3	1,7	7,5	8,8
Ind. biens d'équipement	2,1	1,7	9,4	11
Ind. biens consommation	2,8	3,8	4,3	8,7

Tableau 7. Structure en pourcentage du nombre d'établissements et d'emplois industriels. Comparaison entre l'agglomération nantaise et la France entière. Source : INSEE. Fichiers ASSEDIC et SIRENE.

secteurs	établissements (89/84)		Emplois (87/84)	
	Aggl. Nantaise	France	Aggl. Nantaise	France
ind. agro-alimentaires	0,7	-5,5	-5	2,6
Energie	73,2	35,1	15	-53,9
Ind. biens intermédiaires	-3,9	-6,8	-1,6	-8,2
Ind. biens d'équipement	6,8	5,7	-1,5	-9,8
Ind. biens consommation	2,3	-6,8	-6,4	-8,3

Tableau 8. Evolution en pourcentage du nombre d'établissements et d'emplois industriels. Comparaison entre l'agglomération nantaise et la France entière. Source : INSEE. Fichiers ASSEDIC et SIRENE.

1.2.2 LES DIFFERENTES INDUSTRIES.

Les industries traditionnelles constituent un "héritage" en voie de mutation. En termes d'établissements, elles représentent plus de la moitié de l'industrie nantaise, soit plus de 1 000 établissements, répartis d'une manière plus ou moins homogène entre les différents secteurs.

Les industries mécaniques et métallurgiques : des restructurations.

Héritières du 19^{ème} siècle, elles demeurent avec 475 entreprises et près de 8 000 salariés, un pilier essentiel de l'économie locale représentant presque le quart des établissements et des effectifs industriels nantais. Elles se concentrent surtout au nord de la Loire, le long du fleuve ou dans les zones industrielles de Carquefou ou St-Herblain. Cependant, les friches industrielles, la vétusté des anciens quartiers industriels témoignent des difficultés d'adaptation à la concurrence économique, notamment sur les sites initiaux. D'ailleurs, le nombre d'établissements décroît à Nantes au profit de nouveaux secteurs plus dynamiques de l'agglomération. Si l'industrie mécanique résiste bien et crée des emplois, les industries métallurgiques ont perdu 23 % de leurs emplois salariés entre 1984 et 1987.

L'industrie agro-alimentaire : toujours un secteur fort.

Biscuiteries, sucreries, conserveries, raffineries ont composé longtemps l'image de marque économique nantaise avec une panoplie de produits de renommée internationale et quelques figures de l'agro-alimentaire,

comme Saupiquet (2 000 salariés), LU, BN (Biscuiterie Nantaise, 1 000 salariés), Tipiak (coleader mondial du tapioca avec General Foods) ou Beghin Say.

Des transferts en périphérie ont fait baisser le poids de la ville de Nantes, puisque 40 % des entreprises agro-alimentaires se répartissent dans le reste de l'agglomération. La société LU, trop à l'étroit dans les locaux du centre ville a choisi une commune encore plus éloignée au sud du département, pour une organisation plus rationnelle de son activité et l'adéquation aux nouvelles réalités économiques.

Sur l'ensemble de l'agglomération, l'emploi reste stable (-5 % d'emplois entre 84 et 87), ainsi que le nombre d'établissements. Sur l'ensemble du département de Loire Atlantique, l'industrie agro-alimentaire représente une proportion plus importante de l'emploi qu'en moyenne nationale (4,9 % des emplois salariés en 1989 en Loire-Atlantique, contre 3,6 % en moyenne nationale).

La construction navale : la fin des activités nantaises

Avec la fermeture des chantiers Dubigeon en 1987, disparaissaient les derniers chantiers navals de Nantes, l'une des traditions économiques de la ville, confirmant le glissement des activités portuaires vers l'aval. Aujourd'hui, quatre entreprises de plus de 50 salariés, dont l'arsenal à Indret avec plus de 1 000 personnes, sont recensées dans l'agglomération et deux à Nantes. La construction navale reste toutefois présente dans la région, avec les chantiers de Saint-Nazaire, qui comptent aujourd'hui parmi les plus importants de France après la dure restructuration industrielle qu'a connu ce secteur.

Les industries textiles et chimiques.

Elles représentent 80 établissements et près de 1 500 salariés. Elles sont globalement en déclin, en particulier l'industrie textile. A noter la présence d'entreprises renommées, telle la société DIM à Carquefou.

Les industries "high-tech".

L'implantation d'industries de haute technologie symbolise un certain intérêt économique des entreprises à s'installer dans un système productif local et la nouvelle vocation de l'agglomération nantaise.

Les industries électriques et électroniques connaissent un essor depuis ces dernières années (emploi stable ; 11 % d'établissements en plus entre 1984 et 1989). Les constructions aéronautiques regroupent 2 600 salariés dans l'agglomération nantaise, dont les trois quarts travaillant à l'Aérospatiale à Bouguenais. Il faut noter également que les hautes technologies peuvent se rencontrer dans les secteurs traditionnels (exemple : ACB...).

Les autres industries : un potentiel important.

L'industrie du bois, du caoutchouc et l'imprimerie concentrent 642 établissements. Elles font preuve d'un certain dynamisme : l'emploi comme le nombre d'établissements sont en hausse, en particulier dans l'industrie du bois.

Seule l'industrie du caoutchouc est en retrait, perdant 20 % de ses emplois.

Le BTP.

Le BTP, traditionnellement actif, représente 9,1 % des actifs de l'agglomération en 1987 (8,7 % pour la France entière). La part du secteur est donc proche de celle qu'elle occupe dans l'ensemble du pays, ainsi que de celle d'autres grandes villes comparables. Le secteur crée à nouveau des emplois depuis 1985, après en avoir beaucoup perdu au début de la décennie traduisant vraisemblablement des restructurations et des gains de productivité, ainsi que la mauvaise conjoncture du secteur au début des années 80.

situation	Nantes		Agglomération		
	1984	1989	1984	1989	TC 89/84
secteurs industriels / année					
ind. agro-alimentaires	278	267	440	443	0,7
Energie	28	34	41	71	7,3
Prod. minerais	34	34	88	84	-4,5
Ind. chimique	58	46	85	80	-5,9
Fonderie, métallurgie	80	45	177	156	-11,9
Const. mécanique	172	157	299	319	6,7
Const. élect. et électron.	114	113	176	195	10,8
Automobile	11	8	18	22	22,2
Const. aéro et navale	9	4	18	10	-44,4
Ind. textile	91	72	126	101	-19,8
Ind. du bois	221	208	339	346	2,1
Imprimerie	166	177	218	255	17
Ind du caoutchouc.	15	15	34	41	20,6
total	1 276	1 180	2 058	2 123	3,1

Tableau 9. Les établissements industriels en 1984 et 1989. Source : INSEE - Fichier SIRENE (Nombre d'établissements). TC = taux de croissance.

situation	Nantes		Agglomération		
	1984	1987	1984	1987	TC 87/84
secteurs industriels / année					
ind. agro-alimentaires	2 578	2 317	5 014	4 761	-5,0
Energie	173	245	374	430	15,0
Prod. minerais	376	294	3 298	2 739	-17,0
Ind. chimique	1 076	948	1 630	1 486	-8,8
Fonderie, métallurgie	2 715	1 766	4 659	3 610	-22,5
Const. mécanique	2 287	2 184	4 001	4 306	7,6
Const. élect. et électron.	3 408	3 402	6 340	6 032	-4,9
Automobile	37	35	188	146	-22,3
Const. aéro et navale	1 453	163	4 455	2 251	-49,5
Ind. textile	616	432	1 595	1 214	-23,9
Ind. du bois	1 069	996	2 818	3 023	7,3
Imprimerie	1 548	1 243	2 219	2 235	0,7
Ind du caoutchouc.	183	178	2 212	1 773	-19,8
total	17 519	14 203	38 803	34 006	-12,4

Tableau 10. Les effectifs salariés dans l'industrie de l'agglomération nantaise en 1984 et 1987. Source : INSEE - Fichier ASSEDIC (Nombre de salariés).

tranche d'effectifs	< 10 salar.		10-49 salar		50-99 salar.		> 100 salar	
	1984	1989	1984	1989	1984	1989	1984	1989
secteurs / année	1984	1989	1984	1989	1984	1989	1984	1989
ind. agro-alimentaires	374	373	50	52	6	7	10	8
Energie	17	11	9	3	5	3	10	2
Prod. minerais	53	54	25	21	7	5	3	3
Ind. chimique	52	46	24	21	7	7	2	3
Fonderie, métallurgie	126	108	31	32	10	8	10	8
Const. mécanique	221	231	62	67	4	4	12	9
Const. élect. et électron.	127	138	32	39	8	5	9	10
Automobile	16	15	1	5	1	1	0	0
Const. aéro et navale	13	5	3	2	0	1	2	2
Ind. textile	110	83	8	10	2	1	6	5
Ind. du bois	302	308	27	29	5	3	5	5
Imprimerie	176	202	37	40	1	6	4	3
ind. caoutchouc	23	25	9	8	0	6	2	2
total	1610	1599	318	329	56	57	75	60

Tableau 11. La taille des établissements industriels de l'agglomération nantaise en 1984 et 1989 - Source : INSEE - Fichier SIRENE.

1.3. LE SECTEUR TERTIAIRE

1.3.1. DONNEES GENERALES.

L'expérience du TGV Sud-Est a montré que le secteur tertiaire, et plus particulièrement le "tertiaire supérieur" est le secteur d'activité pour lequel on observe a priori le plus d'effets, sur les aires de marchés et l'organisation des entreprises. On trouvera ici l'analyse concernant ce secteur. Une attention particulière sera apportée à l'étude du "tertiaire supérieur".

Le secteur tertiaire a connu dans la deuxième moitié des années 80 une certaine croissance, mais plus modérée que pour l'ensemble du pays, et surtout, plus faible que celle enregistrée dans d'autres grandes métropoles d'équilibre comparables, en particulier dans le domaine des services marchands.

Au sens de la nomenclature INSEE, le tertiaire regroupe les catégories 8 à 14 de la décomposition en 15 catégories des différents secteurs d'activité :

- commerce
- transport, télécommunication,
- Services marchands,
- Location, crédit bail, immobilier, assurances, organismes financiers,
- services non marchands.

Situation géographique	Taux de croissance (1989/1986)
Loire Atlantique (Nantes)	12,0
France	17,5
Gironde (Bordeaux)	22,1
Haute Garonne (Toulouse)	26,9
Bas Rhin (Strasbourg)	45,3

Tableau 12. Taux de croissance de l'emploi dans le secteur tertiaire (y compris commerce) entre 1986 et 1989, dans certains départements comprenant une grande ville comparable à Nantes.

Les services non marchands.

Les services non marchands recouvrent toutes les activités des administrations et services publics, et leur évolution dépend des décisions les concernant : régionalisation, décentralisation, création ou suppression d'emplois... En 1987, ils représentent dans l'agglomération nantaise 10,6 % des emplois salariés, (11,2 % pour la France entière).

Depuis ces vingt dernières années, un certain nombre de décentralisations administratives ont été réalisées à Nantes. Ces opérations ont été conçues depuis l'origine comme participant à la politique de rééquilibrage Paris-Province, et à celle du renforcement des métropoles d'équilibre. La relative proximité de Paris, un certain environnement économique, professionnel et culturel, sont autant de critères qui sont déterminants dans la décision finale du site de la décentralisation. Parallèlement, des premières opérations réalisées ont

été perçues comme une valorisation de la ville sur le plan économique. Ces différentes décentralisations ont contribué à préciser certaines fonctions métropolitaines et trois types d'établissements ont été concernés :

- les établissements administratifs à vocation nationale (environ 3 500 personnes en 1986) dont le service des affaires étrangères, la trésorerie générale pour l'étranger, le service du casier judiciaire national ;
- les établissements administratifs à compétence territoriale, porteurs d'emplois qualifiés (CETE, INSEE, direction des Télécommunications...)
- les centres de recherche, indispensables pour assurer le développement économique (environ 1 000 personnes en 1986), ils s'appuient sur des spécialités régionales traditionnelles ou nouvelles, telles l'agro-alimentaire (INRA), la mer (l'IFREMER) ou le génie urbain (CSTB) ; ces établissements entretenant des relations précises avec des structures d'enseignement supérieur et des entreprises régionales.

Les services marchands

Les services marchands à destination des particuliers et des entreprises voient leur activité se développer, en liaison avec l'évolution structurelle de la consommation des ménages, une certaine évolution du pouvoir d'achat, de nouvelles structures économiques se traduisant par une plus grande division des tâches (développement des services aux entreprises).

Si l'évolution dans ce secteur est positive, le taux de croissance observé est loin d'être aussi élevé que dans l'ensemble du pays et dans certaines grandes métropoles régionales. La "spécialisation" de Nantes dans le secteur tertiaire est donc toute relative. Les banques, organismes financiers et assurances, regroupant des activités concernant aussi bien des particuliers que des entreprises, voient depuis 5 ans augmenter plus sensiblement leurs effectifs, compensant en partie le relatif "déficit de croissance" dans le secteur des services marchands.

Situation géographique	progression 1989/1986	progression 1989/1980
Loire-Atlantique (Nantes)	13	14
Gironde (Bordeaux)	22	18
Haute-Garonne (Toulouse)	35	38
Bas-Rhin (Strasbourg)	47	36
France entière	33	40

Tableau 13. Evolution, en %, du nombre d'emplois salariés dans le secteur des services marchands, dans certains départements comprenant une grande ville comparable à Nantes et en France. Source : INSEE - Fichier SIRENE.

Le commerce

Le commerce de l'agglomération nantaise représente en 1989 540 000 m² de surfaces, dont 46 % de grandes surfaces de plus de 400 m² et 54 % de petits commerces. La densité commerciale varie selon les années et la localisation, et décroît en s'éloignant de la ville-centre :

- ville de Nantes : 1,473 m² par habitant,

- 1 ère couronne : 1,128 m² par habitant
- 2 ème couronne : 0,693 m² par habitant

Les surfaces de vente ont progressé de 29 % entre 1986 et 1989, passant de 420 000 m² à 540 000 m². La croissance a été plus élevée en périphérie (+ 45 %) que dans la ville de Nantes (+ 17 %). Certains secteurs d'activité ont connu une forte progression : l'alimentaire, l'équipement pour la maison, la réparation et l'hôtellerie. Le phénomène d'évasion de la population vers la périphérie a également favorisé l'implantation de grandes surfaces multi-spécialisées ou spécialisées (meubles, bricolage, électroménager, jardinerie) à l'extérieur de la ville. Le plus souvent, ces grandes surfaces sont localisées le long des grands axes routiers (route de Vannes, route de Paris, route de Pornic, etc...).

On dénombre 5 565 unités, dont les deux tiers sont situées dans la ville-centre. Quelques chiffres clés :

- 11 hypermarchés (plus de 5 000 m²),
- 50 supermarchés (de 400 à 5 000 m²),
- 6 centres commerciaux de plus de 20 boutiques.

En terme d'emploi, 24 112 salariés travaillent dans le commerce nantais, dont plus de la moitié dans la ville-centre. Globalement, les effectifs des établissements commerciaux ont progressé.

	Nantes		Agglomération	
année	1984	1989	1984	1989
Etablissements	3714	3442	5524	5565

	1984	1987	1984	1987
année	1984	1987	1984	1987
Salariés	14084	13735	23954	24112

Tableau 14 et 14 bis. Etablissements et salariés du commerce en 1984, 1987, 1989 à Nantes. Source : INSEE, fichiers SIRENE et ASSEDIC.

L'agglomération nantaise comptabilise les deux-tiers des emplois commerciaux du département.

1.3.2. LE TERTIAIRE SUPERIEUR.

Définition et présentation

La définition suivante peut être retenue : "un établissement du tertiaire supérieur crée ou transforme une décision au plus haut niveau, il élabore, participe au progrès scientifique et technique, il recueille ou diffuse l'information. Tous les établissements qui sont en amont de la décision économique détiennent un pouvoir : politico-administratif, économique et financier, scientifico-technique". (M. GAUTRON - Cahiers du CNRS "les nouveaux dynamismes régionaux - Les activités du tertiaire supérieur" - Juillet 1987).

De ce point de vue, on peut donc considérer que les sièges sociaux,

les directions générales, les services rendus aux entreprises (laboratoires de recherche, bureaux d'étude, sociétés de conseil, universités, grandes écoles...) appartiennent au tertiaire supérieur.

Les services aux entreprises jouent un rôle important dans le développement local, les nouveaux secteurs de production étant de plus en plus étroitement liés à l'utilisation de services. Ils sont indispensables au fonctionnement actuel des entreprises de commercialisation et de production. Leur existence à un niveau décentralisé est pour les établissements régionaux la garantie d'une possibilité d'autonomie.

Les activités d'études, conseil et assistance (E.C.A.)

Nous nous proposons d'effectuer un "zoom" sur les activités d'études, conseils et assistance, qui sont incluses, dans la nomenclature de l'INSEE, dans les services marchands rendus aux entreprises. Les études et recherches effectuées dans le cadre de la mise en service du TGV Sud-Est avaient également analysé les conséquences du TGV sur les stratégies, les localisations et les aires de marché de ce type d'entreprises. Il sera ainsi possible lorsque la phase d'observation après la mise en service du TGV sera réalisée de tenter une comparaison des effets des deux lignes de TGV Sud-Est et Atlantique, sur ces activités du tertiaire supérieur.

"L'ensemble de ces E.C.A. à un niveau décentralisé, est pour l'entreprise, la garantie d'une possibilité d'autonomie, évitant le recours au centre parisien. Selon leur performance, l'intérêt de leur utilisation pour la région sera plus ou moins important. Ils doivent être de qualité mais aussi exister en nombre suffisant avec une certaine diversité pour que les entreprises aient la certitude de pouvoir trouver ce qui leur convient... Les E.C.A. sont également déterminants pour le développement régional. Les nouveaux secteurs de production sont de plus en plus liés à l'utilisation d'informations, de services. L'analyse des technopoles a montré l'importance des liens qui se créent autour des activités de matières grises. Les services aux entreprises, d'une certaine manière, font partie de ces éléments qui semblent pouvoir favoriser le développement des entreprises productives. Le fait d'en disposer à proximité ne peut être que positif". (Effets indirects du TGV et transformations du tertiaire supérieur en Rhône-Alpes - Etudes et Recherches - M.A. Buisson - décembre 1986.)

Ces activités d'études, conseil et assistance correspondent au code 77 du niveau 600 de la nomenclature des activités économiques de l'INSEE et sont réparties en 15 grandes catégories. Les E.C.A. ne représentent qu'une faible part du secteur tertiaire. Par contre, pour les 16 096 salariés des services rendus aux entreprises, 13 030 salariés (soit 81 %) y travaillent. Les ECA connaissent une forte augmentation d'effectifs depuis 1984 (+ 33,5 %) et ont créé plus de 3 000 emplois entre 1984 et 1987.

Les établissements d'E.C.A.

Les E.C.A. regroupent 2 529 établissements, dont les 3/4 sont situés dans la ville-centre. Par contre, les taux de croissance sont supérieurs en périphérie. Certaines activités sont plus développées que d'autres : tel est le cas des cabinets d'architectes (plus de 300 dans l'agglomération), des cabinets

d'études informatiques et d'organisation, qui détiennent le taux de croissance le plus élevé (+ 223 % en 5 ans !), des cabinets juridiques et des cabinets d'expert-comptables, sans oublier "les services divers aux entreprises" qui regroupent plus de 600 établissements.

D'autres activités, encore peu présentes dans l'agglomération nantaise, connaissent une forte progression. Ce sont les cabinets d'études économiques et sociologiques et les cabinets de conseil en information et documentation.

Les E.C.A. concernent essentiellement des petites unités : seulement 10 % des établissements occupent plus de 10 salariés et 2 % plus de 50 personnes.

Au 31 décembre 1987, 13 000 salariés travaillaient dans les E.C.A., le quart d'entre eux ayant été recrutés en 4 ans. Cette branche est donc très dynamique et presque tous les secteurs sont pourvoyeurs d'emplois, en particulier les cabinets d'informatique, d'études économiques et sociologiques, de publicité, et les prestations temporaires de personnel. Seuls, les cabinets de géomètre et les établissements de "travaux à façon divers" (hors informatique) ont sensiblement régressé.

situation Activité / année	Nantes		Agglomération		
	1984	1987	1984	1987	87/84
Cabinets d'études techniques	872	922	1 330	1 676	1,26
cabinets d'études éco et socio	34	120	81	152	1,88
cab. études informatiques et organisation	489	926	558	1 237	2,22
travaux à façon informatique	411	421	903	1 019	1,13
cabinets d'architecte	293	365	376	473	1,26
cabinets de métreur et géomètre	60	57	126	103	0,82
cab. conseil information et documentation	98	126	99	146	1,47
cabinets juridiques	587	716	830	971	1,17
cabinets experts-comptables	763	887	959	1 140	1,19
créateurs et interméd. en publicité	358	534	415	594	1,43
régiers publicitaires	363	260	428	653	1,53
travaux à façon divers	143	122	155	136	0,88
prestation temporaire de personnel	1 366	2 454	1 481	2 677	1,81
services divers aux entreprises	1 478	1 641	1 852	1 980	1,07
ordres et syndicats prof.	146	163	157	173	1,10
total	7 449	9 614	9 750	13 030	1,34

Tableau 18. Les effectifs salariés du tertiaire supérieur en 1984 et 1987. Source : INSEE - fichier ASSEDIC.

Le niveau d'emploi des services de conception-réalisation du tertiaire supérieur a été analysé par l'INSEE pour différentes métropoles (en 1987). Nantes fait partie tout comme des agglomérations telles que Rouen, Toulouse et Montpellier, des zones de métropole qui concentrent fortement les services du tertiaire supérieur et dépassent la moyenne des zones de métropole en niveau de représentation de ces services, jouant ainsi leur rôle de métropole régionale. L'agglomération nantaise semble relativement bien placée au niveau des régies publicitaires, des services divers, du crédit bail-immobilier, des

situation	Nantes		Agglomération			France		
	1984	1989	1984	1989	89/84	1984	1989	89/84
Activité / année								
Cabinets d'études techniques	164	160	221	248	1,12	21636	26415	1,22
cabinets d'études éco et socio	18	34	23	42	1,83	3477	4882	1,40
cab. études informatiques et organisation	67	206	85	275	3,24	6676	19285	2,89
travaux à façon informatique	45	55	70	84	1,20	2969	4736	1,60
cabinets d'architecte	223	244	278	305	1,10	19724	24970	1,27
cabinets de métreur et géomètre	24	27	44	55	1,25	5964	5307	0,89
cab. conseil information et documentation	18	45	20	62	3,10	4054	8394	2,07
cabinets juridiques	180	196	198	224	1,13	23972	27140	1,13
cabinets experts-comptables	135	168	178	211	1,19	14657	16423	1,12
créateurs et interméd. en publicité	91	113	111	149	1,34	10639	16308	1,53
régiers publicitaires	17	21	21	33	1,57	1747	3054	1,75
travaux à façon divers	41	73	72	109	1,51	7951	12166	1,53
prestation temporaire de personnel	47	46	51	54	1,06	1701	1239	0,73
services divers aux entreprises	251	416	329	603	1,83	21919	39690	1,81
ordres et syndicats prof.	71	71	78	75	0,96	5421	6343	1,17

Tableau 16. Les établissements du tertiaire supérieur en 1984 et 1989. Source : INSEE, fichier SIRENE.

situation	< 10 salariés		10 à 49 salar.		50 à 99 salar.		> 100 salar.	
	1984	1989	1984	1989	1984	1989	1984	1989
Activité / année								
Cabinets d'études techniques	195	210	24	24	4	0	1	2
cabinets d'études éco et socio	23	39	0	0	0	1	0	0
cab. études informatiques et organisatio	78	238	6	6	1	3	0	1
travaux à façon informatique	50	57	17	17	2	0	0	1
cabinets d'architecte	264	294	9	9	2	0	0	0
cabinets de métreur et géomètre	42	51	2	2	0	0	0	0
cab. conseil information et documentati	18	57	2	2	0	0	0	0
cabinets juridiques	188	192	26	26	0	0	0	0
cabinets experts-comptables	137	170	24	24	1	1	0	0
créateurs et interméd. en publicité	102	133	8	8	1	1	0	2
régiers publicitaires	14	28	5	5	1	1	1	1
travaux à façon divers	71	104	1	1	0	0	0	0
prestation temporaire de personnel	19	26	18	18	12	10	2	3
services divers aux entreprises	297	553	20	20	4	4	6	3
ordres et syndicats prof.	73	59	5	5	0	0	0	1
total	1 571	2 221	167	227	28	23	10	14

Tableau 17. La taille des établissements du tertiaire supérieur de l'agglomération nantaise en 1984 et 1989. Source : INSEE, fichier SIRENE

cabinets juridiques et du travail intérimaire.

service / métropole	Rennes	Bordeaux	Strasbourg	Toulouse	Nantes
cabinets juridiques	5	7	15	11	8
experts comptables	14	5	10	17	13
création publicité	3	8	6	5	10
régies publicitaires	7	12	13	14	5
travaux divers	4	3	22	1	11
travail intérieur	5	9	10	17	8
services divers	20	5	12	4	6
cadres professionnels	11	9	16	19	17
auxil. financ., assurances	12	4	2	16	7
promotion immobilière	10	8	5	13	20
locat. biens consommation	16	11	5	10	8
crédit bail immobilier	10	11	19	3	7
autres locations	15	1	10	16	7

Tableau 19. Niveau d'emplois de service (Rang des métropoles selon le nombre d'emplois). Source : INSEE - Dossier PROFIL n° 25)

Quatre secteurs dynamiques : études économiques et sociologiques, informatique, expertise-comptable et publicité.

A partir de l'évolution de l'emploi et du nombre d'établissements, quatre activités, parmi les plus dynamiques, ont été sélectionnées afin d'effectuer une analyse plus approfondie. Il s'agit des :

- cabinets d'études économiques et sociologiques (code 7702) : 40 établissements pour 152 salariés,
- cabinets d'études informatiques et d'organisation (code 7703) : 272 établissements pour 1 237 salariés
- cabinets d'experts-comptables (code 7709) : 211 établissements pour 1140 salariés
- créateurs et intermédiaires en publicité (code 7710) : 128 établissements pour 594 salariés.

Au sein de chacune des catégories, les activités sont parfois très diverses. Les activités d'études économiques, sociologiques ou informatiques exigent un personnel qualifié : ingénieurs, techniciens supérieurs, ce qui n'est pas toujours le cas de la branche "travaux à façon informatique" effectuant essentiellement des saisies de données et de traitements. Les créateurs en publicité demandent également une qualification importante de leur personnel, dont la créativité est fondamentale. Les experts-comptables et analystes financiers, indispensables pour toute entreprise, apparaissent comme une branche très vaste et diversifiée. Les fonctions essentielles de tous ces secteurs d'activités sont localement liées aux entreprises de production et commercialisation.

L'analyse de ces quatre secteurs a été menée à un niveau géographique plus fin : les communes de l'agglomération et les quartiers de la ville de Nantes (définition INSEE). Une cartographie du nombre des

CODES APE	7702			7703			7709			7710			TOTAL 4 CODES		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
QUARTIERS NANTES															
St-Pierre	1	1	1	10	-	10	11	1	9	7	-	6	29	2	26
Graslin	11	1	9	35	1	27	20	3	15	22	5	17	88	12	68
Vierme	-	-	-	2	1	1	2	1	1	5	-	4	9	2	6
CENTRE	12	2	10	47	2	38	33	5	25	34	5	27	116	16	100
St-Donation	-	-	-	9	-	7	6	2	6	5	-	4	20	2	17
Malakoff	1	-	-	1	-	1	2	-	2	3	-	3	7	-	6
Gloriette	-	-	-	11	2	5	3	1	1	5	-	5	19	3	11
GARE	1	-	-	21	2	13	11	3	9	13	-	12	46	5	34
Mellinet	1	-	1	11	1	9	15	4	8	14	3	13	41	8	31
Monselet, Hauts Pavés	2	-	2	11	1	8	12	4	10	5	-	4	30	5	24
Versailles, St-Félix	2	-	2	3	-	3	2	-	2	6	-	5	13	-	12
Doulon	-	-	-	2	-	2	3	1	2	5	-	4	10	1	8
Beaulieu	1	1	-	13	4	9	6	2	5	-	-	-	20	7	14
Prairie au duc	1	-	1	9	1	8	4	1	4	7	1	5	21	3	18
Ste-Anne	3	-	3	5	-	3	2	-	1	-	-	-	10	-	7
Chantenay	-	-	-	2	-	2	-	-	-	4	-	4	6	-	6
Zola	-	-	-	4	-	3	1	-	1	-	-	-	5	-	4
Grillaud	1	-	1	-	-	-	5	2	5	-	-	-	6	2	6
Rd Pt de Vannes	1	-	1	3	-	3	15	2	13	5	1	5	24	3	22
Rd Pt de Rennes	1	-	1	6	-	6	9	1	7	2	-	2	18	1	16
Petit Port	1	-	1	9	1	9	8	1	8	1	-	1	19	2	19
Rd Pt de Paris	-	-	-	2	-	2	2	-	1	1	-	1	5	-	4
Les Nouillères	-	-	-	1	-	1	1	-	1	1	-	1	3	-	3
Vieux-Doulon	1	-	1	2	-	1	-	-	-	-	-	-	3	-	2
St-Jacques	-	-	-	4	-	3	8	-	8	2	-	1	14	-	12
Chevré	-	-	-	5	1	4	-	-	-	1	-	1	6	1	5
Bellevue	-	-	-	1	-	1	1	-	1	-	-	-	2	-	2
La Contrie	-	-	-	-	-	-	2	1	1	1	-	1	3	1	2
Les Dervallières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Le Breil, Carcouët	-	-	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-	1	-	1
Malville, Beauséjour	-	-	-	1	-	1	2	-	2	-	-	-	3	-	3
Talence	-	-	-	1	-	1	3	1	3	1	-	1	5	1	5
La Boissière	-	-	-	3	-	3	10	2	10	-	-	-	13	2	13
La Géraudière	-	-	-	1	-	1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
L'Eraudière	-	-	-	8	-	7	5	1	4	6	1	5	19	2	16
La Beaujoire	2	-	2	24	2	19	7	2	6	1	-	1	34	4	28
St-Joseph	-	-	-	3	-	2	-	-	-	-	-	-	3	-	2
TOTAL NANTES	30	3	26	202	15	162	168	33	138	98	11	94	498	62	420
		12%	87%		8%	80%		20%	82%		11%	96%		12%	85%

7702 : Cabinet d'études économiques et sociologiques

7703 : Cabinet d'études informatiques et d'organisation

7709 : Cabinet d'expertise comptable et analyse financière

7710 : Créateurs et intermédiaires en publicité

A = Total

B = + 10 salariés

C = Siège social à Nantes

Tableau 20. Nombre d'établissements pour les quatre codes du tertiaire supérieur dans la ville de Nantes - Source : INSEE - Fichier SIRENE - 1989

CODE APE	7702			7703			7709			7710			TOTAL 4 CODES		
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
COMMUNES															
Basse-Goulaine	-	-	-	2	-	2	-	-	-	2	-	2	4	-	
Bouguenais	-	-	-	1	-	1	4	-	4	-	-	-	5	-	5
Carquefou	1	-	1	11	9	10	5	1	5	2	-	2	19	10	18
La Chapelle/Erdre	-	-	-	5	1	3	7	-	7	1	-	1	11	1	11
Couëron	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-	2
Indre	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2	2	-	2
La Montagne	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Orvault	1	-	1	9	1	6	10	2	8	1	-	1	21	3	16
Le Pellerin	1	-	1	1	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Rezé	-	-	-	3	1	3	4	1	4	4	-	3	11	2	10
Saint-Herblain	3	-	2	22	4	17	10	3	8	8	2	5	43	9	32
St-Jean-de-Boiseau	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sainte-Luce/Loire	-	-	-	7	4	6	-	-	-	-	-	-	7	4	6
St-Sébastien/Loire	1	-	1	9	1	9	1	-	1	7	-	6	18	1	17
Sautron	2	-	2	-	-	-	1	-	1	1	-	1	4	-	4
Les Sorinières	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thouaré/Loire	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Vertou	1	-	1	2	-	1	1	-	1	3	-	2	7	-	5
AGGLOMERATION (sauf Nantes)	10	-	9 90%	70	21 30%	59 85%	43	7 15%	39 90%	30	2 7%	27 90%	153	30 20%	134 88%

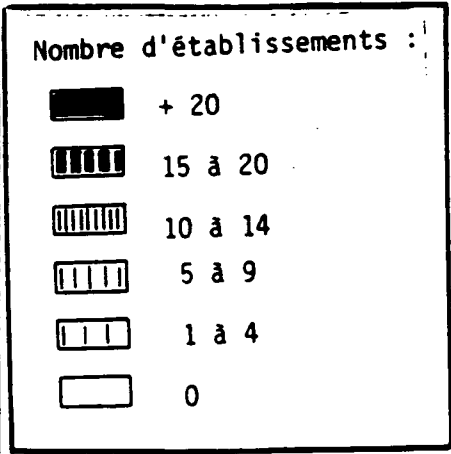
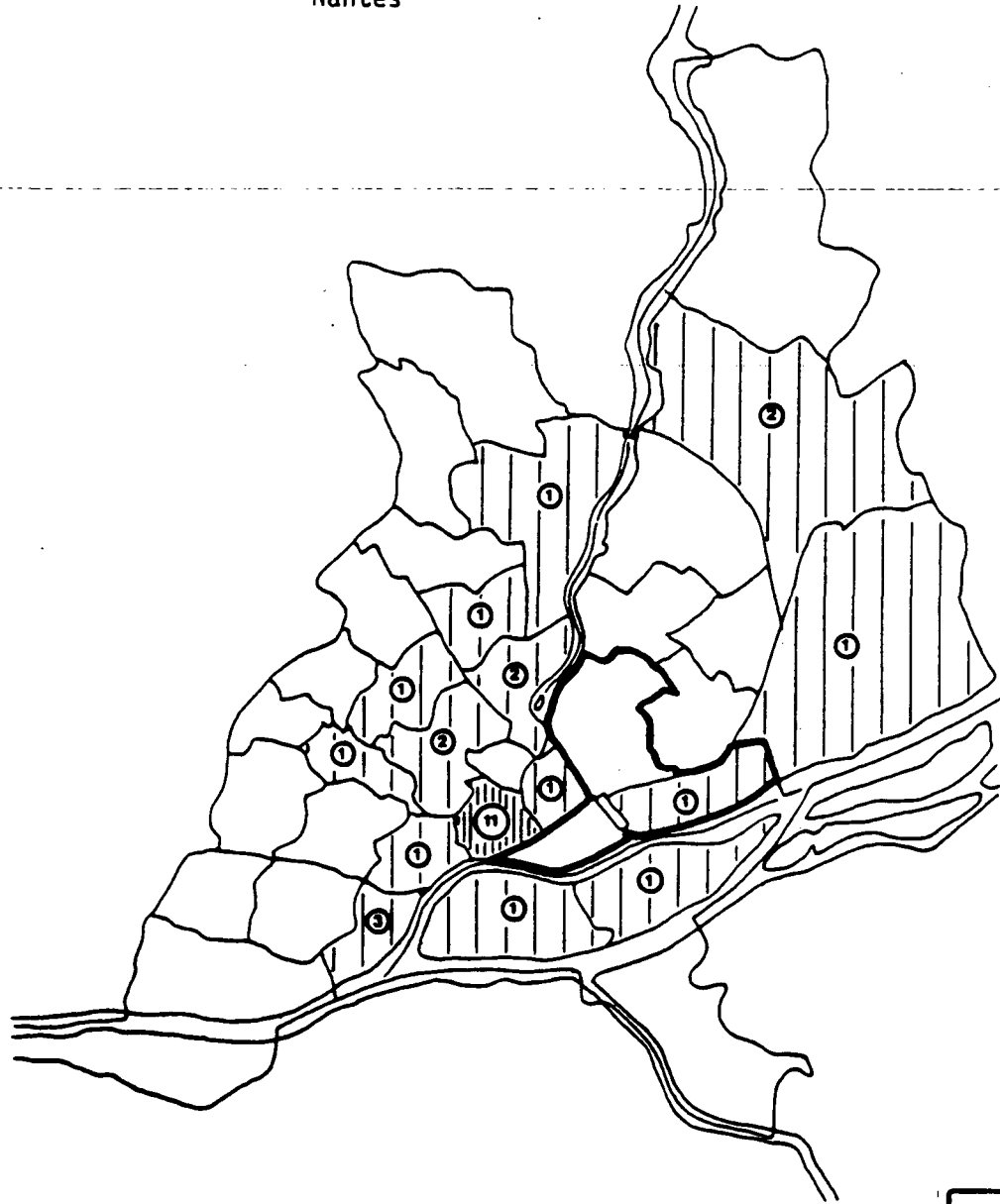
7702 : Cabinet d'études économiques et sociologiques
7703 : Cabinet d'études informatiques et d'organisation
7709 : Cabinet d'expertise comptable et analyse financière
7710 : Créateurs et intermédiaires en publicité

A = Total
B = + 10 salariés
C = Siège social à Nantes

Tableau 21. Nombre d'établissements pour les quatre codes du tertiaire supérieur dans l'agglomération - Source : INSEE - Fichier SIRENE - 1989

CABINETS D'ETUDES ECONOMIQUES ET SOCIOLOGIQUES

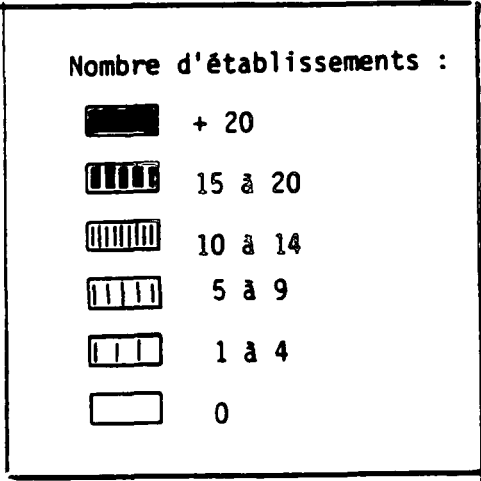
Nantes



- 01 Saint-Pierre
- 02 Centre
- 03 Ouest
- 04 Vieux
- 05 St-Christophe - Jardin des Plantes
- 06 Malakoff
- 07 Centre
- 08 Malakoff
- 09 Malakoff
- 10 Malakoff, Beau-Puits
- 11 Vieux-Beau-Puits, Carrière, St-Pierre
- 12 Centre (Dohy)
- 13 Centre
- 14 France en Dix
- 15 Saint-Antoine
- 16 Chambray (Libéral)
- 17 Zola
- 18 Centre
- 19 Centre
- 20 Beau-Puits de Venise
- 21 Beau-Puits de Venise
- 22 Beau-Puits de Venise
- 23 Beau-Puits de Venise
- 24 Beau-Puits de Venise
- 25 Les Nouragues
- 26 Vieux-Beau-Puits - Marais
- 27 Saint-Jacques
- 28 Chambray, Beau-Puits
- 29 Beau-Puits
- 30 La Courbe
- 31 Les Oubliettes
- 32 La Boule, Carrière
- 33 Malakoff, Beau-Puits
- 34 Ternes
- 35 La Boule
- 36 La Courbe
- 37 La Courbe
- 38 La Courbe, La Planchette
- 39 La Courbe, La Courbe
- 40 La Courbe, La Courbe
- 41 La Courbe
- 42 Saint-Jacques

CABINETS D'ETUDES INFORMATIQUES ET D'ORGANISATION

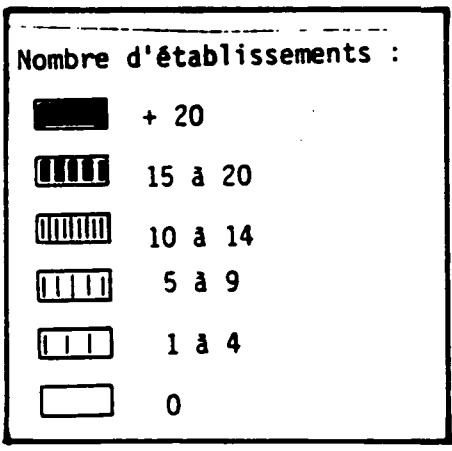
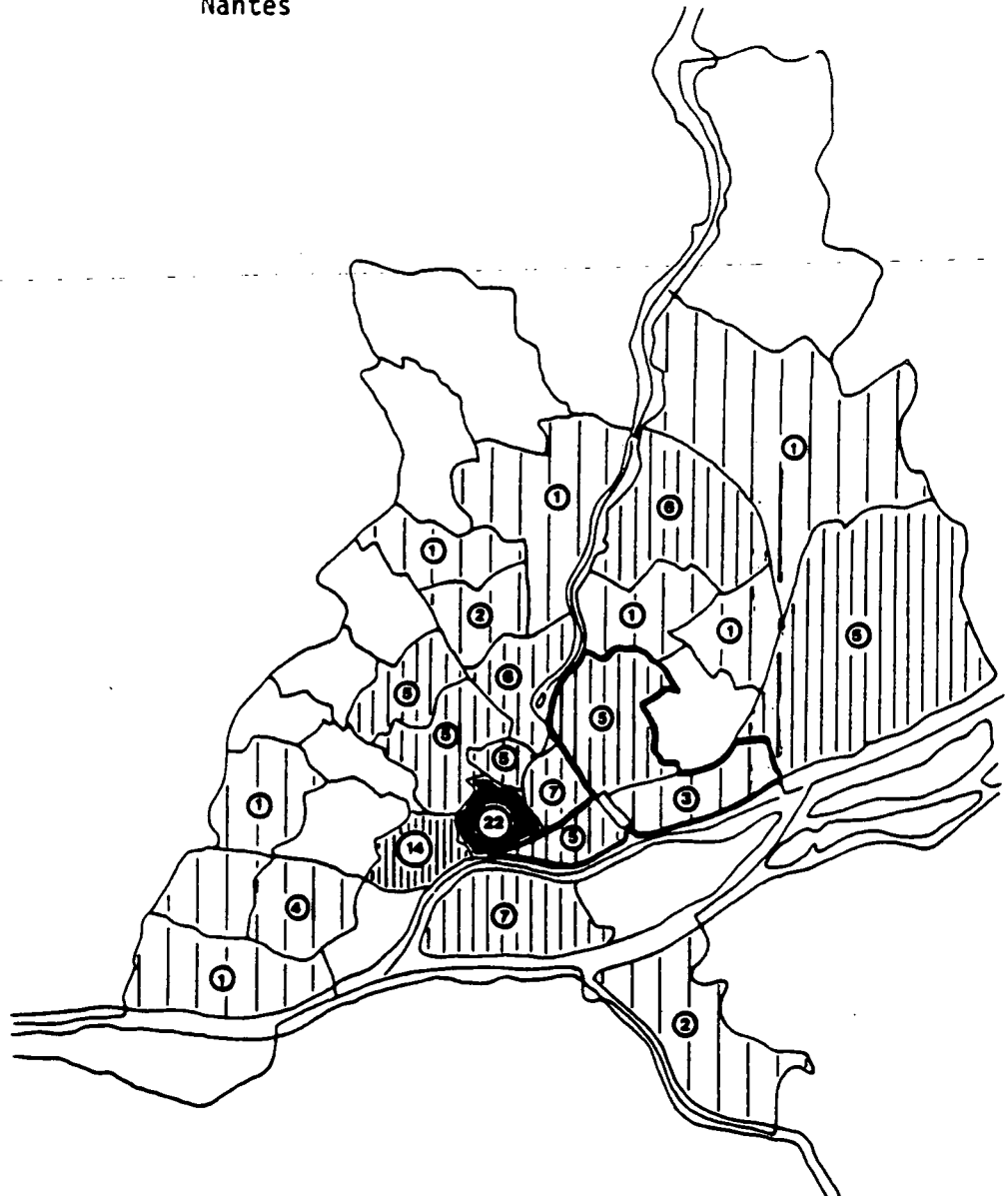
Nantes



- 101
- 102
- 103
- 104
- 105
- 106
- 107
- 108
- 109
- 110
- 111
- 112
- 113
- 114
- 115
- 116
- 117
- 118
- 119
- 120
- 121
- 122
- 123
- 124
- 125
- 126
- 127
- 128
- 129
- 130
- 131
- 132
- 133
- 134
- 135
- 136
- 137
- 138
- 139
- 140
- 141
- 142
- 143
- 144
- 145
- 146
- 147
- 148
- 149
- 150
- 151
- 152
- 153
- 154
- 155
- 156
- 157
- 158
- 159
- 160
- 161
- 162
- 163
- 164
- 165
- 166
- 167
- 168
- 169
- 170
- 171
- 172
- 173
- 174
- 175
- 176
- 177
- 178
- 179
- 180
- 181
- 182
- 183
- 184
- 185
- 186
- 187
- 188
- 189
- 190
- 191
- 192
- 193
- 194
- 195
- 196
- 197
- 198
- 199
- 200

CREATEURS ET INTERMEDIAIRES EN PUBLICITE

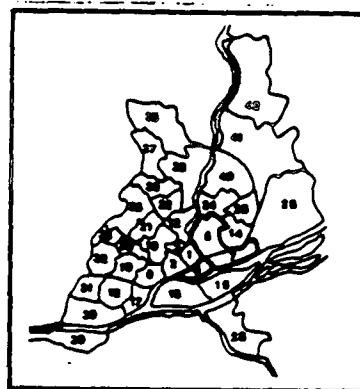
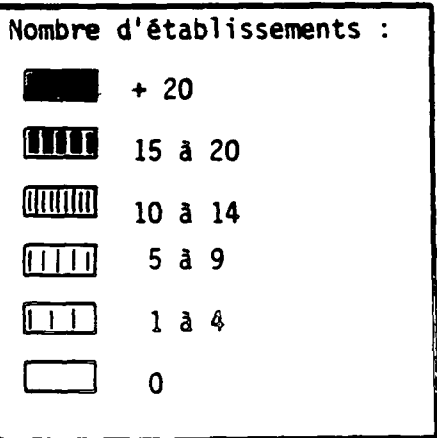
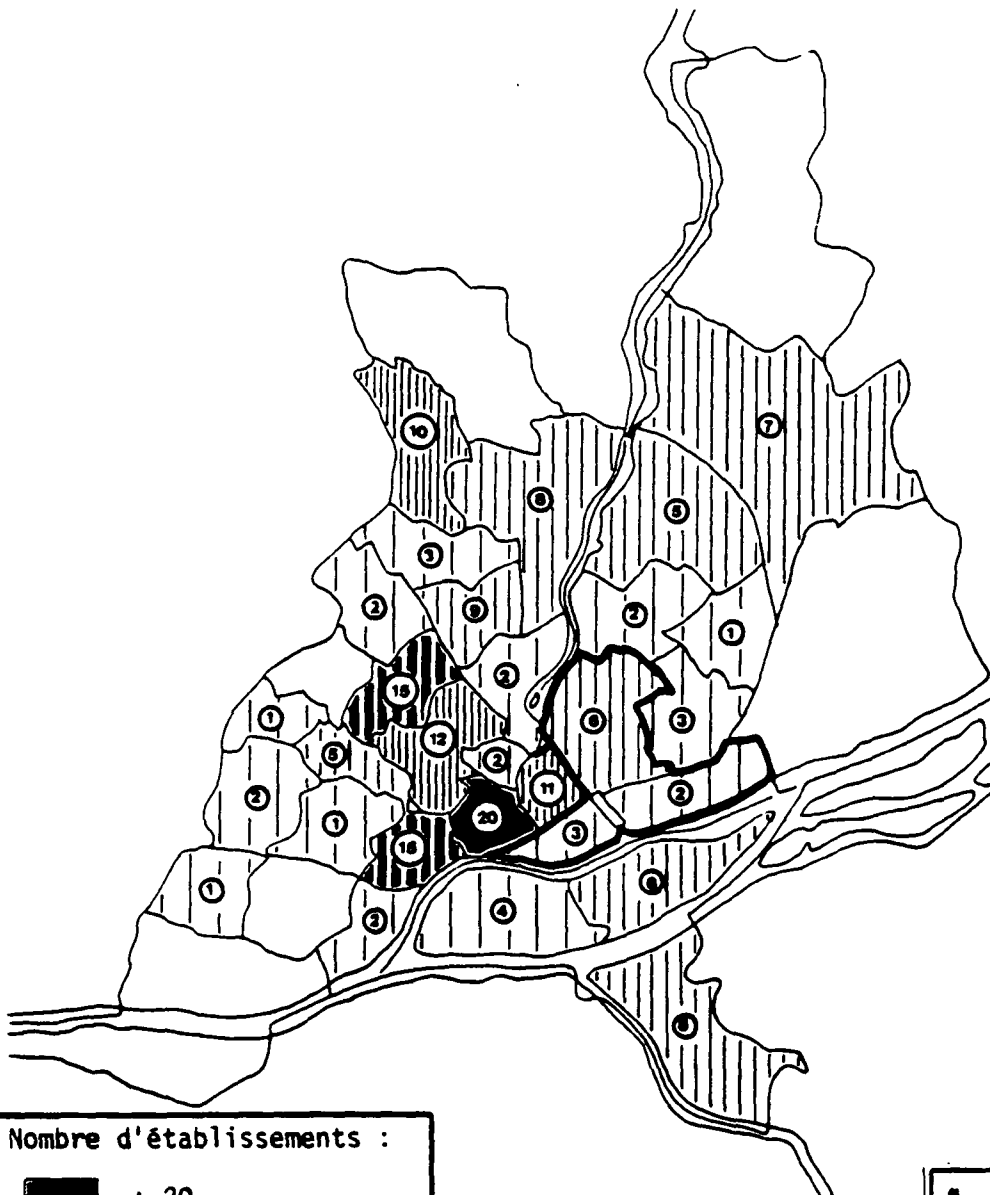
Nantes



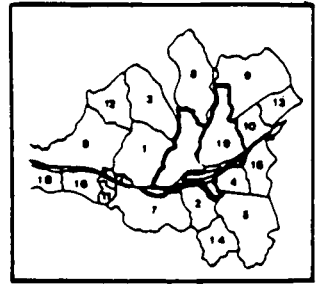
- | | |
|----|---------------------------------|
| 01 | Saint-Jean |
| 02 | Chérie |
| 03 | Vieux |
| 04 | St-Georges - Jardin des Plantes |
| 05 | Malmaison |
| 06 | Château |
| 07 | Malmaison |
| 08 | Malmaison, Saint-Pierre |
| 09 | Malmaison, Centre, St-Pierre |
| 10 | Duclos (Gallie) |
| 11 | Beaumont |
| 12 | Pointe de l'Est |
| 13 | Saint-Amand |
| 14 | Chenouet (Gallie) |
| 15 | Zola |
| 16 | Gallie |
| 17 | Saint-Pierre de Vieux |
| 18 | Saint-Pierre de Beaugay |
| 19 | Pointe de l'Est |
| 20 | Saint-Pierre de l'Est |
| 21 | Les Feuillants |
| 22 | Vieux Druais - Merveux |
| 23 | Saint-Amand |
| 24 | Chenouet, Beaugay, Malmaison |
| 25 | Beaugay |
| 26 | La Chapelle |
| 27 | Les Feuillants |
| 28 | La Chapelle, Centre |
| 29 | Malmaison, Beaugay |
| 30 | Talmon |
| 31 | La Chapelle |
| 32 | La Chapelle |
| 33 | L'Estuaire, Le Phénix |
| 34 | La Chapelle, Le Centre |
| 35 | Saint-Amand |

CABINETS D'EXPERTISE COMPTABLE ET D'ANALYSE FINANCIERE

Nantes

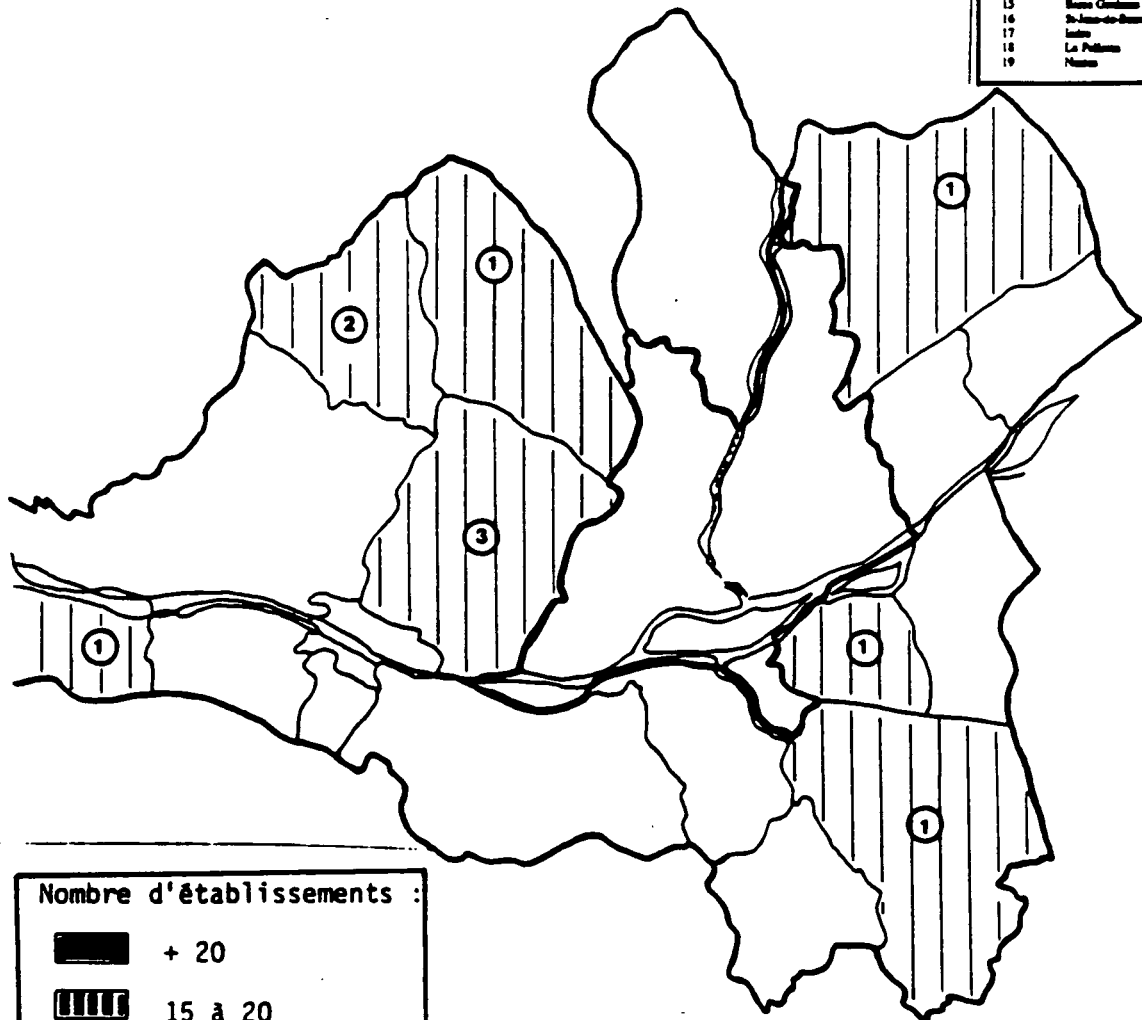


- | | |
|----|--------------------------------|
| 01 | St-Joseph |
| 02 | Quatre |
| 03 | Vieux |
| 04 | S-Olivier - Jardin des Plantes |
| 05 | St-Jacques |
| 06 | Château |
| 07 | Milliers |
| 08 | Montain, Beau-Puits |
| 09 | Vendôme, Carrière, St-Pierre |
| 10 | Duval (D'Alby) |
| 11 | Beaumont |
| 12 | Prélat et Des |
| 13 | St-Jacques |
| 14 | Charmoy (L'Isle) |
| 15 | Zola |
| 16 | Quilès |
| 17 | Beau Puits de Vieux |
| 18 | Beau Puits de Bas |
| 19 | Petit Puits |
| 20 | Beau Puits de Petit |
| 21 | Les Noailles |
| 22 | Vieux Doulos - Mairie |
| 23 | St-Jacques |
| 24 | Château, Belle-Maison |
| 25 | St-Joseph |
| 26 | Le Centre |
| 27 | Les Dorevilliers |
| 28 | Le Bassin, Carrière |
| 29 | Malville, Beauvilliers |
| 30 | Talmon |
| 31 | Le Bassin |
| 32 | Le Château |
| 33 | L'Éclaircie, Le Plessier |
| 34 | Le Bassin, Le Centre |
| 35 | St-Joseph |



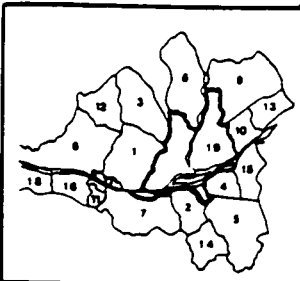
1	St-Herblain
2	Rezé
3	Orvault
4	St-Méthion
5	Vieux
6	Carquebut
7	Beaucouzé
8	Le Chapelle-Erve
9	Carquebut
10	St-Laud
11	Le Marais
12	Genest
13	Thoussais-Val
14	Les Baumettes
15	Beau-Croissant
16	St-Jacques-Sur-Loire
17	Indre
18	Le Pellerin
19	Malakoff

Agglomération Nantaise



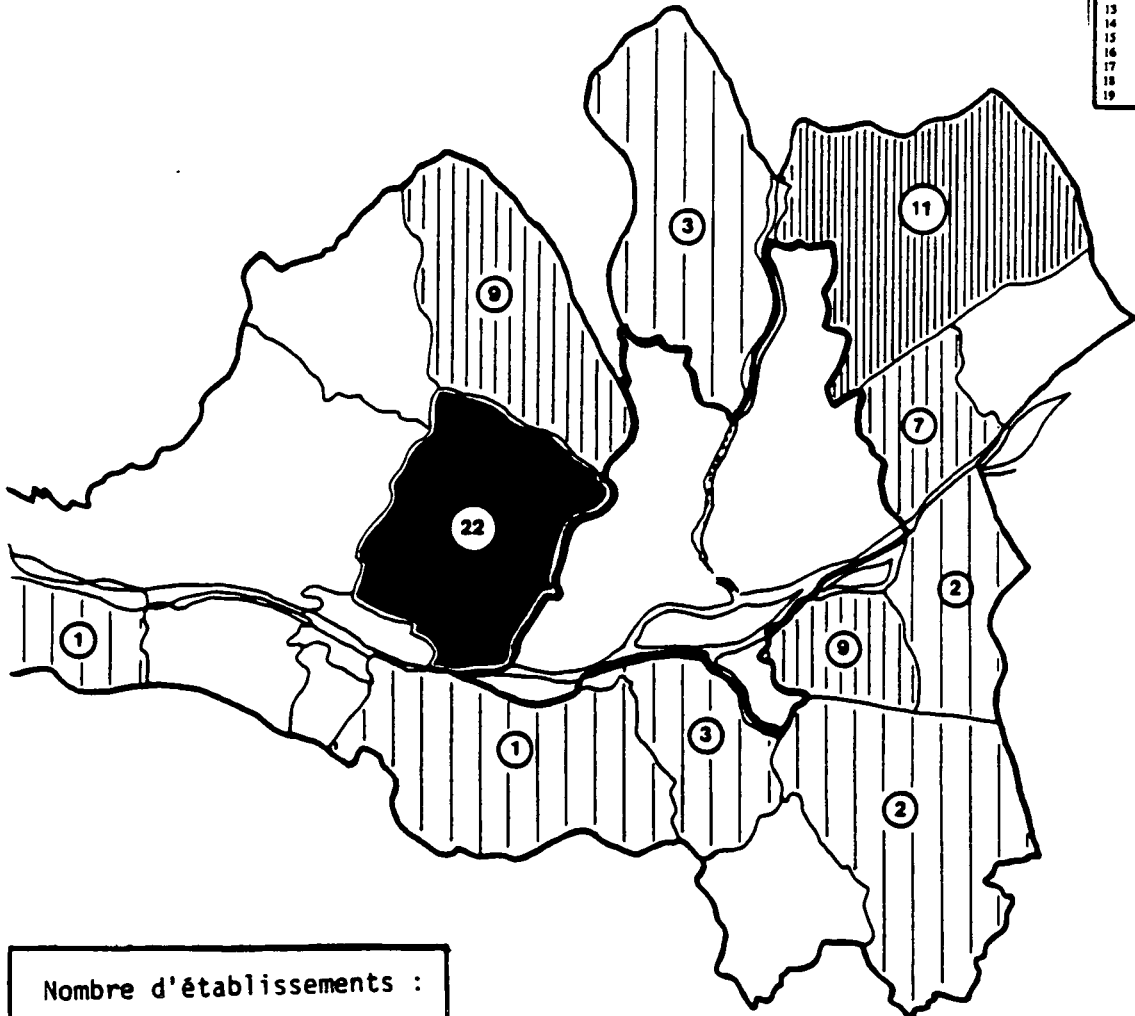
Nombre d'établissements :

■	+ 20
▨	15 à 20
▧	10 à 14
▦	5 à 9
▥	1 à 4
□	0



Agglomération Nantaise

1	St-Herblain
2	Rezé
3	Orvault
4	St-Sébastien
5	Varenes
6	Carquebut
7	Donges
8	La Chapelle/Erdre
9	Croix-Verte
10	St-Léon/Launay
11	Le Marais
12	St-Jovin
13	Thouairy
14	Les Basseins
15	Belle-Église
16	St-Jean-de-Beaune
17	Indre
18	La Palisse
19	Nantes

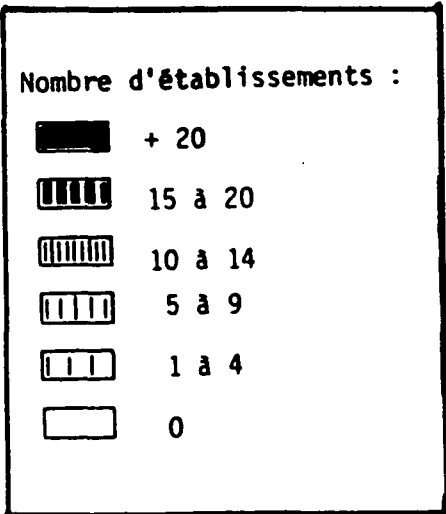
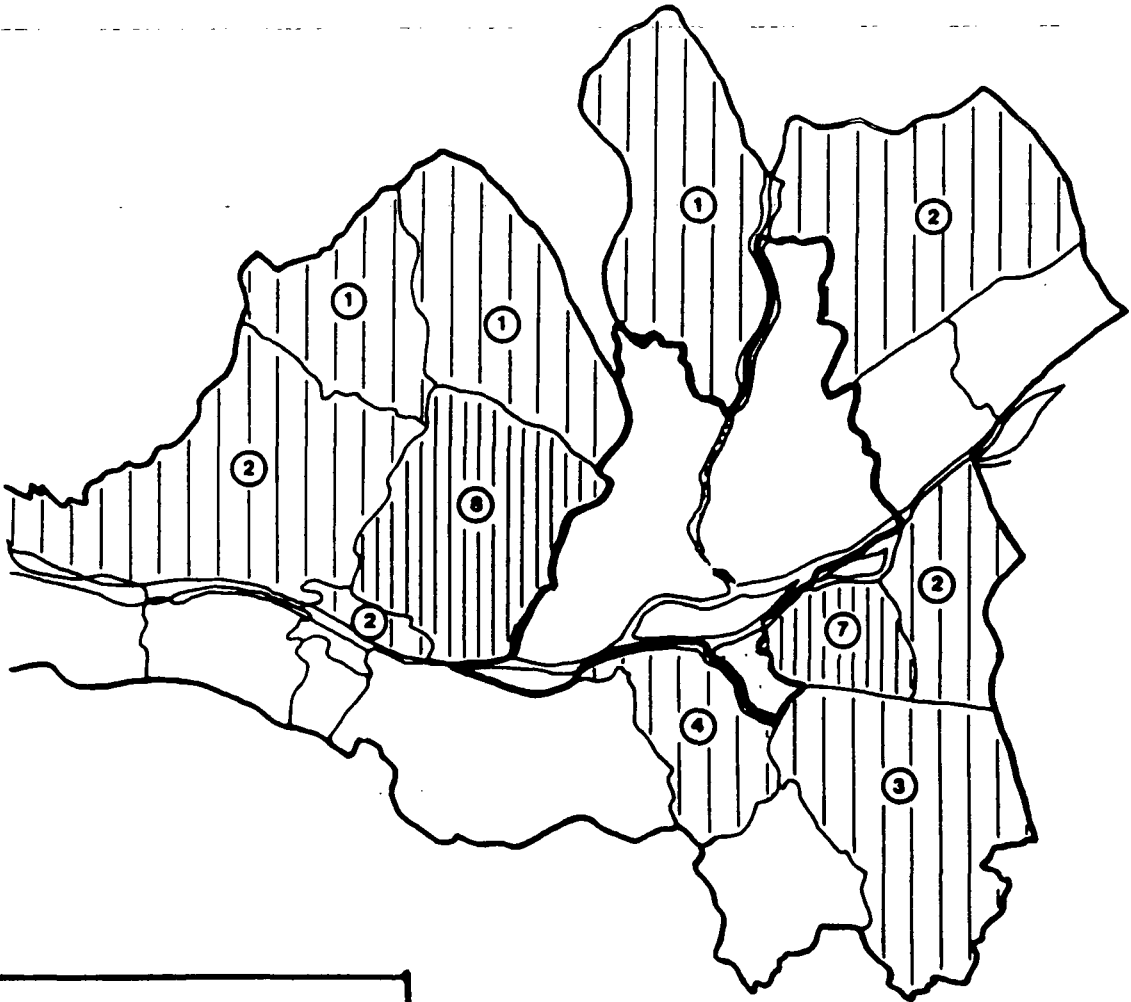


Nombre d'établissements :

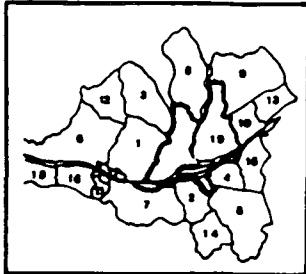
■	+ 20
▨	15 à 20
▧	10 à 14
▦	5 à 9
▤	1 à 4
□	0

CREATEURS ET INTERMEDIAIRES EN PUBLICITE

Agglomération Nantaise

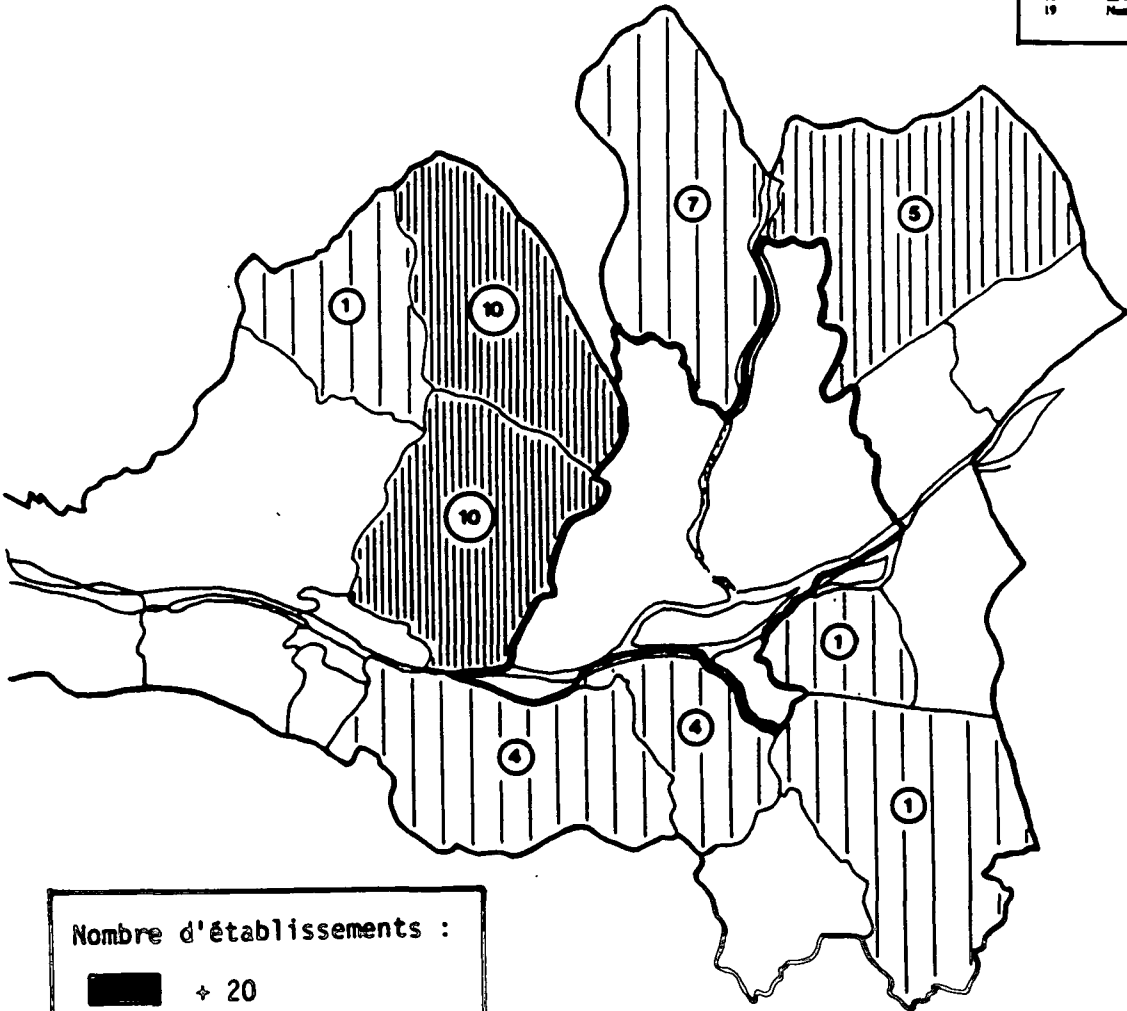


1	St-Jacques
2	St-Pierre
3	St-André
4	St-Nicolas
5	St-Louis
6	St-Joseph
7	St-Martin
8	St-Thomas
9	St-Etienne
10	St-François
11	St-Germain
12	St-Hippolyte
13	St-Vincent
14	St-Barthélemy
15	St-Nicolas



1	St-Herban
2	Beil
3	Orvault
4	St-Sébastien
5	Vieux
6	Carreux
7	Erignac
8	La Chapelle/Erigné
9	Campbon
10	St-Laud
11	La Madeleine
12	Servon
13	Thémis/Lezay
14	Les Saussaies
15	Beau-Croissant
16	St-Jean-de-Beaumont
17	Indre
18	La Pellerie
19	Maillet

Agglomération Nantaise



Nombre d'établissements :

■	+ 20
▨	15 à 20
▧	10 à 14
▦	5 à 9
▤	1 à 4
□	0

établissements a été réalisée (pour chacune des quatre catégories d'E.C.A. retenues) en vue de déterminer les secteurs dynamiques et attractifs.

Dans la ville de Nantes en elle-même, le quart des établissements des E.C.A. est concentré dans le centre ville et principalement dans le quartier des affaires "Graslin" (75 %). Seulement 10 % des cabinets d'E.C.A. sont implantés dans le quartier de la gare (comprenant 3 quartiers INSEE). Le quartier "Mellinet", situé à l'ouest du centre ville regroupe également 10 % des établissements, localisés pour la plupart d'entre eux, à proximité de la CCI et du CACI (Centre Atlantique de Commerce International). A noter, l'attraction du quartier récent de la Beaujoire, situé à l'est de Nantes, près des zones d'activités tertiaires et industrielles.

En observant chaque type d'activité, quelques spécificités apparaissent. Pour les cabinets d'études économiques et sociologiques, le quartier "Graslin" semble le lieu d'implantation privilégié (40 %), le reste des cabinets se dispersant autour du centre ville et à l'est de Nantes. En ce qui concerne les cabinets d'études informatiques et d'organisation, deux quartiers se distinguent nettement : "Graslin" et "la Beaujoire", le premier lié au centre ville, le second situé à proximité des pépinières d'entreprises et des zones d'activités de l'est de Nantes. Les quartiers entourant le centre sont également des pôles d'attraction, tout comme le "Petit Port" (Quartier des facultés et de la Recherche) et "L'Eraudière", de l'autre côté de l'Erdre. Les cabinets d'experts-comptables se sont implantés d'une manière globalement identique, tout en privilégiant également le quartier du "rond point de Vannes" au nord-ouest de Nantes (non loin des zones d'activités de St-Herblain) et celui de "Mellinet". Enfin, les cabinets de publicité se concentrent dans les quartiers centraux "Graslin" et "Mellinet", et sont dispatchés dans toute la ville, en particulier à la pointe est de l'île Beaulieu, où un parc tertiaire administratif et commercial s'est développé depuis une dizaine d'années, et dans les quartiers périphériques de l'ouest de Nantes ; ces derniers étant pour les autres activités d'E.C.A. des secteurs peu attractifs.

L'agglomération (hors-Nantes) regroupe seulement le quart des implantations et les communes les plus dynamiques : St-Herblain (24 %), Orvault (12 %), Carquefou (13 %) et St-Sébastien (13 %) sont les pôles d'attraction privilégiés pour les quatre activités d'E.C.A. sélectionnées ; le nord de la Loire étant le principal lieu d'implantation.

Cadres, Ingénieurs et chefs d'entreprise : des professions du tertiaire supérieur.

A partir de l'enquête INSEE "Structure des emplois", plusieurs professions du tertiaire supérieur ont été sélectionnées (cf tableau ci-après). Il s'agit essentiellement de chefs d'entreprise, cadres et ingénieurs. Au total plus de 10 000 salariés exercent ces professions, dont les deux tiers à Nantes et le quart dans les communes situées au nord de la Loire. Globalement, entre 1984 et 1987, l'évolution en hausse est constante, avec des taux de croissance compris entre 1 et 10 %.

D'après l'étude de l'INSEE sur les métropoles régionales, la densité de population et d'emplois hautement qualifiés différencient les zones de métropole. Nantes appartient à un type de zones intermédiaire qui regroupe le

plus grand nombre des métropoles d'importance moyenne : Reims, Nancy, Rouen, Dijon, Montpellier, Clermont-Ferrand, Limoges et Orléans. Il s'agit d'agglomérations présentant une situation moyenne de densité de population et d'emplois qualifiés au sein de leur région.

La part de l'emploi hautement qualifié, analysé à partir des professions sélectionnées ci-dessus, diffèrent selon les métropoles régionales : Lyon et Toulouse (10,3 % de l'emploi salarié), Orléans (10 %), Montpellier (9,6 %), Marseille (9,2 %), Bordeaux (8,9 %) et Nantes au 7ème rang (8,7 %), les dernières étant Rouen (7,5 %) et Nancy (7,6 %).

SITUATION GEO. PROFESSIONS	NANTES				TOTAL AGGLC			
	ANNEES 84	85	86	87	84	85	86	87
CHEFS D'ENTREPRISE DE 10 salariés ou plus	432	441	431	450	787	795	784	824
dont :								
G.E. (500 sal. et +)	38	37	38	53	67	63	61	83
M.E. (50 à 499 sal.)	133	125	123	117	255	246	252	232
BTP (10 à 49 sal.)	-	-	-	-	-	-	-	-
Ind. x transp. (10 à 49 sal.)	123	135	126	131	251	272	257	278
Com. (10 à 49 sal.)	103	109	106	108	168	163	162	171
Services (10 à 49 sal.)	35	35	38	41	46	51	52	60
PROFESSIONS DE L'INFORMATION, DES ARTS ET SPECTACLES (journalistes et cadres)	148	146	149	149	150	148	150	152
CADRES ADMINISTRATIFS	3 476	3 467	3 437	3 537	4 657	4 721	4 811	4 960
dont :								
Etat-Major	128	142	143	188	184	193	190	241
Gestion et adm. gén.	1 757	1 743	1 781	1 767	2 308	2 298	2 397	2 369
Fonction com., pub.	1 076	1 015	932	928	1 604	1 608	1 586	1 615
Banques	384	422	440	465	409	452	474	513
Assurances	107	118	119	130	118	131	131	150
Hôtellerie, restauration	24	27	22	59	34	36	33	72
INGENIEURS ET CADRES TECHNIQUES D'ENTREPRISES	2 543	2 511	2 489	2 769	1 002	3 944	4 169	4 422
dont :								
Etat-Major	34	53	49	44	61	81	82	82
Recherche, études, essais	921	1 004	968	1 108	1 623	1 703	1 806	1 891
Fabrication, const., exploit.	653	661	635	681	1 011	990	1 034	1 083
Entretien, travaux neufs	183	169	179	160	308	292	309	300
Technico-commercial	365	366	412	440	549	555	619	662
Autres	387	258	246	338	450	323	319	404

Tableau 22. Nombre de salariés par profession. Source : INSEE - Enquête structure des emplois (1984 à 1987).

La formation supérieure et la recherche à Nantes

L'université de Nantes accueille près de 20 000 étudiants (19 660 en

1988), soit 51 % des étudiants de la région des Pays de Loire. De véritables pôles technologiques se sont constitués autour des grandes écoles et de l'Université, 90 % du potentiel de recherche de la région étant concentré sur Nantes et Angers dont 60 % en université.

La recherche, qu'elle soit publique ou privée fait apparaître des spécificités locales, souvent amorcées par un groupe d'organismes. Les laboratoires de l'ENSM, de l'Institut des Matériaux, mais aussi du CETIM, du LCPC, du CETE, du CSTB et de l'ECAN, contribuent à l'émergence de la spécialité de Nantes en mécanique et en matériaux, disciplines au sein desquelles le génie civil, énergétique et l'off-shore sont particulièrement développés.

D'autres spécialités au sein des différents organismes de recherche ont tendance à apparaître. Dans le domaine de l'électronique et l'informatique, la robotique et la productique sont l'apanage de Nantes. Celle-ci est également tournée vers la pêche et les produits marins (IFREMER, Université). Nantes se spécialise également dans l'agro-alimentaire (ENITIAA, INRA, CTA,...).

Les zones d'activités

Les activités ont tendance à se regrouper en zones plus ou moins diversifiées en créant des pôles économiques situés dans des sites privilégiés. Ces zones peuvent être industrielles (Z.I. lourdes ou légères), tertiaires avec des immeubles de bureaux, commerciales ou mixtes (regroupant aussi bien des entreprises artisanales, industrielles et des commerces). Une carte et une présentation des principales zones d'activités de l'agglomération nantaise figurent en annexe.

Un même facteur commande la localisation, la proximité aux grandes infrastructures, aux noeuds routiers et ferroviaires, constituant les "réseaux actifs" vitaux pour les échanges économiques et la pérennité même des entreprises (Carquefou-route de Paris, St-Herblain entre la rocade de contournement et la pénétrante ouest, Rezé entre la Loire et la route de Niort...). Dans la politique de localisation des sites d'accueil, une volonté de rééquilibrage au bénéfice du Sud-Loire et une valorisation à long terme de l'estuaire de Chantenay à Couëron apparaît depuis ces dernières années.

L'arrivée du TGV n'a pas à l'heure actuelle d'effet dans la politique d'implantation des zones d'activités, celles-ci n'étant pas situées à proximité immédiate de la nouvelle gare sud.

Pour le secteur Nord-Loire. Les entreprises privilégient les zones d'activités récentes (Bois-Briand, Perray). On note également un remplissage des zones plus vastes et plus anciennes (Z.I.L. de St-Herblain) ainsi qu'une polarisation technologique (Atlanpole) et commerciale (Atlantis), et une reconversion des vieux quartiers industriels. Pour le secteur Sud-Loire on souhaite à long terme le développement de petites zones d'activités localisées le long d'axes routiers ou près des échangeurs réalisés ou prévus (Bouguenais, St-Sébastien) et de grandes zones d'activités envisagées avec un dénominateur commun, l'estuaire et l'espace de l'A.I.Z. (Zone Internationale Atlantique).

Depuis ces dernières années, la politique d'implantation des zones d'activités suivent deux grandes orientations :

- une polarisation technologique et économique : Atlanpole, technopôle nantaise, avec un développement multi-sites doté notamment d'un réseau de pépinières spécialisées dans l'agro-alimentaire (Géraudière), l'informatique (la Chantrerie), les nouveaux matériaux, le management et le génie urbain (le Petit-Port) et le bio-médical (Hôpital)
- une émergence de centres "à vocation multiple" avec un encadrement tertiaire, favorisant l'activité des entreprises (services et commerces) tel la zone multi-services "Atlantis".
- un développement des parcs d'activités : l'Eraudière, Rivière, les Saumonières, le Perray, la Prairie de Mauves, les sites de la Technopôle.

1.4. LES CREATIONS D'ENTREPRISES

Les créations par secteur d'activité.

A partir du fichier INSEE "Reper", le nombre de créations d'établissements entre 1983 et 1988, ainsi que la part des établissements n'existant plus en 1989, a pu être comptabilisé pour chaque type d'activité.

Situation géographique	Nantes		Agglomération	
	Nombre	dispar. en %	Nombre	dispar. en %
Activité économique				
Agriculture	12	33	105	6
Ind. agro-alimentaire	68	38	113	35
Energie	28	4	41	2
Ind. biens intermédiaires	68	44	179	33
Ind. biens d'équipement	178	30	340	29
Ind. biens de consommation	367	41	565	43
BTP	745	42	1 413	38
Commerce	2 274	43	3 629	42
Transport, télécom	247	26	472	27
Services marchands	4 222	32	6 075	31
locat. crédit-bail	533	8	983	6
assurances	24	12	32	16
banques	70	14	99	13
Services non-marchands	7	29	8	25
total	8 842	34	14 053	33

Tableau 23. Les créations d'établissements entre 1983 et 1988 par grand type d'activité. Pourcentage d'établissements disparus en fin de période - Source : INSEE, fichier REPER.

Les créations reflètent les mutations économiques et la tertiarisation comme l'indique l'importance prise par les créations dans les services marchands et les commerces. Il faut noter une croissance des implantations des industries à haute valeur ajoutée (constructions électrique et électronique). On note également un fort nombre de créations d'entreprises dans l'industrie du bois et de l'imprimerie, mais ces derniers connaissent malgré tout un taux de disparition élevé, puisque près de la moitié des établissements créés entre 1983

et 1988 n'existent plus aujourd'hui. Dans les autres activités industrielles, le pourcentage des disparitions s'approche généralement du tiers des effectifs initiaux.

Les entreprises d'études, conseil et assistance représentent le tiers des créations d'entreprises de services marchands. Les secteurs les plus dynamiques sont les cabinets d'études informatiques, les cabinets d'architectes et les cabinets juridiques qui enregistrent un taux de disparition peu élevé (19 %) à l'inverse des cabinets de publicité dont la moitié des nouveaux établissements a disparu en 1989.

Situation géographique	Nantes		Agglomération	
	Activité économique	Nombre	dispar. en %	Nombre
Ind Agro-alimentaire	68	38	120	33
Energie	27	4	40	2
Prod. minerais	13	46	35	29
Ind. chimique	29	24	43	35
Fonderie métallurgie	31	42	88	33
const. mécanique	79	24	169	25
Const électr électro	93	35	156	35
automobile	2	0	9	11
Const aéro et navale	4	0	6	17
ind. textile	59	25	84	54
Ind. du bois	135	49	256	43
Imprimerie	158	41	210	40
Industrie caoutchouc	9	66	27	37
total	707	36	1 241	34

Tableau 24. Les créations d'établissements industriels entre 1983 et 1988. Pourcentage d'établissements disparus en fin de période. Source : INSEE, fichier REPER.

Situation géographique	Nantes		Agglomération	
	Activité économique	Nombre	disp. en %	Nombre
Cabinets d'études techniques	117	31	190	28
cabinets d'études éco et socio	29	26	33	30
cab. études informatiques et organisation	221	33	279	32
travaux à façon informatique	60	35	79	30
cabinets d'architecte	188	26	224	26
cabinets de métreur et géomètre	15	20	25	12
cab. conseil information et documentation	42	48	57	42
cabinets juridiques	123	15	140	19
cabinets experts-comptables	101	25	131	25
créateurs et interméd. en publicité	151	51	191	52
régiés publicitaires	25	48	41	51
travaux à façon divers	79	42	116	40
prestation temporaire de personnel	40	33	43	33
services divers aux entreprises	299	34	428	30
total	1 490	33	1 977	32

Tableau 25. Les créations d'établissements d'études, conseils et assistance (tertiaire supérieur) entre 1983 et 1988. Pourcentage d'établissements disparus en fin de période. Source : INSEE, fichier REPER.

année / activité / situation géo.	1983.		1984.		1985.		1986.		1987.		1988.	
	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo
Agriculture	4	17	0	13	1	11	5	23	2	18	0	13
Ind. agro-alimentaire	5	10	11	14	12	20	19	33	14	24	7	12
Energie	0	1	1	1	1	1	22	31	3	5	0	1
Ind. biens intermédiaires	8	19	8	30	15	37	14	28	13	31	10	34
Ind. biens d'équipement	14	35	34	64	34	67	51	79	23	45	22	50
Ind. biens de consommation	25	43	63	94	81	139	79	112	61	89	58	88
BTP	82	180	84	190	141	272	133	250	129	233	176	288
Commerce	222	333	278	438	403	666	519	780	469	761	383	651
Transport, télécom	31	50	41	67	27	57	64	109	58	113	26	76
Services marchands	419	615	604	874	782	1 157	862	1 228	763	1 084	792	1 117
locat. crédit-bail	37	65	47	88	64	109	90	149	122	253	173	319
assurances	2	2	2	2	4	8	4	6	4	5	8	9
banques	6	10	15	23	7	7	12	17	15	24	15	18
Services non-marchands	1	1	1	1	4	4	0	0	0	1	1	1
total	856	1 391	1 189	1 899	1 576	2 555	1 874	2 845	1 676	1 686	1 671	2 677

Tableau 26. Evolution des créations d'établissements par grands secteurs d'activité entre 1983 et 1988 - Source : INSEE, Fichier REPER.

- 43 -

année / activité / situation géo.	1983.		1984.		1985.		1986.		1987.		1988.	
	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo	Nantes	Agglo
Ind Agro-alimentaire	5	19	11	12	12	18	19	33	14	24	7	12
Energie	0	1	1	0	1	1	22	31	3	5	0	1
Prod. minerais	1	4	4	4	1	6	5	8	1	3	2	7
Ind. chimique	1	2	4	3	4	10	7	7	9	12	4	4
Fonderie métallurgie	5	10	2	14	10	18	5	13	4	15	5	18
const. mécanique	8	19	16	20	11	23	25	39	9	23	10	30
Const électr électro	6	13	18	8	22	42	22	34	13	21	12	20
automobile	0	2	0	2	1	2	1	3	0	0	0	0
Const aéro et navale	0	1	0	1	0	0	3	3	1	1	0	0
ind. textile	7	9	6	8	10	20	14	16	13	16	9	11
Ind. du bois	13	26	32	19	22	54	29	53	18	34	21	42
Imprimerie	5	9	23	10	45	60	32	40	27	36	26	34
Industrie caoutchouc	1	2	0	5	4	8	1	3	2	4	1	6
total	52	116	117	106	143	262	185	283	114	194	97	185

Tableau 27. Evolution des créations d'établissements industriels par grands secteurs d'activité entre 1983 et 1988 - Source : INSEE, Fichier REPER.

année / situation géo.	1983.		1984.		1985.		1986.		1987.		1988.	
	Nantes	Agglo.	Nantes	Agglo.	Nantes	Agglo.	Nantes	Agglo.	Nantes	Agglo.	Nantes	Agglo.
Cabinets d'études techniques	10	15	19	32	21	34	23	37	20	35	24	37
cabinets d'études éco et socio	3	4	1	1	2	3	9	10	7	8	7	7
cab. études informatiques et organisati	17	20	29	37	23	32	46	60	48	56	58	74
travaux à façon informatique	5	7	11	14	8	12	11	15	15	17	10	14
cabinets d'architecte	27	29	30	35	39	47	31	37	27	35	34	41
cabinets de métreur et géomètre	3	3	2	4	2	5	3	4	4	6	1	3
cab. conseil information et documentat	3	5	5	7	6	7	7	10	8	9	13	19
cabinets juridiques	12	17	19	23	28	29	27	30	14	15	23	24
cabinets experts-comptables	9	11	14	16	26	37	19	28	17	21	16	18
créateurs et interméd. en publicité	11	14	16	22	32	40	39	47	24	32	29	36
agences publicitaires	1	2	5	10	5	7	5	8	4	5	5	9
travaux à façon divers	3	4	13	17	10	15	18	26	16	26	19	28
prestation temporaire de personnel	1	1	4	4	9	10	8	9	11	11	7	8
services divers aux entreprises	34	43	42	63	49	65	66	91	60	86	48	80
total	139	175	210	285	260	304	312	413	275	362	294	398

Tableau 28. Evolution des créations d'établissements dans les activités d'études, conseil et assistance entre 1983 et 1988 - Source : INSEE, Fichier REPER.

Evolution des créations d'établissements entre 1983 et 1988.

Le taux de création moyen d'entreprises est de l'ordre de 6 % par an pour l'agglomération nantaise. On notera l'importance du taux de création moyen des établissements du tertiaire supérieur, approchant 9 % par an.

Les créations d'entreprises augmentent jusqu'en 1986, et se stabilisent après cette date. Cependant, le nombre actuel de créations est deux fois plus important qu'il y a six ans. Cette évolution semble à peu près identique selon les grands secteurs d'activités, les créations d'entreprises dans l'industrie enregistrant une baisse plus marquée depuis trois ans. Plusieurs types d'activités connaissent une hausse constante de leur nombre d'établissements depuis 1983, c'est le cas des services marchands en particulier la location-crédit-bail, les cabinets d'informatique, les cabinets de conseil en documentation et information, et les travaux à façon divers, ainsi que le secteur du B.T.P.

1.5. LES RELATIONS DE DEPENDANCE : ACTIVITE ECONOMIQUE ET LOCALISATION DES SIEGES SOCIAUX.

Pour analyser les relations de dépendance des entreprises, un critère est apparu intéressant à prendre en compte, celui de la localisation des sièges sociaux. Quatre grandes origines géographiques ont été préalablement sélectionnées : l'agglomération nantaise, la région des Pays de la Loire, la région parisienne et les autres régions (France et étranger).

La majorité des sièges sociaux se situent dans l'agglomération nantaise (83,2 %) et correspondent, le plus souvent, à l'établissement de référence. 8,9 % des entreprises ont leur siège dans la région Pays de Loire, dans une autre agglomération que Nantes. La part de la région parisienne dans les sièges sociaux des entreprises est de 5 %.

Des différences apparaissent selon les grands types d'activités. Dans le secteur du BTP, les entreprises, essentiellement de petite taille, se confondent le plus souvent aux sièges sociaux, d'où la forte représentation de l'agglomération nantaise. Pour le même raison, les sièges sociaux des services marchands sont localisés pour la plupart d'entre eux dans l'agglomération nantaise, à l'exception de la vaste branche des "services divers rendus aux entreprises" dont presque la moitié des sièges sociaux est localisée à Paris. Les industries agro-alimentaires ont également dans leur grande majorité leur siège à Nantes ou dans la région.

A l'inverse, les directions des banques et des assurances sont très fréquemment situées en dehors de la région nantaise, en particulier à Paris (32 %). Dans l'industrie, qui regroupe un plus grand nombre de moyens et gros établissements, la part de l'agglomération nantaise diminue au profit de la région Parisienne et des autres régions. Les établissements sont alors filiales d'une entreprise-mère extérieure. Cela est particulièrement vrai dans le secteur de l'énergie et pour les industries de biens intermédiaires et biens d'équipement.

80 % des établissements à vocation commerciale ont leur siège dans l'agglomération ; il s'agit pour la plupart des petites unités, les grandes surfaces, dépendant le plus souvent de groupes nationaux, ayant leur siège à Paris ou dans d'autres régions.

SITUATION GEOGRAPHIQUE DES ETABLISSEMENTS	NANTES				AGGLOMERATION			
	AN	PL	RP	AR	AN	PL	RP	AR
AGRICULTURE	41	1	2	-	244	2	2	-
INDUSTRIE	917	70	129	67	1 644	137	220	122
Ind. agro-alimentaire	233	18	5	11	372	40	12	19
Energie	4	1	29	-	23	1	47	-
Ind. biens intermédiaire	87	7	24	11	240	30	45	26
Ind. biens équipement	181	15	55	31	379	26	88	53
Ind. biens consommation	412	29	16	14	630	40	28	24
BTP	847	24	14	15	2 082	50	43	25
TERTIAIRE	11 255	1 292	805	328	17 519	2 126	1 102	524
Commerce	2 741	352	205	142	4 447	540	335	236
Transport, Telecom.	249	66	57	19	604	116	75	46
Services marchands	6 511	346	296	100	9 546	578	385	145
Location Crédit-bail	816	34	18	10	1 524	52	31	17
Assurances	70	1	43	18	84	2	52	24
Banques	59	40	83	30	92	77	102	43
Services non marchands	809	453	103	11	1 222	761	122	13
TOTAL	13 059	1 387	951	410	21 441	2 315	1 368	671

Tableau 29. Localisation du siège social des établissements par type d'activité -
Source : INSEE - Fichier SIRENE 1989.

AN : agglomération nantaise
 PL : Pays de Loire
 RP : région parisienne
 AR : autres régions.

Localisation siège social activité économique	Agglo. Nantes		Pays de Loire		Rég. paris.		Autres régions	
	nombre	%	nombre	%	nombre	%	nombre	%
Agriculture	244	98,4	2	0,8	2	0,8	0	-
industrie	1644	7,6	137	5,9	220	16,1	122	18,2
Ind. agro-alim.	372	84	40	9	12	2,7	19	4,3
Energie	23	32,4	1	1,4	47	66,2	0	-
Ind. biens interméd.	240	70,4	30	8,8	45	13,2	26	7,6
Ind. biens d'équipement	379	69,4	26	4,8	88	16,1	53	9,7
Ind. bien de consommation	630	87,3	40	5,5	28	3,9	24	3,3
BTP	2032	94,5	50	2,3	43	2	25	1,2
Tertiaire	17519	81,7	2126	91,8	1102	80,6	524	78,1
Commerce	4447	80,1	540	9,7	335	6	236	4,2
Transport, télécom	604	71,8	116	13,8	75	8,9	46	5,5
Services marchands	9546	89,6	578	5,4	385	3,6	145	1,4
Locat. crédit-bail	1524	93,9	52	3,2	31	1,9	17	1
Assurances	84	51,9	2	1,2	52	32,1	24	14,8
Banques	92	29,3	77	24,5	102	32,5	43	13,7
Services non marchands	1222	57,7	761	35,9	122	5,8	13	0,6
total	2E+05	83,2	2315	8,9	1368	5,3	671	2,6

Tableau 30. Localisation du siège social des établissements de l'agglomération nantaise en 1989. Source : INSEE - Fichier SIRENE.

1.6. LE TGV ET LES ENTREPRISES

A côté des bilans économiques, descriptifs et statistiques, il est apparu intéressant d'analyser l'opinion de responsables d'entreprises pour ce qui peut être influencé par le TGV. L'enquête qui a été réalisée a pour but d'apprécier l'influence éventuelle du TGV sur le fonctionnement, les échanges et la stratégie des entreprises. En particulier ont été observés les échanges entre les structures d'un même groupe : siège social et filiales, directions régionales ou antennes, plate-forme de distribution et unités de production. Deux thèmes principaux ont été étudiés : la structure actuelle des déplacements dans l'entreprise et les modifications que le TGV est susceptible de provoquer dans différents domaines.

Etant donné le caractère essentiellement qualitatif de l'étude (sous forme d'entretien), sa date de réalisation (deux à trois mois avant la mise en service du TGV) et le fait que l'information pratique (horaire, fréquence) n'était pas encore diffusée auprès des entreprises, les résultats obtenus sont très souvent non quantifiables et leur interprétation doit rester prudente.

1.6.1. PRESENTATION DE L'ECHANTILLON ET STRUCTURE DES DEPLACEMENTS.

L'échantillon.

L'échantillon des entreprises, dont la liste figure en annexe, peut être décrit selon les divers critères suivants : l'activité, la date et le lieu d'implantation, l'appartenance à un groupe, la taille, le marché.

Les entreprises du tertiaire supérieur, plus susceptibles de voir leur fonctionnement et leur aire de marché évoluer, ont été privilégiées dans cette analyse. On a donc suivi en cela l'expérience issue des études menées dans la région Rhône-Alpes pour le TGV Sud-Est. D'autre part, l'accent a été mis sur des structures de groupes ayant un lien avec la région parisienne.

L'enquête a été réalisée auprès de 50 sociétés du tertiaire supérieur et de 20 entreprises industrielles (cf liste en annexe). Le quartier de la gare fait l'objet, au niveau de l'échantillon, d'une observation plus particulière (sur-représentation), avec 13 entreprises de tertiaire supérieur et deux entreprises industrielles (très peu nombreuses dans ce quartier).

Le tertiaire supérieur regroupe un certain nombre d'activités comprenant la nomenclature 77 du code APE, des établissements du secteur banques-assurances, ainsi que des entités de recherche et d'enseignement supérieur. La pondération retenue est la suivante : 2/3 des entreprises du tertiaire supérieur enquêtées sont issues du code APE 77, (dont une moitié concerne les codes spécifiques 7702, 7703, 7709, 7710), le 1/3 restant étant composé des autres activités mentionnées ci-dessus. Pour les entreprises industrielles, les divers secteurs d'activités sont représentés.

La plupart des entreprises industrielles interrogées sont implantées dans la région depuis un certain temps (avant 1980), les implantations récentes concernant uniquement le tertiaire supérieur (près de la moitié depuis moins de 10 ans).

Peu d'entreprises industrielles sont situées dans le quartier de la gare (celles qui y étaient le quittent progressivement pour s'installer ailleurs). Le tertiaire supérieur commence à s'y implanter, un immeuble de bureaux "L'Acropole" ayant été réalisé récemment. Pour ces entreprises ainsi que pour celles qui sont récemment délocalisées, la proximité de la gare n'apparaît pas comme un élément déterminant dans le choix d'implantation, mais comme un atout supplémentaire. Les critères principaux de localisation étant globalement, pour les entreprises industrielles de trouver suffisamment de place pour s'implanter ; et pour le tertiaire supérieur de se rapprocher des quartiers d'affaire, souvent confondus avec le centre-ville.

Deux caractérisations des entreprises ont été réalisées, la première concernant l'appartenance à un groupe et la seconde précisant le niveau de l'établissement dans la structure du groupe. Les deux-tiers des entreprises enquêtées appartiennent à un groupe, l'autre tiers correspondant à des entreprises mono-établissements. Pour 45 % des entreprises enquêtées, il s'agit du siège social, ce qui correspond essentiellement aux entreprises mono-établissements. Le tiers environ correspond à des directions régionales, les autres sont des antennes régionales ; dans ce derniers cas, le siège social est très souvent situé à Paris.

En relation directe avec la structure de l'entreprise, les tailles des entreprises interrogées témoignent cependant d'une bonne diversité. La plupart des entités de moins de 50 salariés sont du domaine du tertiaire supérieur ; les grosses entités sont, à l'exception des banques et assurances, des entreprises industrielles (plus de 100 personnes).

Les marchés couverts par les entreprises enquêtées sont très diversifiés. Il vont du marché local au marché international. Le marché grand-ouest apparaît en toute logique le plus répandu au niveau de l'échantillon, il reflète en fait la zone d'influence des différentes directions régionales.

Les entreprises industrielles couvrent très souvent les marchés nationaux et internationaux à partir de leur entité nantaise, contrairement au tertiaire supérieur pour lequel, soit la vocation est régionale, soit la structure de groupe impose une aire de marché géographiquement limitée. Sur les 70 entreprises enquêtées, 34 ont pour marché "le Grand Ouest", 12 ont un marché "régional", 4 un marché "local", 7 un marché "national" et 11 un marché "international".

La structure des déplacements : entreprises du tertiaire supérieur.

Les motifs de déplacements, les destinations, les personnes qui se déplacent, la fréquence, les modes de transport sont autant d'éléments qui caractérisent la structure des déplacements dans l'entreprise. Leur analyse fournit quelques éléments de réflexion vis-à-vis du TGV.

Sur les 50 entreprises du tertiaire supérieur enquêtées, il y en a à peu près autant dont la destination la plus fréquente, lors des déplacements est Paris (exactement 23), que d'entreprises dont la destination principale est une autre ville de la région Pays de Loire (24 entreprises dans ce cas). La destination la plus fréquente est d'autant plus souvent Paris, qu'il s'agit d'une entreprise dont le siège est parisien.

Rappelons que dans l'échantillon, la majorité des entreprises appartiennent à un groupe. Mais pour la plupart des entreprises enquêtées, Paris ne représente pas un marché direct et ne fait donc pas l'objet de prospection : soit l'entreprise a une activité purement régionale, soit le marché parisien est couvert par une autre unité de groupe.

Pour l'ensemble des entreprises effectuant des déplacements vers Paris, les motifs les plus fréquemment indiqués sont, dans l'ordre d'importance :

- les rencontres qui peuvent concerner soit la direction générale au siège, soit des administrations, soit des clients, des prescripteurs ou des partenaires (25 réponses positives / 50 enquêtés)
- la réalisation de prestations entrant directement dans le cadre de l'activité (10 réponses positives) ;
- la participation à des salons (6 réponses positives) ;
- la participation à des sessions de formation (4 réponses positives) ;
- la prospection directe (4 réponses positives).

Paris est souvent un lieu de rencontre plus pratique ou plus central ; il permet par exemple d'organiser des rencontres avec les clients ou des représentants issus de plusieurs régions. C'est aussi pour les mêmes raisons de regroupement facile que la capitale concentre les échanges entre chercheurs, les colloques, les salons ainsi que certains stages. Les opérations menées sur Paris se rapportent très souvent à la stratégie de l'entreprise, les "opérations de gestion courante" étant quand à elles,

effectuées dans la région (production, prestations, vente...), sauf pour les entreprises ayant un marché sur Paris.

Hormis la formation (pour laquelle une grande partie du personnel est concernée) et quelques prestations (fonction technique), les motifs de déplacements évoqués ci-dessus à destination de Paris concernent essentiellement l'état-major de l'entreprise et les chefs de service, la direction et les cadres (pour les petites unités, dans la plupart des cas, seule le directeur voyage).

La fréquence des déplacements est très difficile à mesurer, les entreprises ne possédant pas de statistiques établies sur les déplacements. La connaissance de la fréquence des déplacements demanderait un enquête de nature différente, tant au niveau de l'échantillonnage que des questions posées aux enquêtés. Cependant, au niveau de l'échantillon, cette fréquence apparaît très variable d'une entreprise à l'autre.

Si les relations avec le siège sont marquées par des visites assez régulières (une fois par semaine à une fois par mois), les autres voyages sont plus aléatoires et beaucoup moins réguliers. De nombreuses entreprises cherchent à réduire le nombre de voyages en regroupant, dans la mesure du possible, les rendez-vous sur une même période, afin d'optimiser la gestion du temps.

La structure des déplacements : entreprises industrielles.

Plus nettement que pour les entreprises tertiaires, Paris est la destination privilégiée : cela s'explique par la structure du groupe pour les entreprises dont le siège est parisien, par des motifs liés au marchés pour les entreprises dont le siège est régional. Les autres régions de France ou l'étranger apparaissent également en ce qui concerne les entreprises industrielles comme une destination importante.

La région parisienne est plus fréquemment dans l'aire de marché des entreprises industrielles nantaises qu'elle ne l'est pour les industries tertiaires. Les marchés sont en effet plus importants et couvrent souvent le territoire national et plus. Une part importante d'entreprises n'est pas concernée par le marché parisien, qui est alors souvent couvert par un autre établissement. Plus de la moitié des entreprises se rend à Paris pour des rencontres, soit à leur siège, soit pour contacter un certain nombre de partenaires. La prospection explique également bon nombre de déplacements.

1.6.2. LA PERCEPTION DU TGV.

Peu d'anticipations.

Pour les deux enquêtes concernant le tertiaire supérieur et les entreprises industrielles, un certain nombre de réactions sont communes et il est possible de les définir d'une manière globale indépendamment du type

d'entreprise. Le tableau suivant indique les réactions par rapport au TGV des deux populations interrogées.

	entreprises industr.	tertiaires sup.
ne modifiera pas l'organisation	1 5	1 2
prendra la place de l'avion	4 5	3 4
favorisera l'augment. des déplacements	5	6
Il faut attendre les horaires	5	4
Gain de temps sur Paris	1 0	2 0
nouvelle stratégie commerciale	0	0
sans réponse	1 5	2 4

Tableau 31. Stratégie des entreprises vis-à-vis du TGV. (Résultat exprimé en pourcentage des entreprises enquêtées).

Il faut noter la forte proportion de réponses selon lesquelles le TGV remplacera l'avion, ainsi que le fort taux de non-réponses. D'autres part, on notera qu'interrogées *avant* la mise en service du TGV, aucune entreprise n'envisage de modifier sa stratégie commerciale

Sur l'ensemble des entreprises enquêtées, il est frappant de constater que les réactions à propos du TGV sont très proches les unes des autres. Si la nature de chaque entreprise (taille, marché, structure,...) explique la structure des déplacements, elle n'explique pas, à l'heure actuelle, les réactions vis-à-vis du TGV.

En effet, aucune d'entre elle n'a véritablement anticipé le TGV en l'intégrant d'une manière ou d'une autre dans sa politique générale. La réflexion des entreprises est très peu "avancée" sur le TGV, restant à la fois tout à fait globale (aucune entreprise n'ayant une position vraiment spécifique sur le sujet) et pratique (horaires, confort et gain de temps). Par ailleurs les entreprises ne connaissent absolument pas les modalités concernant le TGV (horaires, fréquence) et n'imaginent pas clairement les modifications au niveau de leurs activités.

Ainsi, l'amélioration de l'offre de transport ferroviaire ne semble pas à même de modifier notablement l'organisation des entreprises, en terme de recherche de marché, de localisation, par exemple. Il est un atout supplémentaire, ne serait-ce que par la réduction des coûts de transport qu'il entraîne via les gains de temps, ce qui contribue à améliorer la productivité de l'entreprise ; mais cet atout supplémentaire n'est pas décisif. D'autres facteurs d'ordres stratégiques ou économiques sont plus importants. Toutefois, il faut éviter de tirer des conclusions hâtives ; il ne s'agit que d'une phase d'observation "avant" la mise en service. Il faudra suivre l'évolution après la mise en service pour pouvoir évaluer l'effet du TGV, en particulier les entreprises qui sont installées ou qui s'installeront dans le quartier de la gare.

Les études relatives au suivi du TGV Sud-Est avaient abouti au même constat, et seules des recherches plus fines avaient pu mettre en évidence des modifications dans l'organisation de l'activité de certaines entreprises du tertiaire supérieur.

Une bonne image de marque.

D'une manière générale, le TGV est accueilli très favorablement par les entreprises, il jouit en effet d'une bonne image de marque liée à ses performances reconnues : "Le TGV est un produit attrayant", "Le TGV est le mode de transport idéal". Agrégeant cette réaction à un niveau collectif, il en résulte un effet dynamisant pour la région toute entière, dont peuvent bénéficier les entreprises (qu'elles utilisent ou non le TGV). Elles vont en effet pouvoir "bénéficier de la valorisation de la région".

Autres réactions : "Le TGV permettra à la ville un développement certain", "Le marché nantais va peut-être se réveiller", "Le TGV va désenclaver l'ouest, c'est un verrou qui saute". Cet effet de valorisation est particulièrement net dans le quartier de la gare, appelé à une transformation complète, avec notamment la construction du groupe CIO et du palais des congrès. Certaines sociétés industrielles ont récemment quitté le quartier de la gare pour se réimplanter ailleurs (problème de place), alors que se créent de nouvelles activités du tertiaire supérieur (cf. l'exemple de l'Acropole). Il semble ainsi se développer une certaine synergie, dont le TGV est un élément moteur, mais qui semble davantage lié à une dynamique de réorganisation urbaine qu'à des stratégies d'entreprises vis-à-vis du TGV. Une agence de travail intérimaire, pour laquelle les voyages à Paris sont extrêmement rares, déclare conserver son implantation actuelle pourtant à caractère provisoire dans ce quartier pour bénéficier de cette valorisation.

Des déplacements facilités vers Paris.

Le TGV va permettre le rapprochement de la place parisienne pour les entreprises nantaises mais Paris restera encore loin. Si "Le TGV va réduire le handicap de la distance, il ne sera jamais un avantage en soi !". En fait, "Le TGV va permettre un gain de temps appréciable", il "facilitera les déplacements sur Paris". Ces déplacements, perçus comme obligés, deviendront tout simplement moins pénibles ! (aller à Paris en train nécessite entre l'aller et le retour, au minimum six heures). L'enthousiasme qu'il suscite tient donc essentiellement à l'amélioration des conditions du voyage sur la région Parisienne.

Dans une journée, le temps utile reste limité même si cela varie en fonction du mode de transport, des lieux et horaires de rendez-vous ; des ajustements se faisant de toute façon soit par le coût (avion plus rapide mais plus cher), soit par des journées très longues (lever tôt pour premier avion), pour des rendez-vous à Paris à 9 heures, soit par des prolongements de séjour (nuits supplémentaires à Paris). Ce contexte est tout à fait favorable au TGV qui devrait permettre de réduire un certain nombre de ces inconvénients.

Remplacement de l'avion.

C'est ainsi, et même si ce n'est pas l'objet de cette étude, que la réaction première et la plus fréquemment observée face au TGV concerne la comparaison avec l'avion. En effet c'est le domaine pour lequel la "réflexion" sur le TGV est la plus avancée. Le service Air Inter Nantes-Paris apparaît

comme médiocre (les récentes perturbations du service aérien peuvent expliquer le peu d'enthousiasme des usagers vis-à-vis de la qualité de service du transport aérien) : "nous sommes des otages pour leurs revendications salariales", "le TGV permettra de privilégier le train sur l'avion pour Paris", "le TGV remplacera systématiquement l'avion".

Les avantages comparatifs tiennent en effet à la durée du trajet, à la ponctualité, au lieu d'arrivée (le centre-ville), aux possibilités de travailler, et dans une moindre mesure au coût ; une synergie très forte apparaît entre ces divers facteurs.

Compte tenu des trajets aéroport-centre à Nantes et à Paris, il faut au moins deux heures pour être à un rendez-vous à Paris. Deux handicaps sont attribués à l'avion :

- la fréquence des retards, ("une demi-heure de retard suffit à faire perdre l'avantage comparatif de l'avion sur le TGV") pour raisons diverses qui impliquent, outre le désagrément de l'attente, une désorganisation certaine (au niveau des rendez-vous mais aussi lors de l'accueil à l'aéroport) ;
- les problèmes de trafic routier sur les trajets aéroport-centre ville aléatoires selon l'heure ou la période.

L'avion a dans ce contexte de fortes chances de mettre autant de temps voire plus que le TGV en restant probablement beaucoup plus cher. Le coût bien souvent n'est pas déterminant mais joue en comparaison avec les aspects rapidité et fonctionnalité : or le TGV semble offrir un bon compromis : "il permet de baisser le coût tout en augmentant la fonctionnalité" ou tout au moins à rapidité égale, il offre un avantage de prix. En outre il semblerait que l'avion ne permette pas de travailler contrairement au TGV, le temps "utile" est donc moindre en avion.

Traditionnellement, les modèles de précisions de trafic prennent en compte le coût du transport, la durée (trajet + transport terminal), la fréquence des dessertes. Il est donc intéressant de remarquer ici combien la qualité de service semble importante aux yeux des voyageurs et qui joue en faveur du TGV :

- ponctualité du TGV ;
- caractère pénible du voyage en avion ;
- possibilité de travailler dans le TGV.

Si l'aller-retour dans la journée à Paris est aujourd'hui possible avec le train, c'est au prix de conditions difficiles. Le TGV doit permettre de supprimer cet inconvénient et même offrir, comme les entreprises l'espèrent, la possibilité de le faire dans la demi-journée : c'est là aussi un point très important.

En plus de la baisse du coût, l'augmentation de la rapidité de trajet doit permettre dans certains cas d'économiser des frais d'hébergement, et cela peut être important. Cependant, "il faut toujours justifier un déplacement et tout ce qui peut éviter un déplacement doit être fait !". Les utilisateurs actuels n'envisagent pas a priori une augmentation de la fréquence de leurs

déplacements (ce qui augmenterait globalement le budget transports), contrairement à ce qui a été observé après coup pour le TGV Sud-Est.

Notons toutefois qu'en l'absence d'informations précises sur les horaires, les entreprises émettent une réserve quant à la décision de ne plus prendre l'avion : il faudra en effet "être présent à neuf heures à Paris pour un rendez-vous", "pouvoir revenir en train sur Nantes même si une réunion se termine en soirée à Paris".

Il faudra également que les fréquences des trajets soient plus importantes et permettent de réduire les contraintes d'horaire par rapport à l'avion. Cependant, celui-ci reste intéressant lorsque les rendez-vous sont situés en dehors de Paris à proximité des aéroports.

Quant à la voiture, quelques entreprises la prennent pour aller à Paris, ceci pour trois raisons : déplacements sur la banlieue ou organisation de tournée (et non rendez-vous ponctuel), déplacements à plusieurs personnes, transport de matériel. Il est clair que le TGV n'apportera pas de changement dans ces cas là.

Le rôle du TGV pour les déplacements au delà de Paris.

Pour ce qui concerne les relations entre Nantes et les destinations internationales ou intérieures au delà de Paris, le TGV aurait un effet limité, tout au moins dans l'attente du réseau européen permettant d'interconnecter Paris avec les autres grandes capitales européennes.

Pour les relations avec le sud-est, même avec l'interconnexion de Massy-Palaiseau permettant de voyager de Nantes à Lyon en TGV, c'est l'avion qui sera encore privilégié, le temps de trajet restant beaucoup trop long en train. Pour l'étranger, les personnes interrogées privilégient le transport aérien en raison soit des liaisons directes (ex. Nantes-Dusseldorf), soit des correspondances par un même aéroport (Orly ou Roissy). Cependant, l'interconnexion prévue à Roissy, encore très peu connue, conduira peut-être à faire évoluer ces opinions.

Pas de changements dans l'organisation des marchés

D'une manière générale, et sous réserve d'expériences concluantes, les entreprises n'envisagent pas de modifier leur façon de travailler en fonction du TGV, soit dans la structure des déplacements (en dehors du mode de transport), soit dans l'organisation de la société (ex : nouvelles stratégies commerciales, ouverture d'une antenne à Paris...). Pour ce dernier cas, seule une société a pu l'envisager et encore de manière très floue, le marché parisien se révélant très porteur. Il est intéressant de constater qu'à l'inverse, une autre société déclare tout à fait possible le fait qu'elle rapatrie un service local à Paris grâce au TGV.

Le TGV permet-il réellement de remplacer une implantation locale ? Ou est-il au contraire un moyen de s'implanter localement ? Il n'est pas possible de se prononcer sur la base des avis formulés.

Les entreprises interrogées ont été très prudentes, ou peu imaginatives en ce qui concerne les perspectives de modification de leur organisation. Les quelques indications formulées portent sur l'éventuelle modification du service commercial, les commerciaux considérant le TGV comme un outil de travail.

Cependant, l'expérience du TGV Sud-Est montre qu'il faut rester prudent dans les interprétations et que les comportements seront susceptibles d'évoluer une fois que les modalités d'utilisation du TGV entreront dans la pratique des entreprises.

L'éventuel renforcement de l'influence parisienne mal perçu.

Il est intéressant de constater que la plupart des entreprises n'envisagent le TGV que dans le sens Nantes-Paris, les effets de marchés ou de concurrence imputables à un renforcement de l'influence parisienne, mancelle ou angevine ne sont pas ou peu mentionnés.

De même, pour la concurrence, notamment pour les catégories a priori les plus sensibles à cet effet TGV (tertiaire supérieur), les craintes sont quasiment inexistantes ou tout au moins non révélées. Il semble que les groupes nationaux soient de plus en plus nombreux dans certains secteurs, par exemple l'informatique et de la publicité ; dans ce cas, la concurrence parisienne est déjà présente sur l'agglomération nantaise à travers son antenne régionale, ce qui réduit d'autant l'impact éventuel du TGV.

A noter que seule, une entreprise a pu déclarer : "Les gens ne soupçonnent pas les effets négatifs du TGV".

Des effets progressifs

Les effets ne pourront vraisemblablement apparaître que d'une manière progressive ceci pour deux raisons :

- les entreprises ne pourront intégrer pleinement les possibilités du TGV que par une utilisation prolongée ;
- il existe un "effet psychologique" : un certain nombre de sociétés refusent plus ou moins inconsciemment de développer des contacts là où les conditions d'accès sont difficiles (temps perdu, désagrément du voyage, etc...). Dès que Paris sera beaucoup plus "accessible" avec le TGV, il y aura peut-être des conséquences à moyen terme sur l'entreprise qu'elle même ne soupçonne pas aujourd'hui.

Cela se résume dans cette réaction : "on travaillera plus naturellement avec Paris".

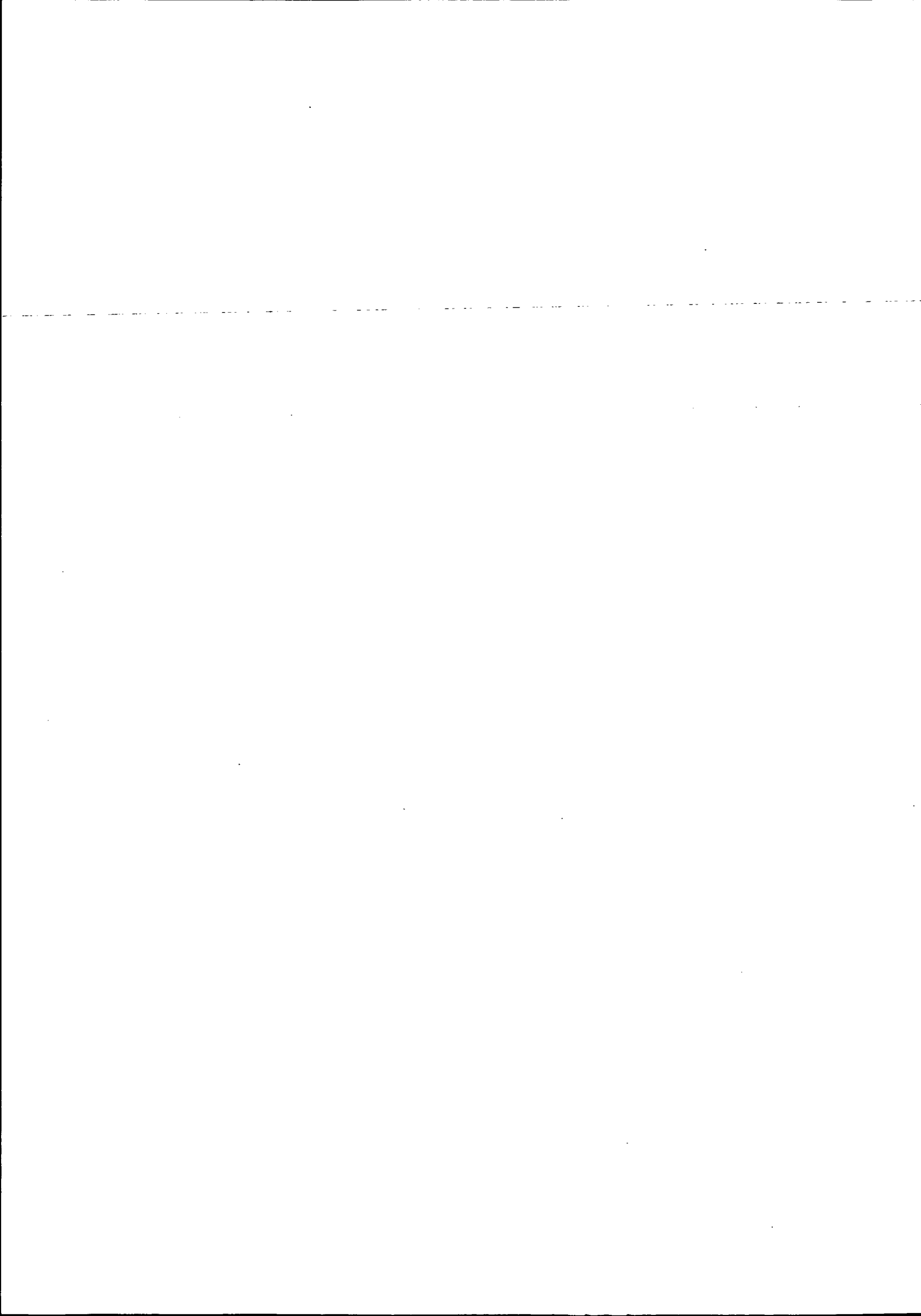
Cette enquête sur les entreprises de l'agglomération nantaise permet moins de révéler les effets prévisibles du TGV que de tirer un enseignement sur la façon dont a été anticipé le TGV. Il est remarquable de noter les différences entre une perception a priori et un comportement a posteriori tel qu'il a été observé dans le cas du TGV Sud-Est.

En conclusion

Trois "leçons" sont à tirer de cette enquête :

- les entreprises attendent beaucoup le TGV mais ne l'ont pas anticipé. Elles ont peu réfléchi à ses effets, directs ou indirects,
- les entreprises n'envisagent pas de modifier leur organisation, leur stratégie commerciale, leur marché avec l'arrivée du TGV. Seule, une substitution pure et simple du TGV à l'avion est envisagée,
- les risques de renforcement de la polarisation parisienne ne sont pas perçus actuellement.

2. L'URBANISME ET L'IMMOBILIER



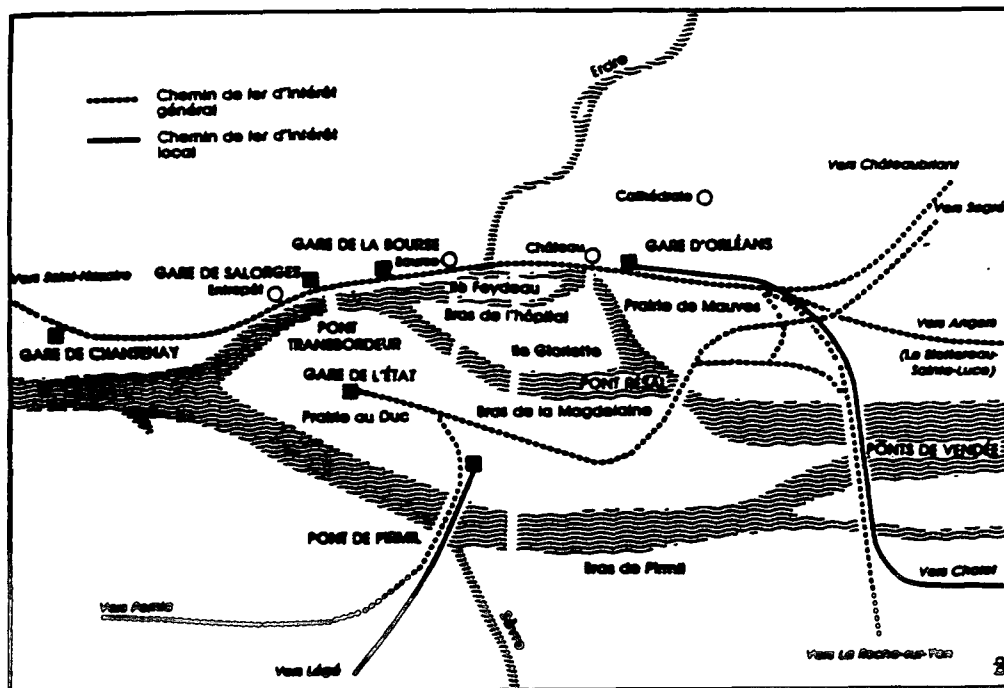
2.1. LA VILLE DE NANTES

2.1.1. APPROCHE HISTORIQUE ET DEVELOPPEMENT SPATIAL.

Les origines.

L'existence d'un gué, à 58 kms de l'embouchure de la Loire, dernier point de franchissement possible du fleuve avant la mer, détermina la convergence de routes nées de la nécessité des échanges commerciaux. La tête de front (ou de passage) ainsi créée fut l'embryon de la ville de NANTES. "Nantes est une place commerciale, et c'est la fonction économique qui a été et reste sa fonction cardinale" (Pierre LELIEVRE).

Jusqu'au XIXème siècle, Nantes s'est développé surtout au Sud et à l'Ouest, et ses limites Est n'ont guère évolué. Au XIXème siècle, au moment de la révolution industrielle, l'explosion de la démographie entraîne un doublement de population. Comme par le passé, la croissance urbaine se fait de façon anarchique, mais cette fois-ci dans des proportions considérables, à la périphérie et le long des grands axes. Cette époque est aussi celle de l'avènement du chemin de fer. Si la création de la voie ferrée joua un rôle décisif dans la croissance économique de la ville et la conquête de nouveaux débouchés, la situation de la gare d'Orléans - baptisée ainsi car construite par la compagnie Paris-Orléans - inaugurée en 1851, est à l'origine de nombreux problèmes urbanistiques.



Croquis 1. Le réseau ferré nantais au 19ème siècle.

Cette gare, construite sur la rive droite du fleuve, se trouvait quasiment dans une impasse, et la présence des différents bras de la Loire et de plusieurs îles, en direction du Sud, ne facilitait pas les déplacements. Du nord au sud, on trouvait huit ponts et deux passages à niveau. La mauvaise situation de la gare est sans doute une des raisons du faible développement de l'urbanisation vers le sud, jusqu'à une époque récente.

Evolution récente de Nantes.

Confrontée au déclin de ses activités traditionnelles, mécaniques et navales notamment, la métropole des Pays de la Loire a entamé une mutation importante qui devrait lui permettre de devenir la métropole du Grand-Ouest. Cette mutation, avant tout économique, a des répercussions profondes sur l'urbanisme.

Ce sont, d'une part des projets structurants, dont la programmation s'est faite essentiellement au coup par coup, aucune stratégie sur le long terme n'ayant pu être élaborée en raison du changement d'équipe aux trois dernières élections municipales :

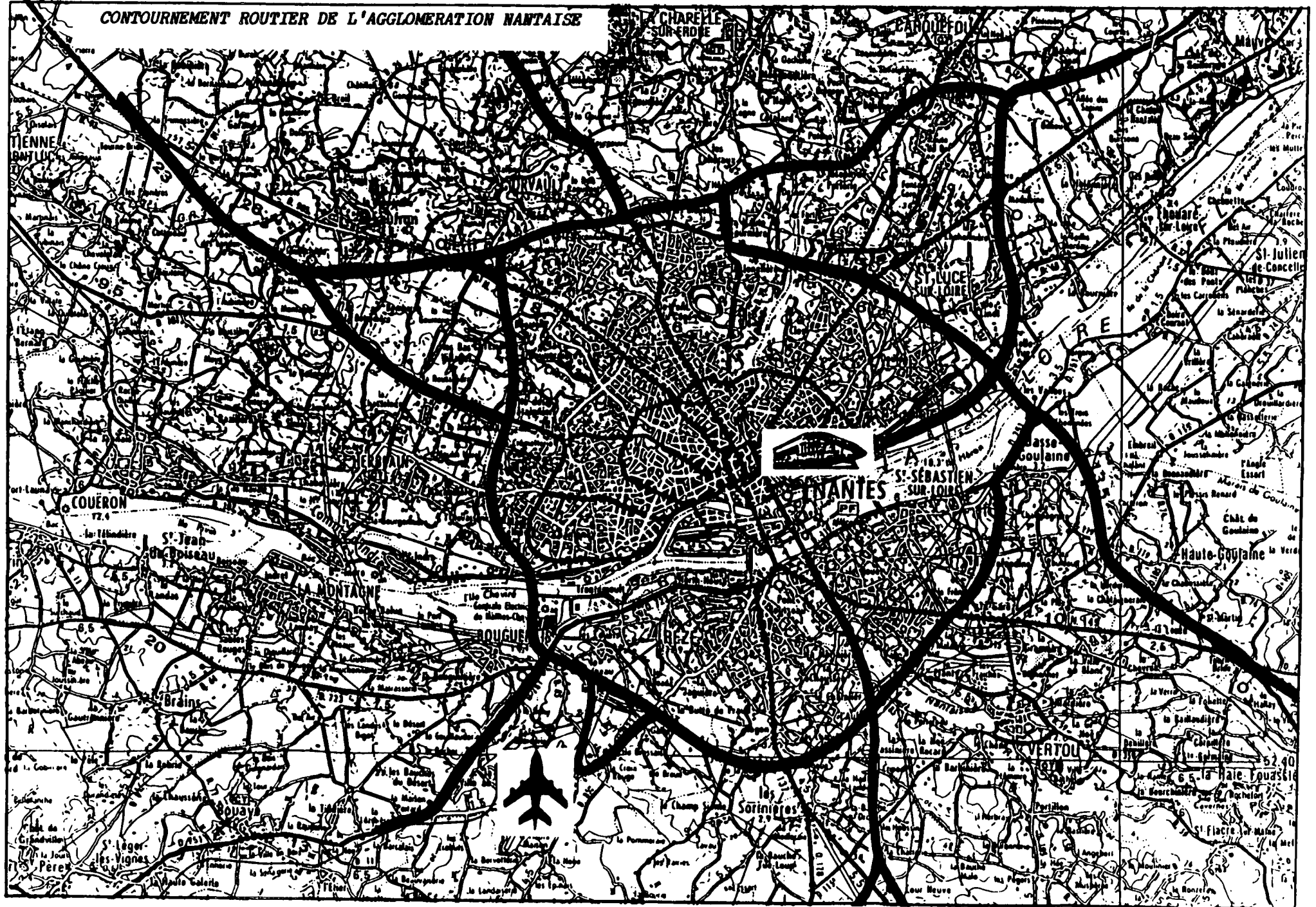
- ATLANPOLE, avec ses sites aménagés le long de l'Erdre suivant un axe Nord-Sud,
- l'aménagement et la commercialisation de zones d'activités (Eraudière, Perray, Prairie de Mauves...),
- la nouvelle gare Sud (quartier de la gare - cf chapitre spécifique)
- l'implantation d'équipements publics structurants, tels que :
 - le stade de la Beaujoire (nord de Nantes)
 - la médiathèque (centre de Nantes)
 - la réhabilitation de la Manufacture de Tabacs (quartier de la gare)
 - l'agrandissement et la réfection du parc des expositions de la Beaujoire (nord de Nantes)
 - le Centre Atlantique de Commerce International (port de Nantes)
 - le Palais des Congrès (quartier de la gare)

C'est, d'autre part, le renforcement des infrastructures de transport pour désenclaver la cité et améliorer sa traversée :

dans le domaine des infrastructures routières :

- contournement routier de l'agglomération nantaise, qui sera effectif en 1992 (cf. carte) ;
- projet de la pénétrante Est, encore à l'étude,
- réalisation de la voie sur berge dans le quartier de la gare,
- doublement du pont Audibert et réaménagement de la chaussée de la Madeleine,
- "Floraison" de parkings en centre-ville (place A. Briand, place du Commerce, Gare Sud...),
- ouverture du dernier tronçon de l'Autoroute Nantes/Paris en 1989,
- avancement des travaux de mise à quatre voies de la route Nantes/Rennes (fin des travaux prévue pour fin 1991) ,
- projets de l'autoroute Nantes/Niort,

CONTOURNEMENT ROUTIER DE L'AGGLOMERATION NANTAISE



Dans le domaine des transports ferroviaires et aériens :

- aggrandissement de l'aéroport international de Château-Bougon,
- construction de la nouvelle gare Sud en prévision de l'arrivée du TGV,

dans le domaine des transports urbains :

- arrivée du tramway à Nantes depuis 1985. En 1979, Nantes fut la première ville française à prendre la décision de construire un tramway. La première ligne est-ouest (Bellevue - la Gare - Beaujoire), ouverte depuis 1985, enregistre environ 55 000 voyages par jour, ce qui représente 20 % de la clientèle des transports en commun nantais. Une deuxième ligne centre-sud est en construction et la mise en service doit intervenir en septembre 1992 (5 km, 13 stations et 24 000 voyages par jour sont prévus). Cinq autres lignes "radiales" aboutissant au centre-ville sont prévues ou à l'étude :

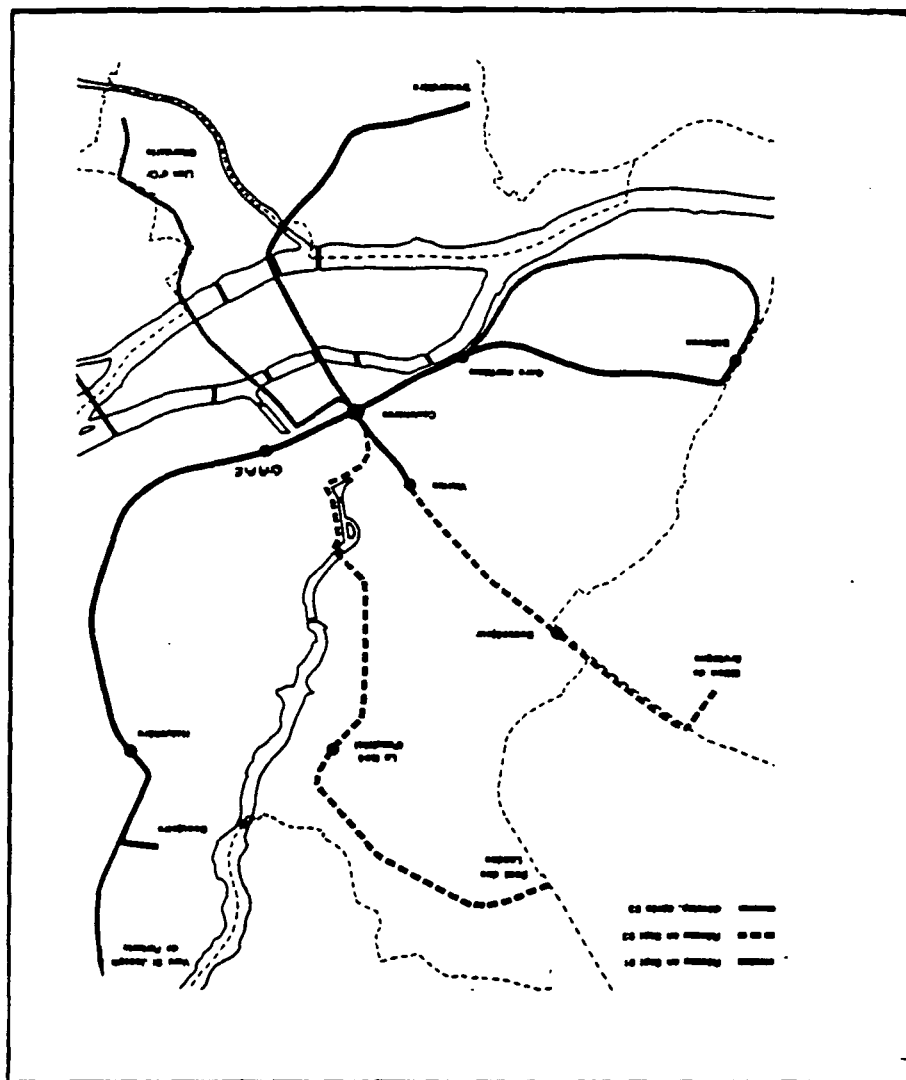
- ligne centre-nord "Place-Viarne-Sillon de Bretagne" (1992)
- ligne centre-nord-facultés "Commerce-Bout-des-Landes" (après 1993)
- ligne du Lion d'Or "Commerce-St-Sébastien/Loire" (après 1993)
- ligne ouest "Bellevue-Port-Martine" (après 1993)
- ligne de St-Joseph-de-Porterie" (après 1993)

Cependant, un choix devrait intervenir entre les deux lignes centre-nord, prolongement vers le Sillon de Bretagne, ou vers les facultés. Le tramway joue un rôle de catalyseur du développement urbain et de valorisation des zones desservies. Les quartiers d'habitation situés en "tête de ligne" à 15 ou 20 mn du centre de Nantes (Bellevue, Nantes-Bottière-Beaujoire, Château de Rezé) pourront être mis en valeur grâce à cet équipement structurant.

La construction récente du tramway risque de nous rendre plus difficile la lecture des effets du TGV sur l'aménagement urbain. Une infrastructure telle que le tramway a forcément un rôle structurant très puissant sur l'agglomération, sur les localisations de l'habitat, des activités et des équipements. Dans les quartiers sur lesquels tant l'arrivée du TGV que du tramway sont susceptibles d'avoir des effets (en particulier le centre-ville et le quartier de la gare), il faudra veiller à intégrer ce problème de "séparation des effets" : les dynamiques urbaines, loin d'être indépendantes entre elles, interagissent et forment un tout en fonction duquel évolue la cité.

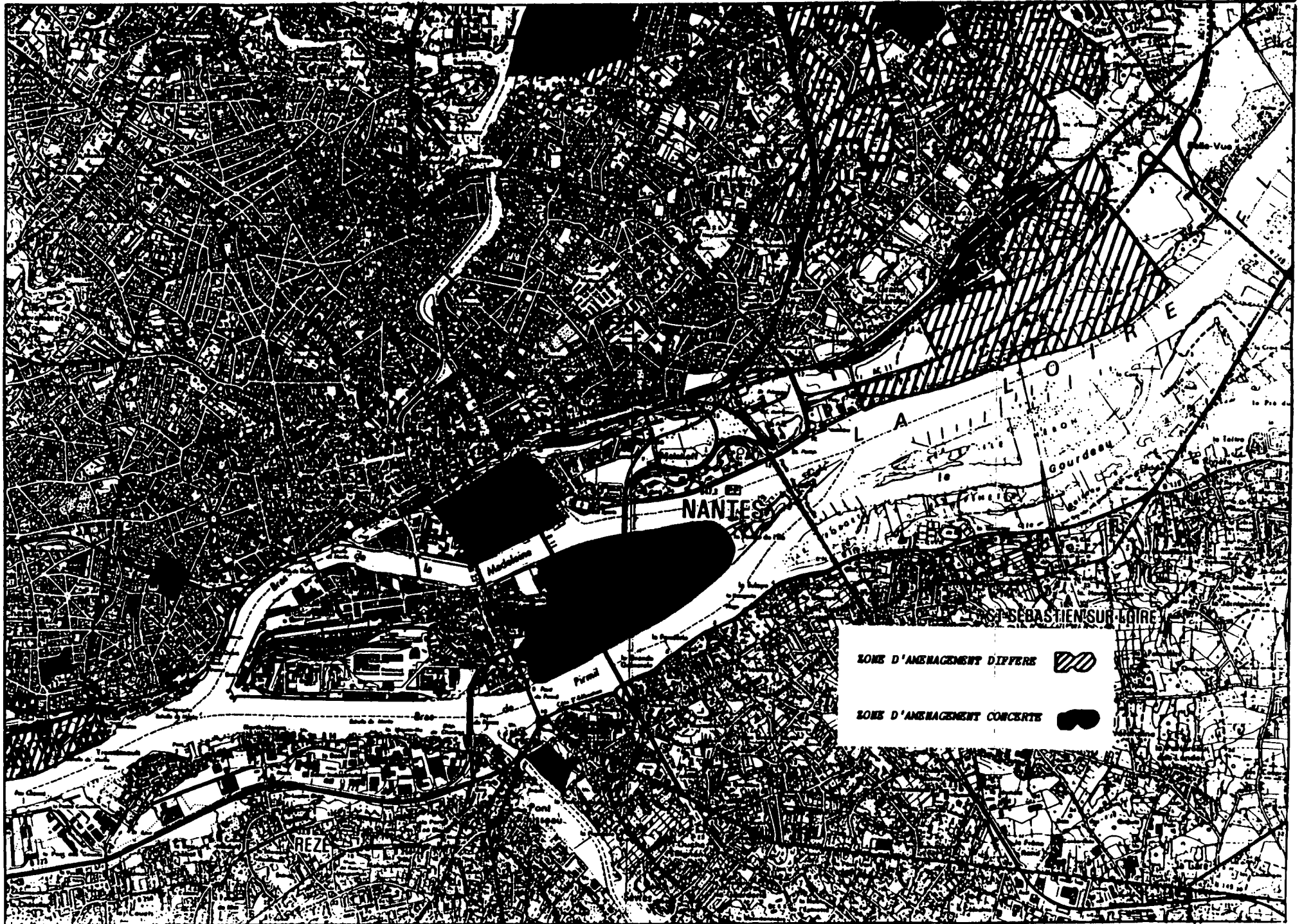
Cependant, ces mutations urbaines, présentes ou futures, que l'amélioration des conditions de transport et le désenclavement de la cité contribuent à mettre en route, ne font que commencer. En effet, Nantes possède des espaces libres ou à réaménager, des dents creuses, des friches industrielles ou commerciales très importantes ; à commencer par la friche de l'île Ste-Anne qui serait la plus importante de France en centre ville. D'autre part, la densité moyenne de l'agglomération nantaise, est l'une des plus faibles de France.

C'est dire que l'avenir de Nantes se trouve actuellement dans la restructuration interne de la ville et de l'agglomération et non dans le développement de cette dernière. C'est donc dans cette optique, qu'il faut observer l'évolution actuelle de Nantes, de son centre ville et plus particulièrement, du secteur objet de l'étude : le quartier de la gare.



Croquis 2. Le réseau de tramway Nantais.

De plus, il y a une prise de conscience collective de l'importance des enjeux : l'image et le devenir de Nantes et sa place dans l'Europe de demain. La cité des Ducs ne doit pas "rater le coche" une nouvelle fois. L'urbanisme est devenu un enjeu économique dans la compétition que se livrent les villes. Cette prise de conscience, alimentée par le constat des erreurs et des errements passés - dont témoignent les trop fréquentes mises en révision du plan d'occupation des sols (POS) - a été au coeur du débat électoral de la dernière campagne des municipales à Nantes. Elle est également à l'origine de la prolifération des réserves foncières (ZAD) et des zones d'aménagement concerté (ZAC) (cf carte).



ZONE D'AMENAGEMENT DIFFERE



ZONE D'AMENAGEMENT CONCERTE



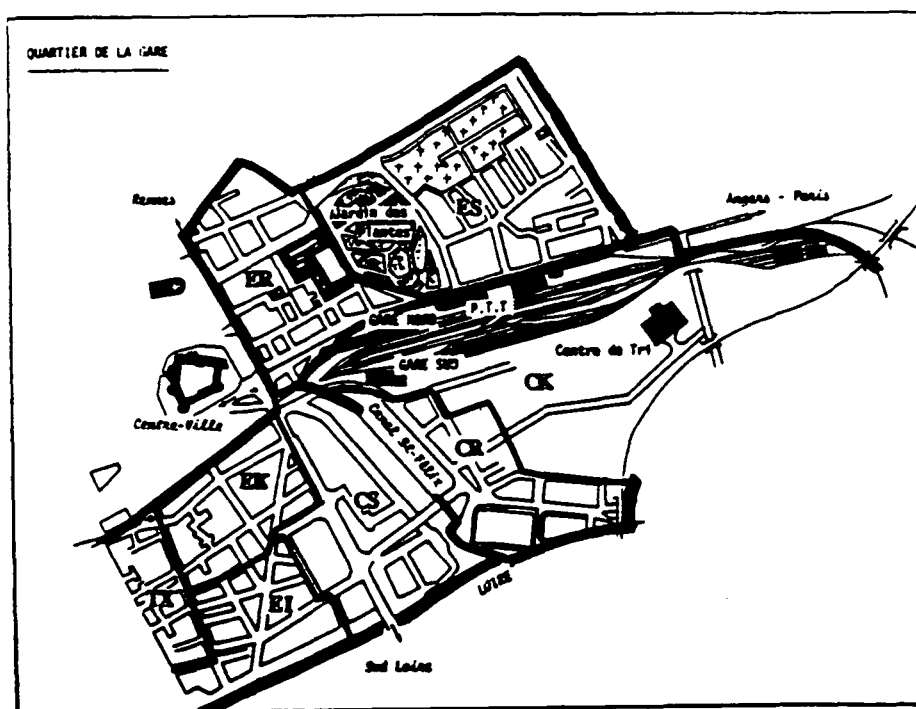
2.2. LE QUARTIER DE LA GARE.

Le quartier de la gare est, logiquement, le plus susceptible d'évoluer du fait de l'influence du TGV. Aussi nous nous livrons ici à une analyse très détaillée des caractéristiques urbaines, économiques, sociales de ce quartier.

2.2.1. PRESENTATION GENERALE.

Le périmètre du "quartier de la gare" a été délimité en fonction de la cohérence des différents secteurs qui entourent la gare Nord et la nouvelle gare Sud-TGV Atlantique. Il correspond à plusieurs îlots INSEE (cf croquis ci-après) :

- CR, CK du quartier 07 - Malakoff
- ER, ES du quartier 05 - St-Donatien-Jardin des plantes
- CS, EK, EI, TX du quartier 08 - Gloriette



Croquis 3. Le quartier de la gare.

Le quartier de la gare ainsi défini comptait 6 600 habitants au recensement de 1982. La population au centre-ville à Nantes, comme dans la plupart des grandes villes, est relativement âgée. Les logements y sont plus petits, les loyers plus élevés : les familles préfèrent habiter les quartiers excentrés ou en périphérie, où elles trouvent plus d'espace à meilleur prix. Cette caractéristique est également vraie pour le quartier de la gare.

Les habitations sont anciennes et souvent vétustes : en 1982, 57% des habitations, soit 1 684 logements avaient été érigées avant 1915. Celles réalisées entre 1975 et 1982 ne représentent que 5,4 % du total du quartier (soit

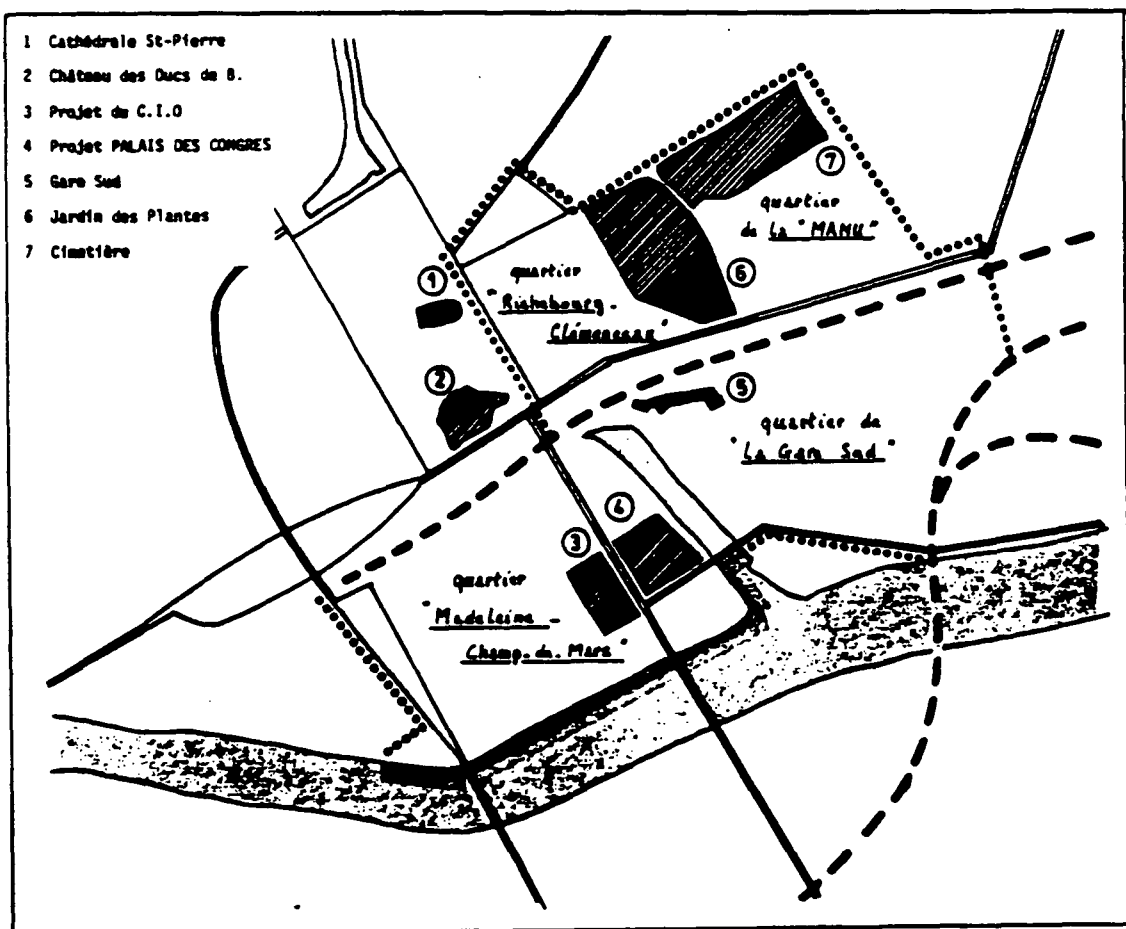
entre 1975 et 1982 ne représentent que 5,4% du total du quartier (160 unités).

Un quartier en mutation.

En raison de l'évolution actuelle de Nantes et de la réserve foncière que le vieux quartier Madeleine-Champ de Mars représente, ce secteur est en train de devenir l'extension naturelle du Centre-ville de Nantes. La mutation du quartier se matérialise par de nouvelles infrastructures, des constructions de bureaux et de logements et par le départ d'anciens dépôts et ateliers. Les dynamiques et stratégies locales ont permis l'aboutissement de plusieurs projets pouvant être considérés comme structurants du quartier mais aussi de la ville. Si toutes ces opérations ne sont pas nées de la perspective d'accueil du TGV comme la gare Sud, tous bénéficient néanmoins de son arrivée, et l'image et les perspectives qu'il offre contribuent à dynamiser les évolutions en cours.

La Loire, le Canal St-Félix, les axes routiers et ferroviaires, les "points durs" du foncier, permettent de découper le périmètre d'étude en 4 zones :

- le quartier "Richebourg - Clémenceau", limite Est du Centre-Ville ;
- le quartier de la "MANU" ;
- le quartier de "la gare sud" ;
- le quartier "Madeleine - Champ-de-Mars".



Croquis 4. Le quartier de la gare. Détail en 4 zones d'études.

Les "points durs" du foncier peuvent être considérés comme des espaces libres ou construits dont l'utilisation actuelle ou future ne permet pas d'envisager actuellement une transformation. Du point de vue de l'aménageur, ce sont donc des contraintes dont il faut tenir compte au même titre que les contraintes physiques (la Loire, infrastructures routières, ferroviaires...) (cf. carte : "Points durs du foncier").

2.2.2. ANALYSE URBAINE DES QUARTIERS.

Un quartier se définit à travers un certain nombre de données : l'histoire, la morphologie, les fonctions, les échanges, l'image. Une étude minutieuse de chacune d'elles est nécessaire pour le connaître véritablement. Bien que sommaire, l'analyse qui suit présente les principales caractéristiques des quartiers qui composent le secteur d'étude, dans l'optique de définir les lieux propices à l'évolution ou à la mutation. Les cartes ou schémas qui suivent : axes routiers importants, occupation du sol, secteurs en mutation depuis 5 ans, sont là pour illustrer notre propos.

Le quartier "Richebourg Clémenceau"

(Pour les limites géographiques du quartier, cf le croquis 4)

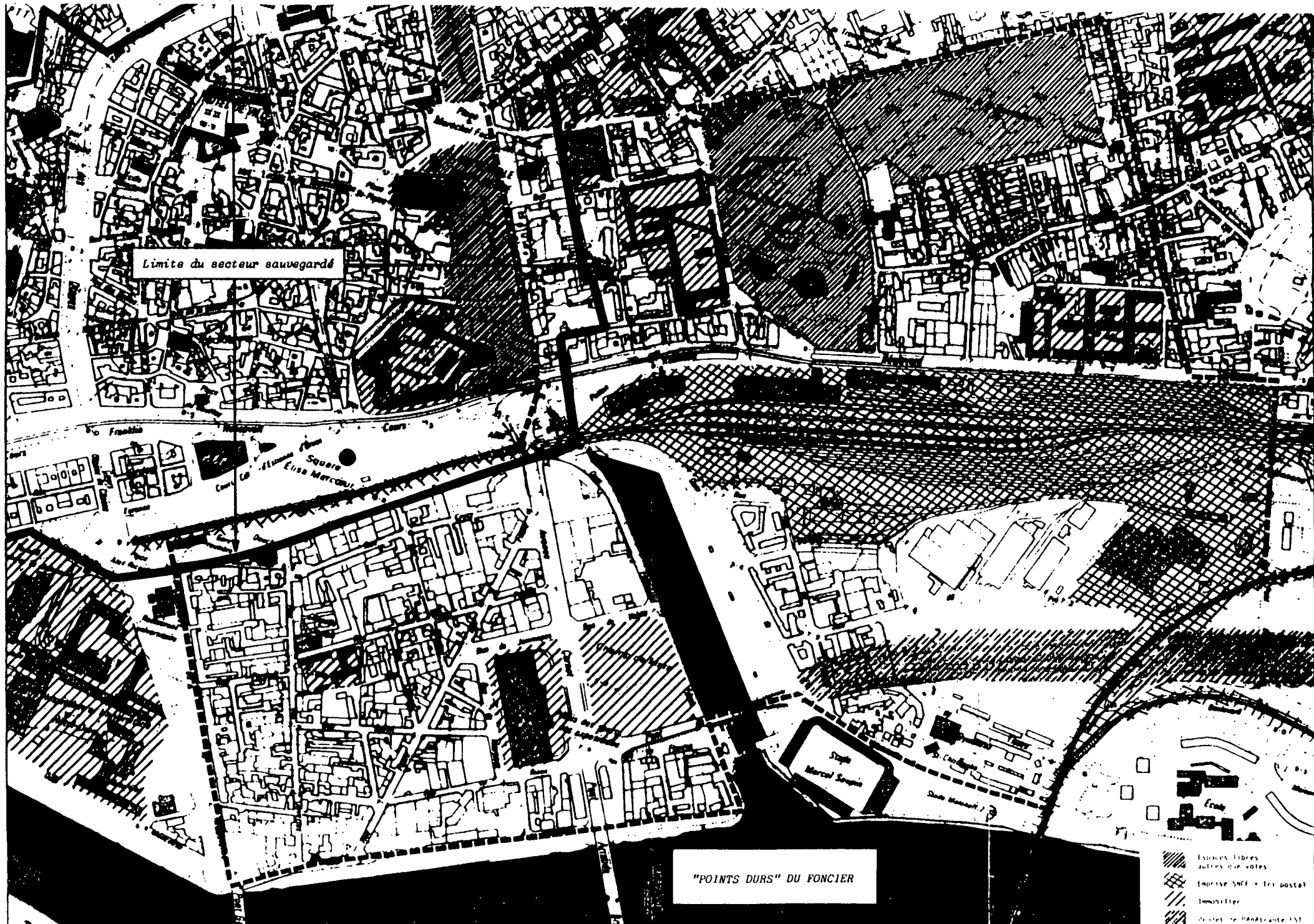
Le quartier peut être divisé en plusieurs secteurs. Ces secteurs sont composés d'îlots ou de groupes d'îlots dont la vocation (habitat, commerces, services...) est dictée par l'environnement immédiat.

Au sud, ce sont le cours Kennedy et la gare d'Orléans qui expliquent l'occupation du groupe d'îlots qui longe l'allée Charcot : des immeubles dont les rez-de-chaussée sont occupés essentiellement par des commerces à caractère central, côtoient de nombreux hôtels et restaurants.

A l'ouest, la rue Henri IV est bordée essentiellement d'immeubles mixtes, abritant habitat et professions libérales. Là encore, ce sont des activités à caractère central qui se mêlent à l'habitat. Malgré la rupture urbaine que constitue le cours St-Pierre, le centre-ville est à deux pas. Il est à noter que la place de la Duchesse Anne, au bas de la rue Henri IV, avec ses hôtels et ses restaurants, est en fait le prolongement de l'allée Charcot.





Au nord et à l'est, ce sont d'une part les bâtiments publics, aux parcelles importantes, et dont le bâti monumental traduit les fonctions, et d'autre part les voies, qui définissent les îlots.

La partie Ouest de la rue Clémenceau, voie de desserte d'îlot, est dans l'influence du centre-ville sur lequel elle s'ouvre. C'est la raison pour laquelle plusieurs cabinets médicaux jouxtent les bâtiments d'habitation. La rue Gambetta est un axe de liaison inter-quartiers plus important ouest-est. Il permet depuis le centre-ville de rejoindre la rue du Maréchal Joffre c'est-à-dire la route de Paris. Les commerces et les services y sont donc plus nombreux. Au coeur du secteur, se trouve le quartier Richebourg qui est en pleine rénovation, du moins dans sa



Limite du secteur sauvegardé

"POINTS DURS" DU FONCIER

-  Espaces libres autres que voies
-  Emprise SNCF + Iri postal
-  Immobilier
-  Parcelles cadastrales 1953

partie sud, celle qui longe la rue Richebourg. Cette opération de rénovation, lancée il y a plus de 10 ans, sort de terre, et remplace les immeubles insalubres d'alors, par des immeubles d'habitation neufs, abritant quelques commerces d'accompagnement en rez-de-chaussée, des professions libérales et une maison d'accueil pour personnes âgées. C'est un quartier qui, ayant accompli une mutation récente ne devrait guère bouger dans l'immédiat, même si certains bâtiments anciens sont destinés à être réhabilités ou remplacés.

Le quartier de la "MANU".

Ce quartier peut être découpé en deux secteurs, situés de part et d'autre de la rue d'Allonville. L'évolution du quartier est liée à plusieurs événements aux répercussions urbanistiques importantes, datant de la deuxième partie du XIXème siècle :

- l'arrivée du chemin de fer et la construction de la gare d'Orléans ;
- la réalisation du boulevard de Stalingrad dans le prolongement du quai Richebourg (aujourd'hui une partie du cours Kennedy) ;
- l'allongement du Jardin des Plantes vers le sud, qui a coupé la rue Richebourg d'antan en deux tronçons : la rue Richebourg actuelle et la rue d'Allonville.

La partie sud comprise entre la rue d'Allonville et le boulevard de Stalingrad possède un parcellaire important par la taille, qui traduit le type d'occupation qui s'est développé à cette époque : usines, docks, ateliers... Le vestige le plus important est la "Manufacture des tabacs" aujourd'hui reconvertie en habitat et bureaux. Les commerces à caractère central sont quasiment absents : le Jardin des Plantes joue un rôle de coupure urbaine très prononcée.

Au nord, entre le cimetière de la Bouteillerie et la rue d'Allonville, de nombreuses voies privées en impasse distribuent des îlots d'habitation dont la caractéristique essentielle est qu'ils abritent des immeubles bas et des maisons de villes. Aujourd'hui alors que la ville a largement absorbé l'ancien "bourg-fumée", la présence des ateliers ou dépôts, encore existants, semble anachronique. Ceux-ci devraient laisser peu à peu la place à de l'habitat et à des activités d'accompagnement telles que commerces, services, bureaux. Il faut noter aussi que cinq opérations d'habitat sont actuellement en cours rue d'Allonville, au-delà de la rue de Coulmiers, (à l'est du périmètre d'étude) représentant environ 200 logements.

Le quartier de la gare sud.

Il est né en même temps que la gare d'Orléans. Avant 1850, la prairie de Mauves, inondable, était déserte.

L'emprise des terrains SNCF est prédominante. La gare sud, les locaux SNCF, les dépôts de vente de matériaux de construction (sur terrains SNCF), le centre de tri, des ateliers, quelques services et une grande parcelle SNCF inoccupée, enserrant le long du quai Malakoff quelques bâtiments d'habitation, et le long du boulevard de Sarrebrück un quartier HLM. Le quartier Malakoff complètement enclavé entre les voies SNCF et la Loire est situé à l'est de la zone d'étude.

Le devenir de ce quartier est lié à celui des terrains SNCF (qui pourraient être vendus par la SNCF), lui-même lié au projet de la pénétrante Est, qui pourrait ne plus être une autoroute comme prévu initialement, mais un boulevard. Etudes et négociations sont en cours.

De gros problèmes se posent pour la réalisation de cette pénétrante : problèmes techniques issus de la nature du sol, du franchissement des voies SNCF que nécessite le désenclavement du quartier Malakoff ; problèmes financiers liés au coût de réalisation et à la répartition de la charge financière entre l'Etat, la Région, le Département et la Ville.

La réalisation de nombreux projets au Champ de Mars, la volonté politique affirmée de désenclaver le quartier Malakoff, le devenir du Stade Marcel Saupin, l'aménagement du Canal St-Félix et la réalisation de la gare sud pourrait accélérer les études d'aménagement et entraîner de nouvelles dynamiques.

A noter que la gare sud n'était pas prévue initialement par la SNCF. C'est la ville de Nantes qui a souhaité développer l'accès sud existant pour améliorer la situation de l'accès nord en rééquilibrant les trafics notamment.

Le quartier "Madeleine - Champ de Mars"

Au début du XVIIIème siècle, ce quartier était encore en grande partie désert. L'urbanisation s'est d'abord développée sur l'axe de la chaussée de la Madeleine, puis le long des quais nord et sud de l'île, avant d'atteindre la partie centrale et orientale, la Prairie de la Madeleine plus basse, vers 1870, où les îlots de maisons se sont implantés sans souci d'un plan d'ensemble.

Plusieurs activités se sont installées, d'abord à proximité des quais (chantiers de construction métalliques, usines LU...) puis au coeur même des îlots, amenant la situation actuelle : un entremêlement d'habitat et d'activités artisanales ou industrielles.

Aujourd'hui, les problèmes majeurs de ce quartier sont la vétusté, la circulation et le stationnement. Les activités s'y sentent désormais à l'étroit. C'est la raison pour laquelle ce quartier bouge depuis quatre à cinq ans : les opportunités foncières sont de plus en plus nombreuses. Depuis quelques années des parcelles assez grandes se sont libérées, attirant ainsi les promoteurs privés, en particulier en périphérie, le long des axes. La proximité du centre-ville, la qualité du site (les rives de la Loire) sont un atout commercial certain. Ce sont les opérations qui se sont développées le long du Quai Magellan et de l'allée Baco.

Vient se greffer alors le projet du Palais des Congrès et l'implantation du CIO, l'un et l'autre étant liés. Là encore, l'opération devant débiter rapidement, les disponibilités foncières du Champ de Mars ont, sans doute, été déterminantes dans le choix du site, de même que la proximité de la gare sud. De plus la chaussée de la Madeleine est élargie, en vue notamment du passage du tramway, la voie sur berge est mise en chantier, le pont Audibert doublé.

Autant d'éléments qui font que ce quartier, si proche d'un centre

immuable dans sa configuration actuelle, se transforme. Mais, comme aucun projet d'ensemble n'existait sur le secteur, la municipalité actuelle s'est inquiétée et a décidé la création d'une ZAC couvrant l'ensemble du quartier.

En effet, le parcellaire étant très imbriqué, mais aussi très diversifié, les propriétaires étant multiples, souvent âgés, seul un PAZ (Plan d'Aménagement et de Zone) d'une ZAC paraît garantir un aménagement cohérent d'ensemble, mixant les activités tertiaires (un centre d'affaires pourrait prendre la place de l'ancienne usine LU, par exemple), l'habitat et des commerces de proximité. Par ailleurs, la ville essaie d'acheter tout ce qu'elle peut acquérir auprès de petits propriétaires, dont les parcelles situées en cœur d'îlots sont inconstructibles en l'état ; de plus pour maîtriser davantage les mutations (aux nombres de cinq à six par mois sur ce secteur, selon les services fonciers de la ville), elle étudie la possibilité d'une application d'un DPU (Droit de Préemption Urbain) renforcé dans cette zone sensible.

2.2.3. QUELQUES PROJETS.

La mutation qui s'opère sous nos yeux se matérialise, comme il est décrit précédemment, par de nouvelles infrastructures, par des constructions de bureaux, de logements, par le départ d'ateliers ou dépôts qui n'ont plus leur place en centre-ville. Quelques projets, pouvant être considérés comme des éléments structurants du quartier, mais aussi de la ville, sont particulièrement importants.

Les infrastructures de transport.

L'élargissement de la Chaussée de la Madeleine à 2 fois 2 voies doit contribuer à résorber les difficultés de circulation existantes sur cet axe très fréquenté. Il est lié à la mise en place d'un axe lourd pour les transports en commun (bus et tramway) reliant la place du Commerce, à la place de l'écluse, à la place des Martyrs à Rezé. Il s'accompagne du doublement du pont du Général Audibert.

L'ouverture dans quelques mois de l'ensemble des 2 km de la voie sur berge allant de la pointe de l'île Gloriette au pont de Tbilissi, permettra de traverser la ville d'est en ouest, sans passer par le centre-ville. Elle facilitera l'accès à la gare sud, au palais des Congrès, et autres activités localisées sur le quartier Madeleine-Champ de Mars.

Le Palais des Congrès.

Un paragraphe spécifique est consacré au nouveau Palais des Congrès dans la troisième partie de l'étude ("Séjours d'affaire et de tourisme à Nantes et dans la région nantaise"). Nous ne l'abordons donc pas ici.

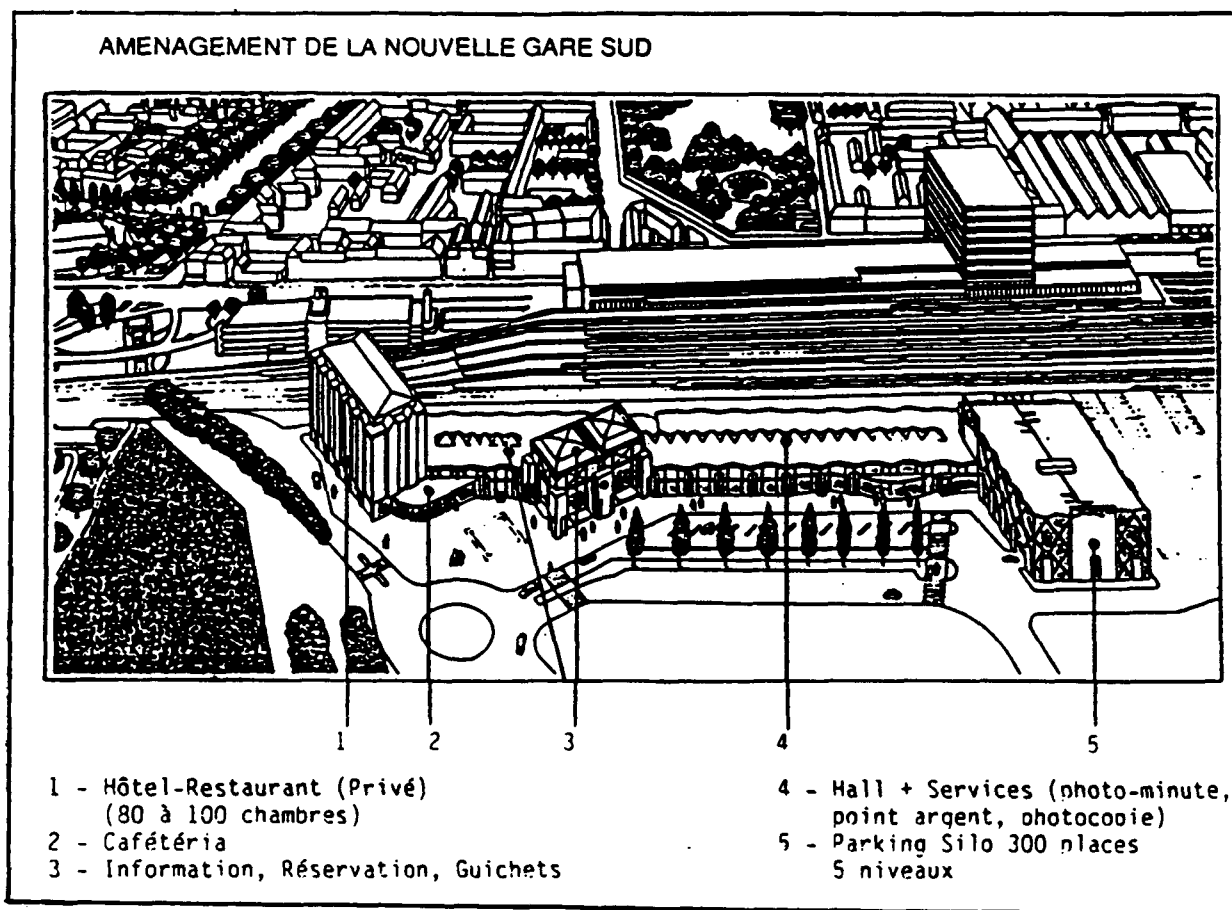
Le siège social du CIO

Sur un terrain de 22 189 m², le CIO réalise actuellement une grande opération immobilière avec la construction de son siège social. Les 27 000 m² de

bureaux s'articulent de façon à laisser une large place à la communication et à l'image de marque. C'est ainsi que les passants trouveront dans l'enceinte du forum une salle d'exposition et un théâtre privé qui abritera la troupe du célèbre théâtre de marionnettes de Nantes. A l'extérieur, des bassins d'eau animés par des écoulements de cascades entoureront les bâtiments. Le rez-de-chaussée abritera les activités extra-bancaires du CIO : cafeteria, restaurant, services sociaux... Les activités propres à la banque seront regroupés dans des étages supérieurs très largement éclairés.

La gare sud

Comme dans beaucoup de gares desservies par le TGV, seulement quelques aménagements étaient prévus par la SNCF à la gare de Nantes ; d'autant que la "vieille" gare d'Orléans a été refaite à neuf à la fin des années soixante. En fait, ce sont les édiles nantais qui ont vu dans l'arrivée du TGV, l'occasion de remplacer l'accès sud aménagé en 1983 et qui au début 1989 ne drainait que 10 % de la clientèle.



Croquis 5. Aménagement de la nouvelle gare Sud.

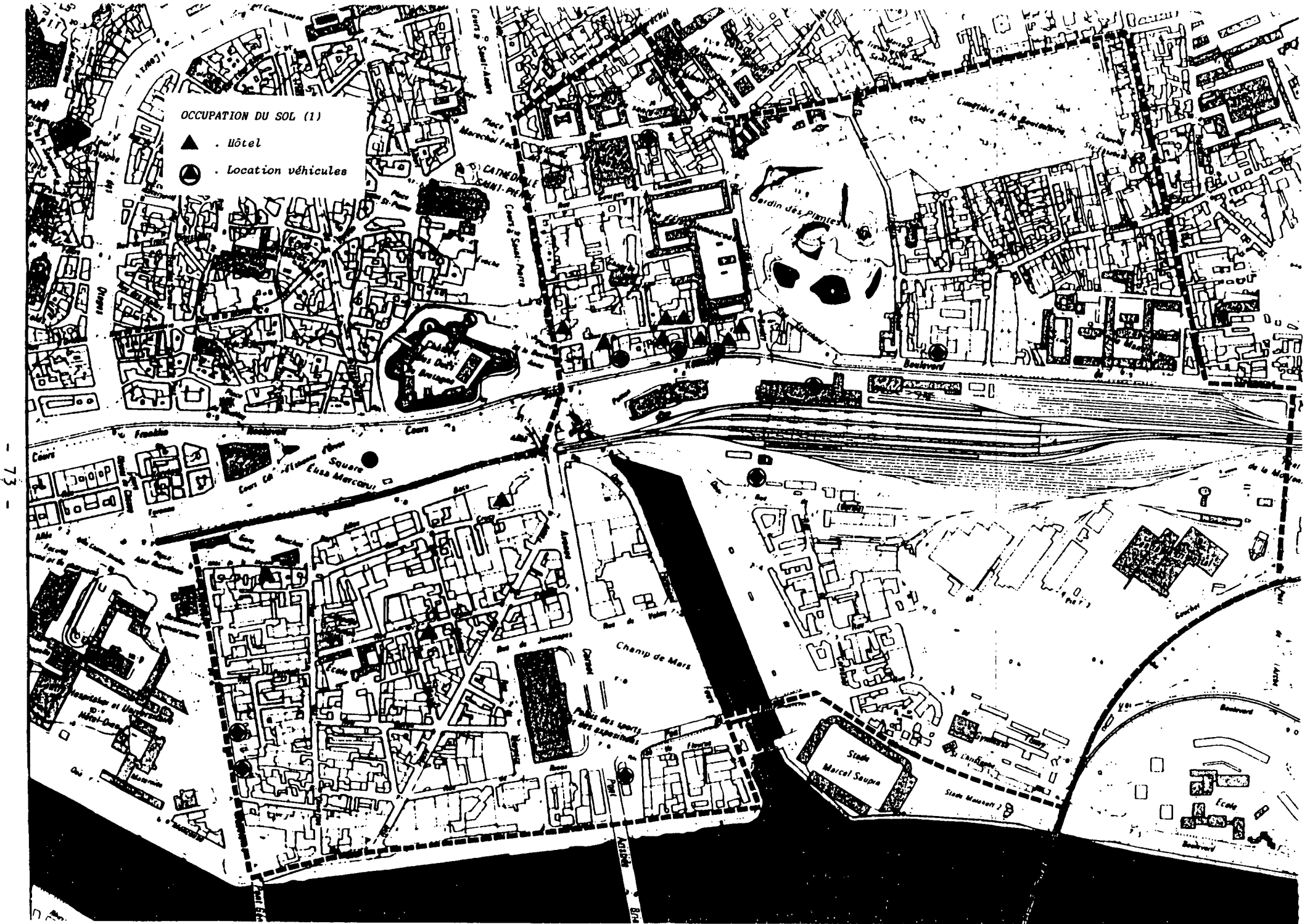
Une active collaboration entre la ville et la SNCF a permis de mettre au point un programme qui sans être ambitieux comme à Rennes, permettra de soulager la gare d'Orléans asphyxiée aux heures de pointe par de gros



SECTEURS EN MUTATION DEPUIS 5 ANS

- . Projet immobilier
- . Projet routier
- - - . Limite de la Z.A.C. du Champ de Mars
- — — . Limite du Périmètre d'Etude

- 1 - Palais des Congrès (en chantier)
- 2 - C10 (en chantier)
- 3 - Carré Sud
- 4 - Stade Marcel SAUPIN : Réutilisation
- 7 - Voie sur Berge
- 8 - Chaussée de la Madeleine



OCCUPATION DU SOL (1)

- ▲ Hôtel
- Location véhicules

CATHÉDRALE
SAINT-PIERRE

Gardin des Plantes

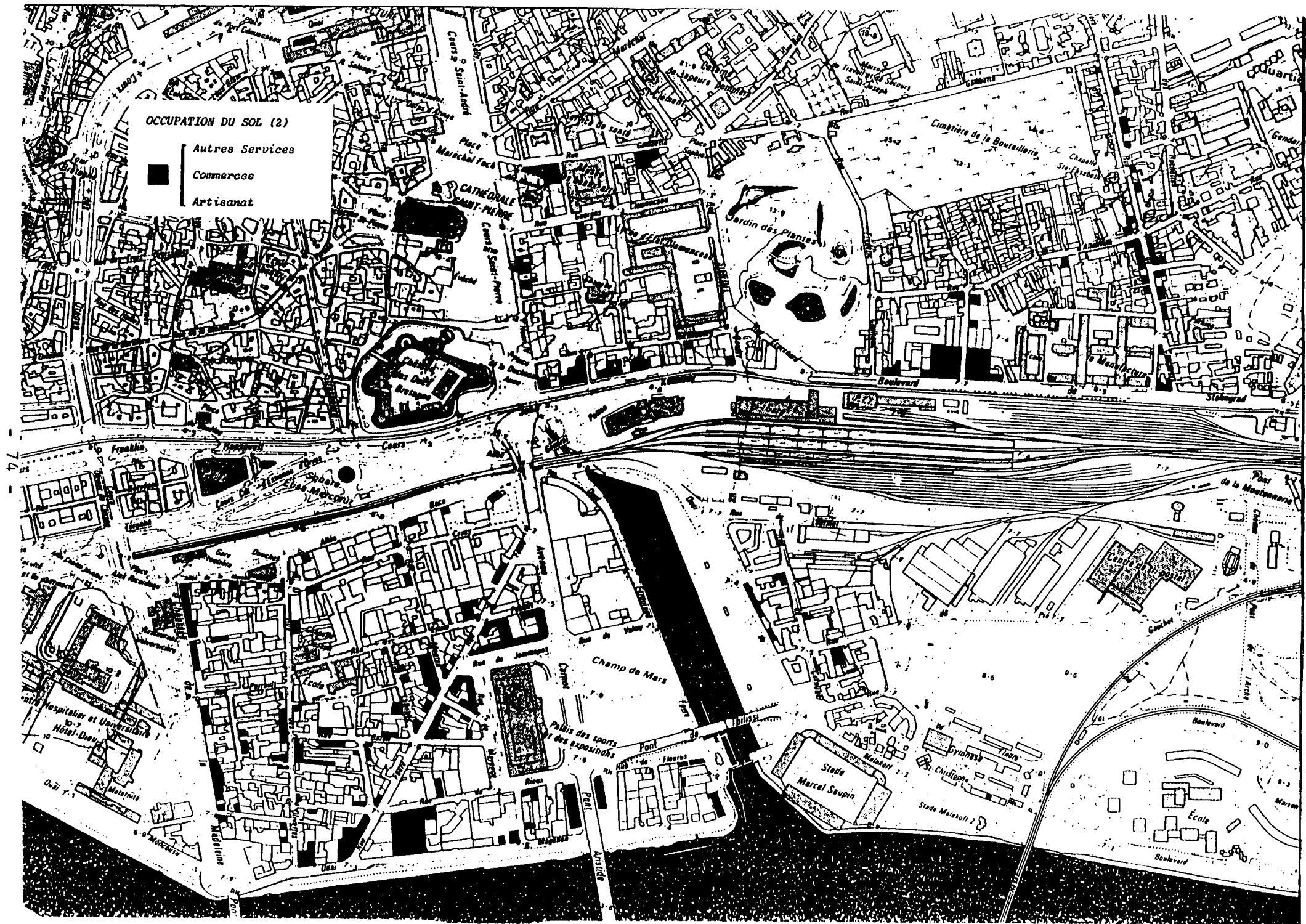
Champ de Mars

Stade
Marcel Saupré

Stade Maillot ?

École

73



OCCUPATION DU SOL (2)

- Autres Services
- Commerces
- Artisanat

CATHÉDRALE SAINT-PIERRE

Jardin des Plantes

Champ de Mars

Stade Marcel Saupin

École

Hospitaller et Universitaire
Hôtel-Dieu

Palais des sports
et des expositions

Stade Malakoff 1-2

Boulevard

Franklin

Stade Malakoff

Palais des sports

Stade Malakoff 1-2

École

Hospitaller et Universitaire
Hôtel-Dieu

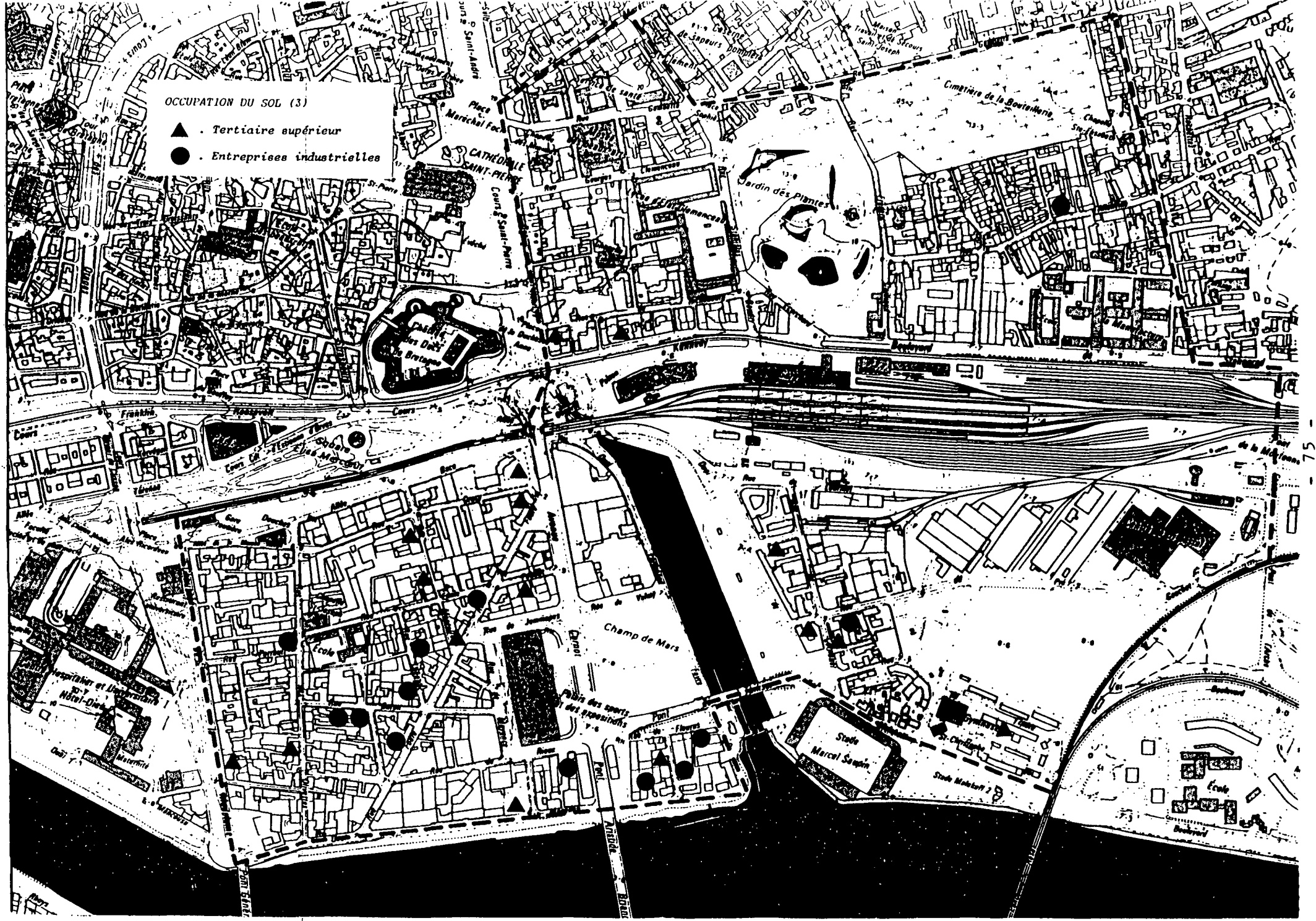
Palais des sports
et des expositions

Stade Malakoff 1-2

Boulevard

OCCUPATION DU SOL (3)

- ▲ . Tertiaire supérieur
- . Entreprises industrielles



embouteillages. Les autocars stationneront désormais au sud. Les services "train + auto" et "train autos accompagnées" sont transférés du nord au sud et un silo de parking de 300 places y est prévu. Cette véritable gare devrait permettre un rééquilibrage entre les accès nord et sud ; l'accès sud, selon les prévisions SNCF, drainera 40 % du trafic voyageurs.

La construction de cette nouvelle gare - directement imputable au TGV - est porteuses d'enjeux majeurs, sur le plan de l'urbanisme dans une perspective de développement à très long terme de la ville, puisqu'il s'agit bien de rééquilibrer dans une large mesure les flux de voyageurs, quand on sait le rôle de catalyseur du développement qu'a joué le chemin de fer dans les centre-villes au 19^{ème} siècle.

2.3. LE MARCHE DE L'IMMOBILIER

2.3.1. LE MARCHE DES TERRAINS.

Les terrains à usage de logement.

Pour ce qui concerne les terrains destinés à l'habitat, on observe une croissance du nombre de lots vendus depuis 1986, associée à une baisse sensible de la taille moyenne des parcelles, et du maintien du prix au m².

Lotissements privés			
	prix moyen TTC	surf. moy. en m ²	prix moy. au m ²
Nantes	208 000	340	612
agglomération	194 500	580	335

lotissements communaux et ZAC			
	prix moyen TTC	surf. moy. en m ²	prix moy. au m ²
Nantes	235 000	700	336
agglomération	155 000	470	330

Tableau 32. Prix et surfaces des terrains à la vente pour l'année 1987. Source : AURAN.

Il existe une certaine flambée des prix des terrains dans certains secteurs centraux à Nantes depuis 1987 où le prix moyen du terrain est passé de 1 000 F/m² en 1987, à 1 800 F/m² en 1989. Cette hausse est liée :

- d'une part à une révision du POS qui permettra une densité accrue des constructions en zone UA (Zone correspondant aux secteurs centraux des villes où la densité est la plus forte, où les constructions sont les plus hautes, construits en continu : d'une limite séparative à l'autre, en façade),
- d'autre part à l'amélioration générale de la conjoncture économique, qui s'est traduit par une relance sur le marché des logements ; relance relayée par la modification de la législation (loi Méhaignerie), plus favorable que la loi précédente pour les investissements immobiliers.