

APPEL D'OFFRE DE RECHERCHE

DATAR / Observatoire Economique et Statistique des Transports

LE MANS, 6 ANS APRÈS L'ARRIVÉE DU TGV

VOLUME II

**J.CHEVALIER (coordination), D.AMIARD, J.R.BERTRAND,
N.DJERIDI, R.DODIER**

**Groupe de Recherche en Géographie Sociale
ESO - Espaces géographiques et Sociétés, UMR CNRS 6590
Université du Maine - Le Mans**

Juin 1997

11246 B

APPEL D'OFFRE DE RECHERCHE**DATAR / Observatoire Economique et Statistique des Transports****LE MANS, 6 ANS APRÈS L'ARRIVÉE DU TGV****VOLUME II****J.CHEVALIER (coordination), D.AMIARD, J.R.BERTRAND,
N.DJERIDI, R.DODIER****Groupe de Recherche en Géographie Sociale
ESO - Espaces géographiques et Sociétés, UMR CNRS 6590
Université du Maine - Le Mans****Juin 1997**

TABLE DES MATIERES

Introduction.....	p.4
J.R.BERTRAND - Pratiques ferroviaires	p.7
- Le passage au TGV	p.7
- Nouvelles contraintes	p.9
- Incidences sur les comportements.....	p.11
- Nouvelles mobilités.....	p.13
- Conclusion	p.14
J.R.BERTRAND - N.DJERIDI -	
L'agglomération mancelle, quelle géographie des effets TGV ?.....	p.15
- Le renouvellement du parc de logements neufs	p.15
- Les locaux d'activités : des dynamiques géographiques complémentaires.....	p.24
- Part de l'effet TGV dans les autres communes de la CUM.....	p.35
- Conclusion	p.41
Rodolphe DODIER -	
L'évolution des localisations intra-urbaines du tertiaire.....	p.43
- Sources et méthode	p.44
- Les services d'études et de conseil	p.45
- Les services financiers.....	p.50
- Bilan des mouvements intra-urbains dans les services.....	p.56
Jacques CHEVALIER - Perspective technopolitaine	
et développement du Centre d'affaires Novaxis.....	p.60
- Le projet technopolitain au Mans	p.60
- Novaxis : naissance et affirmation d'un Centre d'affaires.....	p.62
- Novaxis : quelle place dans la perspective technopolitaine ?.....	p.66
- Novaxis : quels "effets" ont fonctionné ?.....	p.69
- Conclusion	p.72
D.AMIARD - Tourisme d'affaires et TGV, quels enjeux au Mans ?.....	
- Le rôle moteur de quelques entreprises locales	p.74
- Une fréquentation en hausse	p.77
- Un secteur hôtelier en phase d'adaptation	p.79
- Un secteur à la croisée des chemins	p.88
- Conclusion	p.96
J.CHEVALIER - Conclusion générale	p.104

RAPPEL

TABLE DES MATIERES VOLUME I

Introduction.....	p.3
J.Chevalier - Le Mans et le TGV : des relations complexes	p.5
- Contournement et nouvelle gare ou passage dans la gare historique	p. 5
- L'aménagement de la gare historique : "Une chance pour Le Mans".....	p. 6
- Inauguration de la ligne nouvelle : espérances et déceptions	p. 7
- Une nouvelle période de tensions avec la SNCF : 1989-1993.....	p.10
- De nouveau la question du contournement	p.11
- Conclusion	p.14
R.Dodier - L'évolution du tertiaire au Mans.....	p.17
- Un secteur dynamique	p.19
- Le Mans : une structure d'emploi particulière.....	p.23
- La branche service aux entreprises	p.26
N.Djeridi - La production de logements et de surfaces d'activités au Mans au début des années 1990	p.30
- UN MARCHÉ DU LOGEMENT FRAGILE.....	p.30
Le secteur privé domine le marché	p.31
Acteurs privés et publics : le partage des rôles autour des grandes opérations	p.34
- CROISSANCE RAPIDE ET ESSOUFFLEMENT DES CREATIONS DE SURFACES D'ACTIVITES	p.40
Des sites privilégiés pour l'accueil des PMI-PME.....	p.41
La construction des bureaux reste du domaine privé	p.44
Un nouveau paysage commercial.....	p.47
D.Amiard - Le tourisme d'affaires et de congrès dans l'agglomération mancelle	p.51
- Un secteur économique difficile à cerner	p.52
- L'image d'une ville industrielle et de sports mécaniques malgré de profondes mutations	p.53
- Une offre en salles diversifiée et attractive	p.55
- Vers un rattrapage et une adaptation de l'offre hôtelière	p.59
- Conclusion	p.65
Conclusion.....	p.67

INTRODUCTION

Alors que le volume 1 rappelait le contexte général dans lequel Le Mans a évolué durant les six dernières années, le second volume du rapport de recherche s'attache à approcher les éventuels "effets" entre la mise en service du TGV, les mobilités, l'évolution et la localisation de certaines branches d'activité, la dynamique de la construction de logements et de locaux d'activité.

Le contenu des analyses constituant ce rapport est fondé sur trois hypothèses.

- Le TGV, comme outil de déplacement, dans un espace-temps contracté non seulement entre Le Mans et Paris mais aussi entre Le Mans et d'autres grandes villes françaises (Lyon, Lille plus récemment) a modifié les comportements des usagers. Par le simple fait qu'il est désormais possible d'effectuer des déplacements professionnels courts sur une demi-journée (Paris) ou la journée (Paris et ses banlieues sud-ouest - Massy - et est - Marne-la-Vallée et Roissy -, Lyon, Lille), l'éventail des usagers s'est diversifié par rapport à la période antérieure dominée par les trains Corail. Au-delà des déplacements professionnels, on peut estimer également que de nouvelles formes de mobilité sont apparues.

- Quelques activités peuvent avoir bénéficié directement des nouvelles conditions d'accessibilité du Mans par le TGV. Parmi toutes les activités des services, quelques unes apparaissent les plus réceptrices à l'influence des moyens rapides de circulation : la branche du tourisme d'affaires - principalement par les activités incorporant une forte dose de communication collective (séminaires, colloques, congrès) -, les branches de conseils qui supposent aussi des rencontres interpersonnelles plus ou moins fréquentes entre donneurs d'ordres et prestataires.

- L'arrivée du TGV au Mans a fait l'objet d'une préparation de la part des élus. L'ouverture de la ligne nouvelle en 1989 fut l'occasion d'inaugurer la première tranche d'un ensemble de bureaux (Novaxis) situé aux portes de la nouvelle gare-sud, avec pour souci de capter de nouvelles entreprises. Cette opération participe d'un projet beaucoup plus ambitieux s'inscrivant dans deux autres sites : réussir le passage vers une économie technopolitaine. Mais, elle représente aussi un des jalons de la recomposition profonde de tout un quartier péricentral jusqu'alors enclavé (Sud-Gare et Miroir). Par leur proximité avec la gare historique et ses deux accès (nord et sud), les quartiers de la gare, notamment celui du Miroir et Sud-Gare, ont dû connaître les effets les plus directs de la présence du TGV.

Le travail ayant été organisé selon ces trois dimensions, ce rapport s'ouvre logiquement sur la question des nouvelles mobilités liées au TGV. Celles-ci ont privilégié

l'axe Le Mans-Paris, avec un rabattement de clientèles proches en gare du Mans. La nouvelle offre SNCF a rencontré très rapidement une clientèle professionnelle, bien au-delà de celle qui préexistait. Il apparaît dès les toutes premières années de la mise en service du TGV une augmentation du nombre d'usagers et un profil plus différencié de ces derniers. Il y a là un "effet TGV" indéniable, qui présente beaucoup moins d'intensité quand il s'agit d'autres destinations régionales (Rennes, Angers, Nantes) ou extra-régionales (Lyon ou Lille) en raison des horaires et fréquences proposés.

La relance de la construction neuve, résidentielle ou réservées aux activités, apparaît faiblement associée aux nouvelles conditions de desserte du Mans. Quand il s'agit de construction résidentielle, pour une très large part, cette relance s'appuie sur un processus d'ampleur nationale, commencé durant la seconde moitié des années 80; avec des modalités mancelles assez proches de celles observées ailleurs : les quartiers centraux et péri-centraux en ont été les plus importants bénéficiaires. Dans le détail, les quartiers proches de la gare peuvent sembler tirer un bon parti de cette relance; toutefois celle-ci apparaît plus liée aux profondes restructurations engagées sous la conduite de la municipalité (notamment dans le quartier Sud-Gare/Miroir) qu'à des "effets TGV", même si ces quartiers paraissent recherchés par des navetteurs quotidiens notamment lorsque ceux-ci viennent d'enménager au Mans. Dans le domaine des locaux d'activité, la dynamique géographique apparaît trop diverse pour que se lise un "effet TGV", sauf pour le centre d'activités Novaxis.

L'examen de l'évolution récente de certaines activités de services aux entreprises témoigne d'une géographie peu modifiée. Le coeur de la ville demeure le centre des activités d'études, de conseils et de services financiers. Même si, durant les toutes dernières années, le renouvellement dans ces branches a été fort. L'impact du bilan créations/disparitions ne paraît pas avoir eu de grandes répercussions sur la répartition géographiques; et les quartiers de la gare n'ont guère bénéficié d'une plus grande proximité vis-à-vis du TGV. Sans doute faut-il voir ici une des conséquences de la relative rigidité de l'offre mancelle en bureaux. Malgré l'augmentation des surfaces disponibles, seul le complexe Novaxis s'illustre par une relation explicite avec le TGV.

Une attention particulière devait donc être portée à ce centre d'affaires. Conçu comme une des grandes opérations restructurantes du coeur de la ville, Novaxis représente une incontestable réussite. La première tranche achevée en 1989 à l'ouverture de la ligne nouvelle a été complétée par une seconde tranche. Et une troisième tranche est validée pour répondre aux demandes nouvelles. A certains égards, malgré une conjoncture économique nationale plutôt défavorable, ce remplissage témoigne d'une nouvelle attractivité mancelle, à laquelle la desserte TGV participe. Dans le détail, cependant, il est évident que l'attractivité

du site ne s'articule pas seulement à la proximité de la gare. Les services de télécommunication disponibles, les facilités d'accès à l'étoile routière-autoroutière ont contribué certainement autant que l'"effet TGV" au succès de l'opération.

C'est cette même impression de combinaison d'"effets" qui prévaut lorsque l'on s'intéresse au développement des activités de séminaires et congrès. Il est vrai que celle-ci s'est épanouie au sein du Palais des Congrès et de la Culture. Sa grande proximité vis-à-vis de la gare s'est révélée comme un atout. Mais les conditions mêmes de l'offre ont évolué. Le Palais, destiné à l'origine autant aux manifestations culturelles qu'aux congrès, a vu sa destination congrès nettement renforcée. La réalisation d'un complexe de restauration contigu a permis de recevoir simultanément plusieurs manifestations. Toutefois, ce palais ne rassemble qu'une partie des séminaires et congrès. D'autres dispositifs existent, y compris en périphérie de la ville, et se sont trouvés renforcés par la position du Mans et son accessibilité, bien au-delà du seul TGV.

PRATIQUES FERROVIAIRES

Jean-René BERTRAND

L'ouverture des lignes du TGV Atlantique a déjà fait l'objet de plusieurs rapports et de réflexions qui se nourrissent encore des aménagements projetés à l'Ouest du Mans. Les fortes résistances observées dans cette ville et dans la Sarthe au contournement projeté et programmé par la SNCF ne traduisent pas seulement les craintes d'estompement de la fonction d'étoile ferroviaire de la ville, elles marquent aussi d'autres intérêts suscités par la présence de la gare au coeur du Mans. Pour alimenter l'analyse, il convient de déterminer quelles furent les incidences du nouveau mode de transport ferroviaire sur les déplacements des populations¹ et quelles adaptations du réseau ont été nécessaires pour capter un maximum de clientèle.

LE PASSAGE AU TGV

L'ouverture complète de la ligne TGV en 1989 offre aux différentes catégories de voyageurs de multiples possibilités de gagner la région parisienne au départ du Mans, et donc en provenance de la zone d'influence de cette ville. Ce qui frappe immédiatement si l'on compare les trafics voyageurs d'avant 1989 et d'après 1989, c'est un changement radical dans la fréquentation ou l'usage des trains.

En s'en tenant aux convois les plus significatifs, c'est à dire ceux du matin qui permettent de gagner Paris avant 9H30 et ceux du soir, les changements de composition sociales des rames sont spectaculaires. En négligeant a priori, mais nous y reviendrons, les changements de fréquence et d'horaires, trois modifications significatives peuvent être rappelées.

- D'abord la progression générale de la fréquentation par exemple des trains du matin. Globalement en deux ans, de 1989 à 1991, on constate une augmentation de quelques 70% du nombre de voyageurs au départ du Mans vers Paris, pour y arriver avant 9H30. La mise à disposition au cours de 1996 de rames TGV, exclusivement sur Le Mans-Paris, traduit bien l'augmentation de la demande et sa nécessaire gestion; mais c'est aussi une manière d'indiquer que même avec le contournement, les navetteurs réguliers et occasionnels ne seront pas oubliés. Par ailleurs, cette variation sensible porte sur des catégories qui recouvrent l'ensemble des actifs. Seuls les retraités (question de tarification et de prix de la réservation) désertent les trains du matin. Si on limite le propos aux seuls actifs

¹ Voir MAILLOCHOT (Isabelle) 1992: Impacts du TGV Atlantique sur la ligne Le Mans-Paris. Mémoire de maîtrise. Le Mans, 80 pages.

ayant un emploi, le changement est encore plus spectaculaire avec en deux ans, une multiplication des effectifs par 1,8.

- En matière d'actifs mobilisés, devant se rendre pour le travail ou des réunions dans la région parisienne, un effet sélectif du TGV est indubitable. Alors que le trafic mobilise 80% de plus d'actifs, les catégories de cadres supérieurs, professions libérales et professions intermédiaires font plus que doubler (+111%). Les autres catégories d'actifs sur les transports de bonne heure progressent également, mais beaucoup plus modestement. Par exemple les employés et ouvriers qui représentaient près du tiers des voyageurs de 1989, tombent à moins d'un quart. Mais les effectifs eux progressent quand même de 40% avec la mise en service du TGV.

- Enfin, quelle que soit l'heure, avant 9 heures au départ du Mans, les TGV sont à partir de 1991 remplis essentiellement, entre la moitié et les deux tiers, par les catégories de cadres et professions libérales. Inversement, on peut penser que les autres catégories (ouvriers et employés) seraient restées alors fidèles au Corail, qui circulaient encore, et autres trains. La démonstration ne vaut pas, sauf pour les actifs dont la destination finale n'est pas la région parisienne, mais une étape sur le trajet Paris-Le Mans.

Au total pour les trains du matin, l'effet TGV est clair. Le nouveau mode de transport mobilise plus, quelle que soit la catégorie, et de façon croissante avec la catégorie d'emploi de référence.

Une appréciation complémentaire de l'effet TGV, sur le trafic, mais aussi sur les pratiques des populations peut être tirée de la composition des trains par catégorie sociale avant et après l'apparition du TGV dans le sens Le Mans - Paris pour les trains de soirée, après 17 Heures. L'incidence constatée pour les trains du matin se trouve encore amplifiée.

- D'abord, si le trafic global de flux et retour vers la capitale progresse significativement, avec une multiplication en deux ans par 2,25, cela signifie que la commodité des horaires et les courts délais de transport ont plus mobilisé les personnes de la région parisienne qui veulent se rendre au Mans que celles du Mans faisant le trajet inverse. Le Mans a certainement gagné en accessibilité.

- Cet accès plus aisé touche surtout les catégories supérieures de la population active : cadres supérieurs et moyens, professions libérales. En effectif, la variation en deux ans se traduit par une multiplication par 2,6 pour les trains du soir. Par rapport aux flux du matin, on pourrait conclure, que grâce au TGV, les cadres de la région parisienne peuvent se rendre plus facilement en province, que ceux de la région mancelle dans l'agglomération parisienne. Toutefois, il faudrait corriger par les masses d'actifs de ces catégories en Ile-de-France et dans la Sarthe!

- Enfin, dans ce sens de circulation, l'effet de classe est encore plus net que pour les trains du matin. Les catégories d'employés et ouvriers, déjà rares du temps des Corail,

voient leur effectif progresser légèrement, d'environ 30% avec les possibilités du TGV. Cependant, les difficultés du marché du travail dans le bassin d'emploi du Mans, comparé à celui de l'Île-de-France à la même époque, doivent tempérer ce constat. Les délocalisations d'activités parisiennes dans la Sarthe n'imposant pas pour l'époque d'amplification significative du trafic.

Ces vues sur la composition sociale des trains dans le sens Le Mans Paris, avant et après la mise en place du TGV, soulignent bien les effets de commodité du nouveau mode de transport, qui semblent profiter aux catégories supérieures essentiellement. Il semble que cet effet de commodité soit bien mis à profit par les entreprises et administrations mancelles : leurs cadres circulent davantage ou/et abandonnent au profit du TGV les autres modes d'accès à la région parisienne. Il est également mis à profit par des cadres moyens et supérieurs manceaux pouvant mieux accepter ou opérer leur mutation professionnelle sur un site parisien. Une autre variable doit cependant intervenir : les possibilités d'accès au logement. On peut imaginer facilement que travailler à Paris avec une résidence principale en Sarthe ne pose pas trop de problèmes financiers aux catégories les plus aisées. Mais résider dans la région parisienne avec un travail dans l'agglomération mancelle se traduit par des contraintes insurmontables pour des catégories à revenu moyen ou faible. Il faut donc affiner le propos avec l'examen des seules migrations alternantes.

NOUVELLES CONTRAINTES

La mise en service des TGV sur la ligne Le Mans Paris a considérablement réduit les durées de transport entre les deux agglomérations. On peut se demander si l'offre de transport répond aux besoins des populations locales et régionales, ou plus précisément si de n'importe quel point de la Sarthe ou des villes périphériques on peut atteindre Paris utilement avant 9 heures du matin. L'examen des liaisons établies quotidiennement (sous semaine) pendant la période de l'hiver et du printemps 1995-1996 permet d'avancer quelques réponses.

Pour la population de l'agglomération mancelle, en l'état des dessertes, l'offre paraît adaptée et suffisante. Les trois TGV du matin, 6H33 ou 55, 7H15 et 7H53 répondent correctement à la demande et peuvent même offrir encore quelques places aux voyageurs occasionnels. Les seules tensions décelables portent sur le dernier TGV de 7H53, généralement bien rempli avant son entrée en gare du Mans.

Pour les voyageurs venant d'autres villes et lieux de la Sarthe, ou plus généralement de la région, des effets de sélection des lignes se font jour. En effet, les TER ou bus permettant de gagner Le Mans pour avoir une correspondance avec le dernier TGV permettant d'arriver à Paris avant 9H, ont été mis en place et programmés d'une façon

généralement satisfaisante. En effet sur au moins cinq branches de l'étoile ferroviaire, un moyen de transport desservant toutes les gares existe, mais de très bonne heure le matin. Sont ainsi assurées les liaisons entre Le Mans et :

- Château du Loir (départ 6H42),
 - Evron (6h35),
 - Nogent le Rotrou (6H33),
 - Alençon (6H36),
- et par autocar, La Flèche (6H25).

Il y a donc sur toutes ces lignes et à partir de n'importe quelle gare possibilité de gagner Paris en temps utile. Une seule branche paraît délaissée, sans desserte de toutes les gares intermédiaires, celle de Sablé ou Angers. En effet, comme pour Laval, sur les axes du TGV, les dessertes de proximité ne sont pas assurées à ces heures ou plutôt, il faut gagner la gare TGV la plus proche par ses propres moyens. Pour Sablé, les arrêts du TGV à 6H10 ou 6H32 ne traduisent pas un réel gain horaire pour les populations sur la ligne.

Des options plus rapides et partant plus tard existent cependant, ne desservant que les principales agglomérations et pour certaines lignes, directes comme au départ d'Alençon à 7H12. Ainsi le bus de la Flèche de 6h 40 fait deux arrêts dans les secteurs périurbains de Cérans-Foulloutourte et Guécélard. Sur la ligne de Laval (départ 6H42), Evron et Sillé-le-Guillaume constituent deux étapes commodes.

Au total, dans l'intérêt bien compris de la SNCF, et pour un service public de proximité, les nécessaires complémentarités entre le système TGV Atlantique et les TER ont été mises en place. Elles couvrent l'essentiel du département de la Sarthe et les zones voisines. On soulignera seulement les impossibilités de desserte des populations de l'Est du département, de Saint Calais, de Mamers ou de la Chartre-sur-le-Loir. Elles sont laissées pour leurs connexions avec les TGV aux bons soins des transports départementaux par autocar. On remarquera également que la desserte TGV, sur les lignes principales a des effets de polarisation non négligeables. Sur la ligne Le Mans-Nogent, il devient économique en temps de passer par le Mans. Sur Le Mans-Angers, il faut gagner l'un des chefs lieux ou ne pas rater l'arrêt du TGV à Sablé.

Il est encore plus intéressant d'examiner les possibilités de retour à son domicile autour du Mans, après une rude journée de labeur à Paris se terminant de telle sorte que le migrant puisse prendre un TGV à partir de 17h50. Il faut donc trouver un train ou un bus SNCF au départ du Mans entre 18H50 et 19H30.

Sur certaines lignes ce sont les liaisons directes permettant de gagner les principales villes qui peuvent être utilisées: exclusivement vers Alençon à 18H57, vers Laval ou Sablé et Angers en prolongeant l'itinéraire TGV. Mais pour atteindre des centres plus modestes, quelques difficultés apparaissent. Ne sont possibles que les trains vers Nogent-le-Rotrou,

desservant toutes gares à partir de 18H57, vers Sablé, à partir de 18H54 ou 19H21, vers Château-du-Loir à partir de... 20H37 !

Des liaisons semi-directes fonctionnent avec un train vers Sillé-le-Guillaume à 20H30 ou un bus vers Guécélard, Cérans et la Flèche à 18H50.

On le voit donc, s'il est possible d'aller travailler à Paris de la plupart des lieux sis le long des axes ferroviaires, le retour est beaucoup plus aléatoire, si l'on n'utilise pas un autre mode de transport comme le véhicule personnel ou les bus départementaux. Deux conséquences peuvent être attendues de cette offre de transport du service public : d'abord une limitation des possibilités de migrations quotidiennes de travail pour une large partie de la population de la Sarthe, ensuite une nécessaire concentration de la population à coté d'une gare permettant la juste connexion avec le trafic TGV.

INCIDENCES SUR LES COMPORTEMENTS

L'arrivée du TGV, la rapidité des transports entre le Mans et Paris, a non seulement amplifié les trafics et les échanges, mais aussi fait entrer une partie de la main d'oeuvre manuelle dans le bassin d'emploi de l'Ile-de-France. Globalement, la quasi totalité des échanges avec la région parisienne a fortement augmenté, seule, dans les fréquences, la modalité des voyages épisodiques - deux à trois fois par mois - est en recul absolu et relatif, au profit de toutes les autres fréquences. On peut se demander d'abord quelle fut l'importance de l'augmentation des migrations alternantes, ensuite si l'effet de mobilisation de la main d'oeuvre s'est limité à l'agglomération mancelle.

Migrants alternants

L'une des principales transformations apportées par le TGV réside dans l'augmentation spectaculaire des migrants alternants dans le trafic ferroviaire entre le Mans et Paris.

Dans le sens Paris-Province, l'effet mesuré à travers les clients des TGV du soir paraît minime. Les enquêtes réalisées soulignent une progression de la catégorie des voyageurs quotidiens de 2 à 7% sur un flux croissant globalement. Mais les effectifs restent modestes et il semble que la migration quotidienne se substitue essentiellement aux migrations occasionnelles de chaque semaine. S'ajoute certainement des mélanges de populations qui travaillent au Mans en résidant en Ile-de-France, soit depuis de longues années, soit à la suite de quelque délocalisation d'emploi ou de mutation dans la fonction publique. Dans ce dernier cas, il s'agit d'un phénomène temporaire.

Sur les trains du matin, dans le sens Le Mans-Paris, le nombre de migrants alternants a été plus que doublé avec l'arrivée du TGV et la part des migrants alternants dans la composition des trains est passée de 30 à plus de 40% du total. Cette amplification du mouvement de migrations pendulaires affecte toutes les catégories sociales, mais elle aboutit à un changement notable dans les compositions d'actifs dans les trains. En effet, le nombre de cadres est multiplié par trois alors que celui des employés ne fait que doubler. En conséquence la part des catégories aisées (cadres et professions libérales) passe de 45 à 56% dans les trains du matin.

Pour les cadres supérieurs et professions intermédiaires migrant quotidiennement, la moitié des flux résulte directement de la mise en place du TGV: auparavant, ils ne voyageaient pas sur cette ligne ou par ce mode de transport. Pour un quart du total, l'apparition du TGV, et les conditions d'emploi, ont entraîné un changement de lieu de travail : auparavant ils étaient employés au Mans ou dans la Sarthe. Trois raisons peuvent être avancées : l'attrait des salaires parisiens, la possibilité d'emploi en Ile-de-France et parfois la mutation à l'intérieur de l'entreprise ou d'une administration.

Pour les autres catégories d'actifs migrants alternants, les transformations sont moins éclatantes. Ainsi, parmi les ouvriers utilisant le TGV, les trois-quarts étaient déjà migrants alternants auparavant. Enfin, parmi les employés, comme chez les cadres moyens, le TGV a permis à des personnes qui ne travaillaient pas auparavant de trouver des emplois en région parisienne tout en conservant une résidence sarthoise.

Incidence géographique

Compte tenu de l'évolution générale du trafic, l'arrivée du TGV aurait pu permettre la mobilisation de personnes, actives ou non, de toute la région. On s'attendait à une nette augmentation du trafic pour les résidents des différentes couronnes de l'agglomération mancelle, mais aussi pour les petites villes périphériques du département, bien reliées par les TER à la gare du Mans. On pouvait penser à Sablé, à Alençon ou à Château-du-Loir.

En fait la mobilisation de la main d'oeuvre, à travers les migrations alternantes n'a véritablement concerné que la Ville du Mans et une partie des espaces suburbains et proches. De fait, 70% des migrants alternants résident au Mans et les banlieues n'ajoutent que près d'un cinquième de l'effectif. C'est dire que les gains de temps induits par le TGV n'ont pas incité à s'éloigner de quelques dizaines de minutes de la gare, en secteur périurbain. Par ailleurs, un effet secondaire se manifeste le long de la ligne Le Mans-Paris, avec la venue en gare du Mans de personnes qui auparavant pouvaient prendre le train en gare de Connerré, habitant cette petite ville ou les bourgs de Montfort et de Champagné. Mais pour les autres provenances, les changements ne sont guère appréciables ou l'analyse était trop précoce. Généralement, on retrouve plus les habitants des villes périphériques, comme Alençon dans

l'augmentation des migrations occasionnelles ou ponctuelles (une ou plusieurs fois par mois) que dans les migrations alternantes.

L'apparition du TGV et les changements de fréquence des autres modes de transport ferroviaire semblent avoir introduit d'autres modifications dans les relations entre le Mans et les villes du trajet le Mans-Paris. On constate en effet que la raréfaction des dessertes avec divers arrêts a entraîné une diminution des mouvements de Manceaux à destination de Nogent-le-Rotrou, Chartres, Versailles ou Rambouillet. Mais pour les destinations de la région parisienne, un transfert du trafic sur le TGV avec rupture de charge dans la même gare a dû s'effectuer. On ne connaît malheureusement pas les solutions choisies par les anciens migrants alternants du trafic interville.

NOUVELLES MOBILITES

Des catégories d'usagers réguliers ou occasionnels du TGV apparaissent avec insistance. Les plus faciles à repérer sont les migrants quotidiens, empruntant les mêmes trains à l'aller et au retour, organisant leur voyage souvent dans la convivialité d'un petit groupe : personnes d'un même quartier ou actifs d'une même entreprise ou administration parisienne. Les usagers réguliers mais non quotidiens sont, eux, plus solitaires. Se rendant généralement à Paris pour une réunion de travail, un rendez-vous d'affaires, ils mettent souvent à profit le temps du trajet aller pour travailler et celui du retour pour lire. Ce ne sont là que des archétypes de voyageurs, les plus nombreux à emprunter les trains de début de matinée et de la fin d'après-midi. Au delà de ces catégories, il est apparu souhaitable de mieux connaître ces usagers. Plutôt que d'en établir des profils statistiques, nous préférons en donner quelques portraits plus intimes, éclairant ce qui les conduit à utiliser, régulièrement ou non, le TGV.

M et Mme Z., venant de Toulouse, se sont installés au Mans en février 1996. Elle était nommée à l'Université du Maine depuis plus d'un an. Son mari, ingénieur informaticien/ chef de projet venait d'être embauché en région parisienne (dans une entreprise installée à Montrouge jusqu'en octobre 1996 avant de déménager à la Défense), seule zone où il pouvait espérer trouver un poste correspondant à sa spécialité.

Le nouveau choix résidentiel, entre la Région parisienne et Le Mans, imposa Le Mans rapidement en fonction d'avantages indéniables: préférence pour une ville de province (même si Le Mans n'est pas Toulouse), possibilité d'éviter la migration d'un des conjoints (en Région parisienne, tous deux auraient été contraints à des mobilités d'amplitude importante), disponibilité de logements près de la gare du Mans (donc en position presque centrale permettant de profiter de tous les avantages de cette localisation). La question d'un éventuel gain financier ne s'est pas posée : le coût de l'abonnement TGV - 3200F - plus le loyer au Mans représentent une dépense sans doute aussi importante qu'un loyer parisien.

M. Z est parfaitement satisfait du choix opéré. Son épouse n'a pas à migrer. Elle peut se consacrer à sa future maternité. Il met à profit le temps de parcours pour lire et éventuellement travailler : à Toulouse, il lui arrivait souvent de travailler à son domicile; aujourd'hui, il estime disposer de plus de temps réellement disponible une fois rentré chez lui. Habitant à 10 minutes à pied de la gare, il quitte son domicile à 6H50 pour y être de retour à 19H50. Actuellement, le ménage cherche à faire l'acquisition d'une maison : il démarche dans le périmètre Sud-gare et Miroir, mais l'offre de grandes maisons y est rare. Peut-être s'éloigneront-ils, mais à condition de ne pas avoir à faire l'acquisition d'une seconde voiture...

M. et Mme Y. ont acheté en 1994 une petite maison dans le bourg de Malicorne, à 25 kilomètres du Mans, réalisant ainsi leur projet immobilier dans des conditions satisfaisantes par le prix comme par le cadre de vie choisi. En effet, après une dizaine d'années en locatif privé à Herblay, ils ont décidé d'offrir à leur deux enfants scolarisés en maternelle et primaire des conditions d'éducation et de vie quotidienne radicalement différentes de celles de la banlieue parisienne.

Dans ce but, Mme Y., fonctionnaire a demandé sa mutation dans la Sarthe et obtenu un poste au Mans, ce qui l'amène à des mobilités quotidiennes et l'oblige à s'organiser pour la garde des deux petits, scolarisés à Malicorne. M. Y. a conservé son poste de cadre commercial dans la distribution alimentaire à Courbevoie et doit donc se déplacer quatre ou cinq fois par semaine dans la Région parisienne. Avec les deux voitures, l'abonnement TGV et la garde des enfants, les avantages financiers de la localisation ne sont pas évidents. Mais la qualité de vie de la famille installée dans sa propriété semble compenser les coûts.

CONCLUSION

Il apparait ainsi que l'arrivée du TGV au Mans et dans la Sarthe et les nouvelles offres de transport ainsi ouvertes se traduisent effectivement par une utilisation beaucoup plus intense du transport ferroviaire avec une sélection sociale non négligeable. En terme d'emploi, l'arrivée du TGV s'est traduite par un renforcement de l'attraction du marché de travail parisien sur la main d'oeuvre régionale et spécifiquement mancelle. Le système de desserte des populations régionales concourt à centrer sur le Mans les possibilités de migrations alternantes vers l'Ile-de-France.

Apparemment l'effet inverse, c'est à dire l'attraction accrue des emplois sarthois sur la main d'oeuvre parisienne, ne semble pas encore d'actualité, si l'on excepte certains postes de la fonction publique aux horaires peu rigides.

L'AGGLOMERATION MANCELLE, QUELLE GÉOGRAPHIE DES EFFETS TGV?

Jean-René BERTRAND, Noura DJERIDI

L'accélération de la production immobilière de logements et de locaux d'activités à la fin des années 1980 a créé des changements dans l'organisation de certains espaces ou quartiers dans la ville. Dans l'ensemble cette phase de construction met en cohérence les quartiers centraux et les quartiers péricentraux qui depuis la fin des années 1970 ont vu certaines activités économiques disparaître. La pression foncière augmente dans le centre ville et permet de faire entrer en phase de recyclage les nombreuses friches urbaines que contiennent les quartiers anciens plus excentrés.

L'arrivée du TGV entraîne l'émergence de préoccupations nouvelles. En effet, le projet technopolitain, lié à la perspective de développement de la branche tertiaire est suivi du souci des élus de baliser des espaces de mise en valeur des activités économiques. Concurrence économique et entre villes obligent, la Ville du Mans doit être précédée d'une image; celle d'une ville active et entrepreneuriale. La perspective de devenir une Ville-TGV est sûrement un projet dynamisant à la charnière des années 1980-1990. Elle motive la mise en place d'une politique d'actions publiques en faveur des entreprises. La production de logements est presque exclusivement du domaine privé alors que la maîtrise foncière est publique autour des grands projets, ce partenariat va développer une dynamique très centrale et libérale de la production de logements.

LE RENOUVELLEMENT DU PARC DE LOGEMENTS NEUFS

La relance de la construction neuve a des ancrages spatiaux différenciés. En premier lieu les années 1988-1994 sont marquées par l'absence de constructions collectives neuves dans les quartiers périphériques. Les opérations immobilières sont différemment localisées en fonction des ambitions des promoteurs, de la nature de l'opération et du jeu de la politique foncière publique. On distingue deux ensembles de localisations: d'une part les opérations de logements sociaux et les petites et moyennes opérations immobilières privées réparties dans les quartiers anciens péricentraux, et d'autre part les constructions les plus imposantes et les opérations mixtes privées dans le centre ville et dans les périmètres de restructuration urbaine définis par les collectivités locales.

Dans les quartiers péricentraux: une répartition diffuse de petites et moyennes opérations

Ces quartiers anciens connaissent une phase de recomposition au coup par coup. Si les opérations de logements sociaux sont peu nombreuses entre 1988 et 1994, elles viennent appuyer un mouvement de constructions collectives initié par le secteur privé. En effet, c'est surtout après 1992 que les constructions de logements collectifs sociaux seront lancées. Leur répartition géographique est péricentrale comme le montre la carte n° 1, plus précisément en marge des quartiers péricentraux anciens. Seules quatre opérations ont été implantées en centre ville.

Précisons que deux groupes d'opérations à caractère social sont intégrées à des opérations plus larges: au nord du centre ville pour les deux immeubles de la Croix-de-Pierre, au sud de la Gare il s'agit des deux collectifs du quartier du Miroir (voir carte n° 1).

Il reste que les opérations privées sont les plus nombreuses. Leur répartition géographique forme une auréole depuis le centre ville en direction de l'Université. Les quartiers péricentraux situés à l'ouest et au nord-ouest sont des espaces privilégiés très convoités par les promoteurs (voir carte n° 2).

Ces quartiers (ouest-nord-ouest) proches du centre ville sont d'anciens faubourgs dont le parcellaire est dominé par des petites propriétés foncières (jardins) bâties de logements individuels qui se juxtaposent le long de rues étroites pour la plupart. Ce sont aussi des quartiers de passage, traversés par les grandes avenues d'entrée et sortie de la ville; celles-ci concentrent aujourd'hui la majorité des commerces et activités économiques.

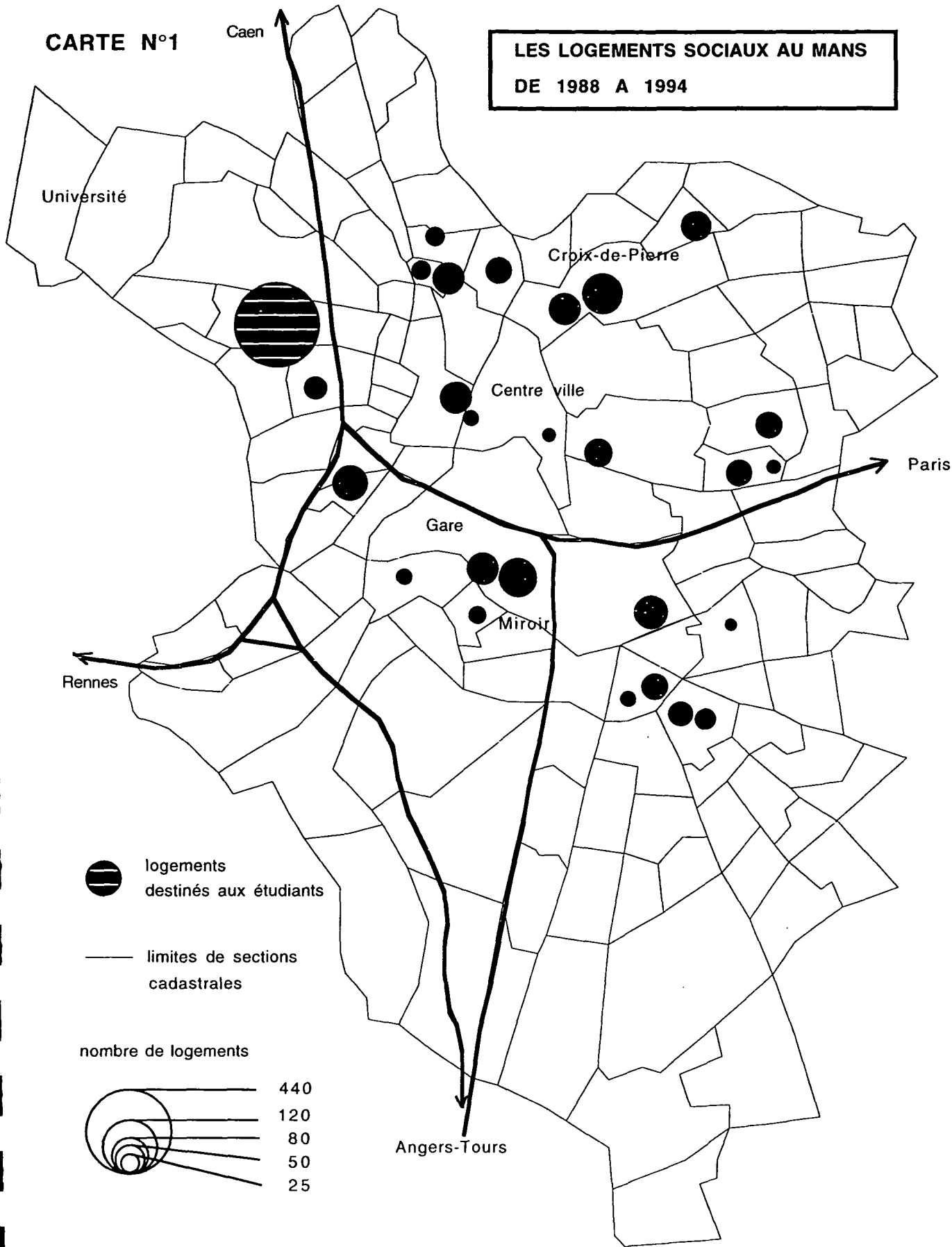
Il s'agit donc d'un parcellaire profond et exigü qui limite fortement les possibilités d'y installer des constructions collectives. Pourtant un grand nombre d'opérations ont été programmées dans cette partie ouest-nord-ouest du péricentre. La taille moyenne des opérations privées des quartiers ouest (voir carte n° 2) est de 20 logements, seulement trois opérations comptent plus de 50 logements. Ces opérations sont situées à une distance à pied du centre ville de moins de 20 minutes, à mi-chemin du Centre Hospitalier (et de l'Ecole d'Infirmières), et sur le parcours entre le centre ville et l'Université. Ces proximités ne sont pas étrangères à la forte demande en petits logements à laquelle répondent ces petits programmes immobiliers.

Ces opérations sont rarement conçues pour recevoir des activités économiques, ni bureaux ni commerces ne sont ici programmés, seules deux d'entre elles recevront des cabinets médicaux.

Les acteurs de la promotion immobilière dans les quartiers ouest-nord-ouest sont surtout d'origine locale, on note la quasi absence de la promotion de métier. L'ensemble composé de particuliers, des S.C.I. comprend deux types d'acteurs: le plus important par le nombre est celui des nombreuses Sociétés Civiles Immobilières mises en place pour la

CARTE N°1

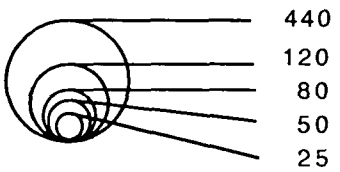
LES LOGEMENTS SOCIAUX AU MANS
DE 1988 A 1994



● logements destinés aux étudiants

— limites de sections cadastrales

nombre de logements



N.DJERIDI source: permis de construire

promotion d'une opération unique, le deuxième type est composé de quatre sociétés dont une S.A.R.L. qui se distinguent ici en lançant chacune de 2 à 4 petites opérations durant la période allant de 1988 à 1994.

Ces quartiers anciens à l'ouest et au nord-ouest du centre ville ont une position caractéristique au cours de la période de relance de l'activité immobilière. Ils sont surtout les espaces refuges de la petite promotion immobilière. Les terrains y sont moins chers et le marché du foncier et de l'immobilier d'occasion y est très actif. Le marché de l'occasion est alimenté par un habitat ancien revendu au cours du cycle de vie des propriétaires ou encore laissé en friche, dégradé. Dans ces quartiers à caractère faubourien des locaux et terrains se sont trouvés libérés progressivement depuis la fin des années 1970 en même temps que le petit artisanat de quartier disparaissait. Enfin, si l'offre foncière est nombreuse elle reste de petite taille et disséminée à l'intérieur du tissu urbain, les collectivités locales n'y interviennent pas en terme de maîtrise foncière et les acteurs privés achètent et revendent au coup par coup.

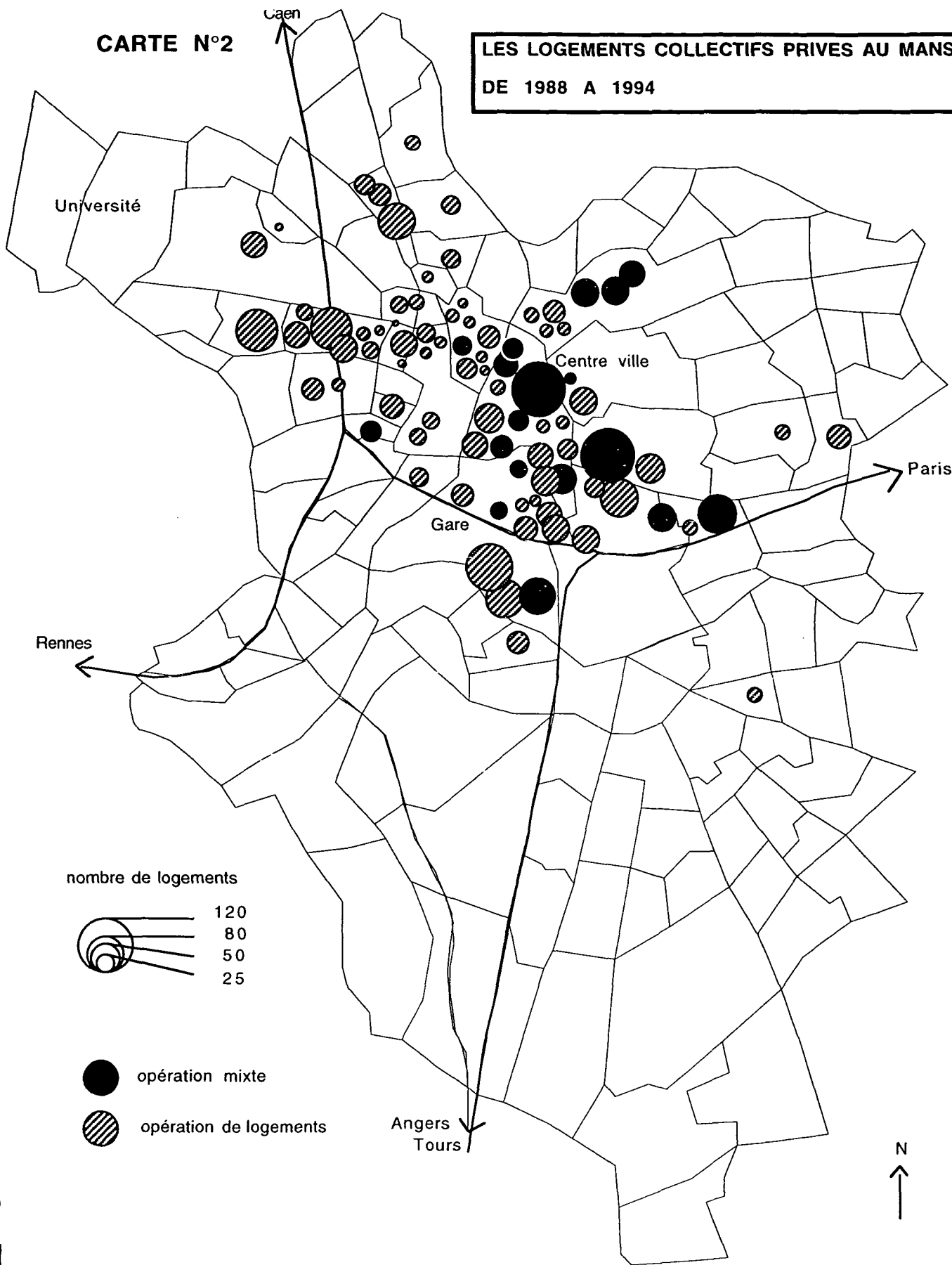
Le centre ville et les quartiers de gares : une offre plus variée

Le centre ville et certains quartiers péricentraux de la rive gauche de la Sarthe présentent des formes de densification, de développement intra-urbain caractérisées par des conjonctions de formes et de fonctions. Les phénomènes marquant de cette période des années 1980-90 sont : la suprématie du secteur privé dans la construction, la mixité des opérations immobilières et la définition de secteurs urbains qui vont concentrer l'activité immobilière. Les effets restructurants sur les quartiers concernés ont impliqué des changements de paysage. Ils ont aussi dirigé les regards, les investissements et les questionnements vers un mode de fonctionnement proprement géographique. Une attention particulière est portée au centre ville par le secteur public depuis le début des années 1980 (construction du Palais des Congrès et de la Culture, de la médiathèque, aménagements piétonniers). A la fin des années 1980, le centre ville fait l'objet dans sa partie est d'une vaste opération mixte (Etoile-Jacobins), qu'il s'agisse d'une mixité des fonctions (bureaux, commerces, logements) ou de la mixité des partenaires (publics-privés).

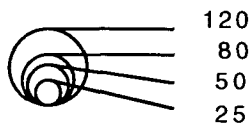
Les programmes immobiliers de logements (ou mixtes) investissent en priorité le tissu urbain situé entre le centre ville et les gares (nord et sud) alors que les quartiers péricentraux situés à l'est du centre ville sont peu touchés par ces remaniements. Dans ces derniers en effet, les potentialités de recyclage après dévalorisation (qui induit une baisse du coup du m²) sont peu nombreuses, le bâti individuel est ici d'une bonne qualité architecturale, il s'agit d'un quartier ancien socialement aisé. Au contraire les quartiers de la gare-nord offrent à la fin des années 1980 des friches urbaines intéressantes. Comme le

CARTE N°2

LES LOGEMENTS COLLECTIFS PRIVES AU MANS
DE 1988 A 1994



nombre de logements



opération mixte

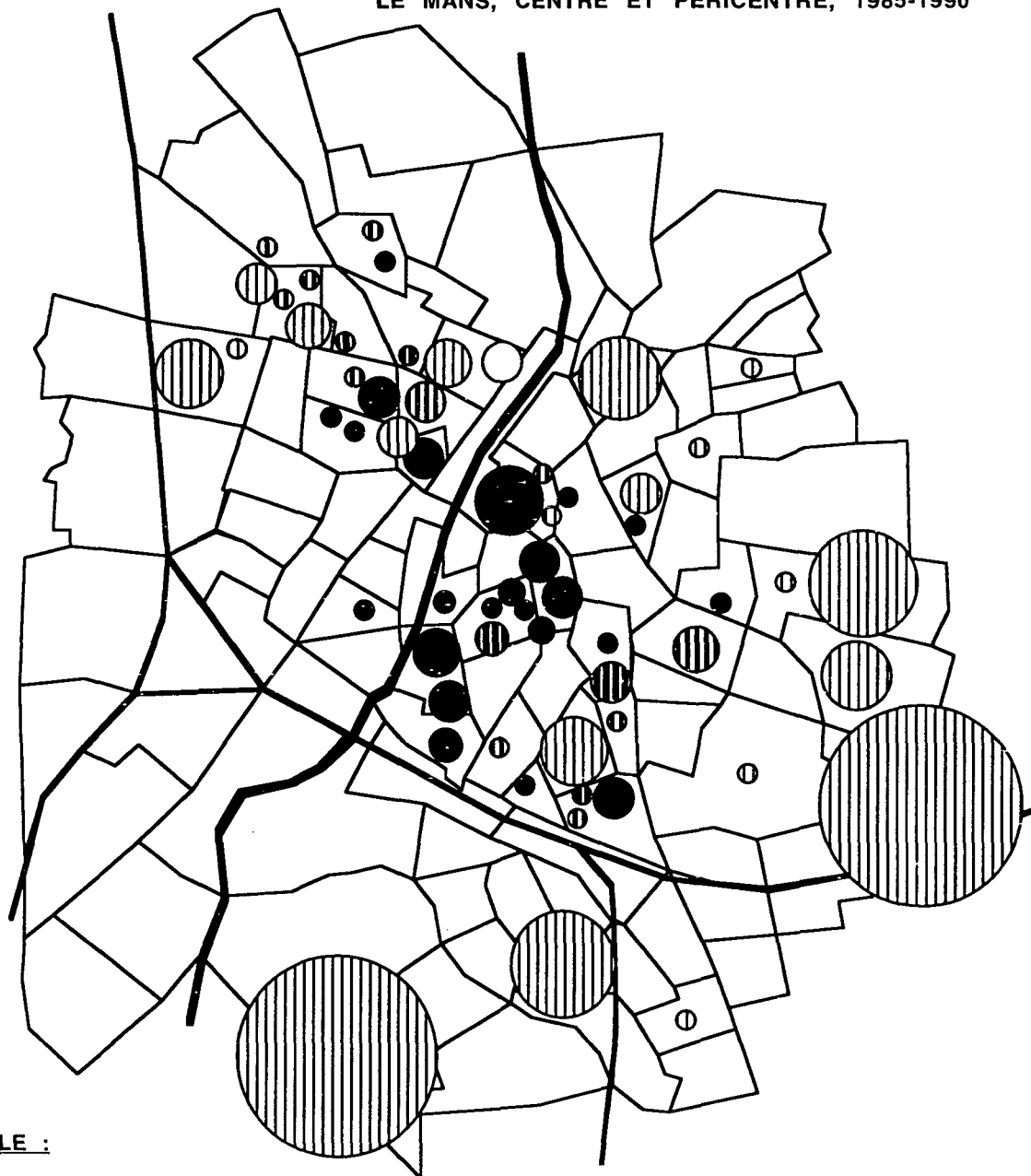


opération de logements

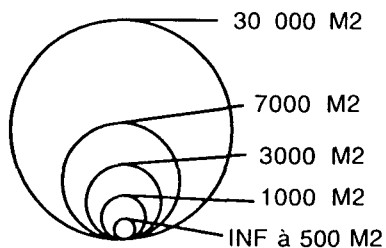
CARTE N° 3

DEMOLITIONS PROGRAMMEES DANS LE CADRE D'OPERATIONS COLLECTIVES PRIVEES

LE MANS, CENTRE ET PERICENTRE, 1985-1990



SURFACE TOTALE :



SURFACE BATIES EN % :



Source: permis de démolir, service de l'urbanisme, Ville du Mans.

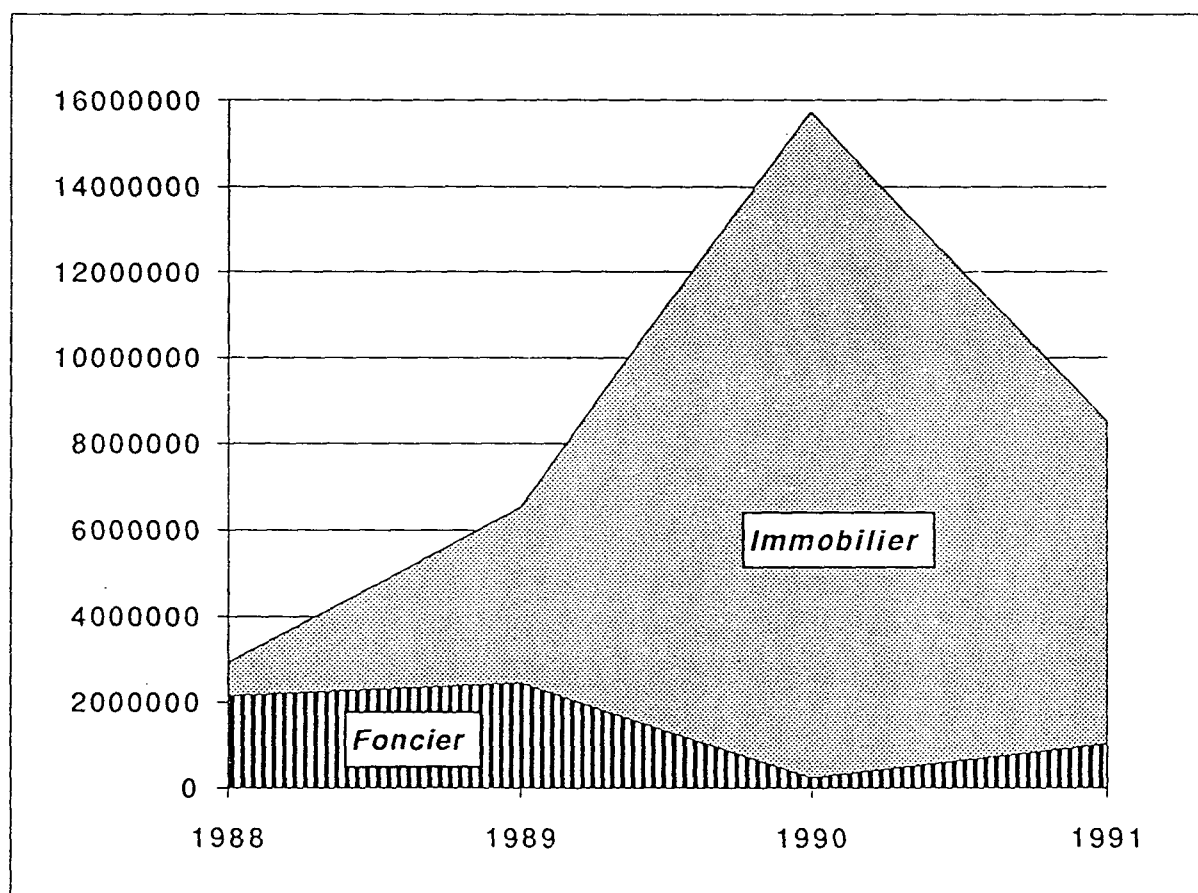
montre la carte n°3, la part du foncier bâti recyclé domine dans ce quartier proche du centre ville.

Certains quartiers péricentraux (Gare-sud-Miroir, Monthéard, Croix-de-Pierre) connaissent des phases de densification spécifiques et de renouvellement des fonctions.

Le quartier du Miroir situé au sud de la Gare, renferme la nouvelle Gare-TGV et les opérations du Miroir. Cet ancien faubourg n'est pas foncièrement différent des faubourgs ouest dans sa forme. Sa fonction économique est héritée de la révolution industrielle (entrepôts, activités artisanales de production), le quartier du Miroir et plus largement l'ancien faubourg St-Bertrand compte ainsi une part de locaux d'activités et une structure foncière très composite constituée de parcelle d'habitat plus petites et de parcelles plus grandes bâties d'entrepôts, d'usines. Le secteur de la rue Monthéard présente des caractéristiques foncières propres. Il est, avant son recyclage, marqué par une forte emprise militaire et religieuse.

Depuis 1986-87, ces espaces connaissent des mutations importantes, faites sous le coup de délocalisations d'activités ou aboutissements de processus de dévalorisation. Dans des espaces en marge de la voirie très fréquentée, la disparition (cessation ou délocalisation) d'activités est souvent (Gare-sud-Miroir et Monthéard) le déclencheur de l'entrée dans le mouvement de la requalification urbaine. La définition de périmètres de préemption, de secteurs d'intervention sont alors des initiatives capitales; elles sont le fait des collectivités locales. La Ville du Mans et la Communauté Urbaine du Mans sont les acteurs principaux de ces nouvelles scènes de la dynamique urbaine. Dans les quartiers du centre ville et les quartiers de Gares, le marché foncier s'organise sur deux plans distincts. D'une part, le marché strictement privé; les promoteurs en quête de terrains passent par la voie classique des agences et marchands de biens pour les acquérir. Et d'autre part le marché public, celui des collectivités locales qui pratiquent une politique d'acquisitions foncières rigoureuse. En centre ville, les propriétés foncières publiques les plus grandes sont pour ce qui constitue leur noyau de base des acquisitions anciennes assainies et conservées en parkings sauvages, qui vont être complétées et agrandies dans les années 1980-1990. Il s'agit donc de terrains nus, constitués de parcelles autrefois juxtaposées réunies et déstructurées aujourd'hui. Leur taille peut aller de 2000 m² à 15500 m² alors que sur le marché privé elle ne dépasse pas 2000 m² et que la part des terrains nus est évidemment infime dans des quartiers anciens proches du centre ville. Détenteurs de terrains aux potentialités inégalables pour l'avoir acquis, décideurs et aménageurs, les collectivités locales élaborent des projets et y font entrer des acteurs privés: promoteurs, constructeurs, entreprises de BTP. Le marché ouvert par les collectivités locales va permettre de faire entrer sur la scène locale des acteurs d'échelle internationale sur des projets globalisants: Etoile-Jacobins, Monthéard, Croix-de-Pierre.

	Foncier	Immobilier	Nombre d'op.	Prix moyen
1988	2 148 338	775 829	8	365 520
1989	2 441 391	4 073 824	8	814 401
1990	238 859	15 497 078	5	3 147 187
1991	1 024 278	7 480 335	8	1 063 076



Budget (en fcs) de la C.U.M. prévu pour l'acquisition de réserves foncières et immobilières de 1988 à 1991

année	prévisions	part utilisée
1988	12 341 000	10%
1989	18 331 895	57,1%
1990	26 098 967	13,8%
1991	17 978 009	51,7%

Les raisons de la relance: la libéralisation du marché du logement

Au-delà de potentialités réelles, foncières et immobilières, il devient important dans cette phase de croissance de la construction immobilière, qui sous-entend un resserrement du marché, de rendre lisible ou visible des opérations commerciales privées. La proximité du centre ville ou de la gare deviennent des arguments de vente. Les panneaux publicitaires de promotion des opérations immobilières annoncent certes le contenu de l'opération (la nature et la taille des logements) mais aussi la proximité en temps de la gare voire de Paris en TGV. Cette recherche de lisibilité est sensible et nécessaire pour les opérations mixtes à caractère pluri-marchand (bureaux, logements, commerces) dont la réussite commerciale dépend pour partie de la proximité des rues piétonnes du centre ville.

Mais l'outil publicitaire TGV est un outil parmi d'autres, lorsque celui-ci est moins efficace, le cadre de vie, l'environnement naturel, la proximité du centre ville ou d'un espace commercial devient un argument de vente. Il n'est donc pas certain qu'il faille chercher là les effets du TGV dans la relance de l'immobilier de logements ni même dans sa répartition géographique. Les raisons sont ailleurs, elles découlent des décisions d'Etat et de la progressive libéralisation du marché. On s'en souviens, la position des acteurs publics et privés sur le marché du logement neuf avait pivoté au milieu des années 1980. Les acteurs privés devenaient alors de plus en plus producteurs alors que le logement social devenait lui résiduel.

Au cours des années 1980, l'Etat a besoin de restaurer la confiance des investisseurs alors même qu'il se désengage en matière de logement social. Le marché du logement devient un domaine spéculatif favorisant les investisseurs et les épargnants.

L'abrogation de la loi Quilliot par la loi Méhaignerie en 1986 va provoquer le réveil des investisseurs privés. Rappelons qu'elle apporte une relative souplesse en terme d'urbanisme en supprimant l'automatisme du Plafond Légal de Densité. Mais surtout, la loi Méhaignerie propose des avantages fiscaux aux acquéreurs de logements neufs en vue d'une mise en location.

Le rôle des collectivités locales va être défini très rapidement, dès 1988, elles deviennent les acteurs du foncier manœuvré. La fin de la loi Méhaignerie est annoncée et le temps est compté. Les grands groupes de l'immobilier français et internationaux qui ont une capacité de déploiement très rapide peuvent proposer des opérations complètes et composites. Celles-ci vont investir les réserves foncières publiques complétées à la hâte. Comme le montre les tableaux et graphiques ci-après, le budget de la CUM croît à la fin des années 1980. La part des acquisitions immobilières augmente elle aussi car un grand nombre est central comme le montre la carte n°4.

Les stratégies commerciales se sont glissées dans un couloir tout fait afin de tenter d'écouler une offre en petits logements, alors que personne ne connaît les capacités

d'absorption du marché. Ces petits logements du centre correspondent plus à la demande des familles réduites ou des personnes seules qui choisissent les quartiers centraux qu'à celle des actifs venant de Paris ou qui s'y rendent quotidiennement. Pour avoir voyager sur les lignes TGV aux premières heures de la matinée, il semble qu'une partie de la clientèle soit effectivement quotidienne et réside au Mans ou dans la Sarthe. Mais il est peu probable qu'on trouve une adéquation entre l'offre caractéristique en logements des années 1980-1990 et les migrants quotidiens des lignes TGV.

LES LOCAUX D'ACTIVITES : DES DYNAMIQUES GEOGRAPHIQUES COMPLEMENTAIRES

Le mouvement de recomposition urbaine des années 1980-1990 modifie sensiblement l'organisation intra-urbaine des activités économiques. Il ressort de cette période les marques des stratégies des acteurs. Le secteur privé de l'immobilier neuf est actif dans le renouvellement du parc de bureaux. Les entreprises sont rarement maîtres d'ouvrage.

A l'évidence, les collectivités locales tirent les ficelles de la nouvelle géographie des activités mancelles. Effets TGV, effets boom de l'immobilier, en tous cas les partenaires publics les utilisent comme des outils du développement local escomptant non seulement une image mais aussi des dividendes en terme d'emplois et d'entreprises.

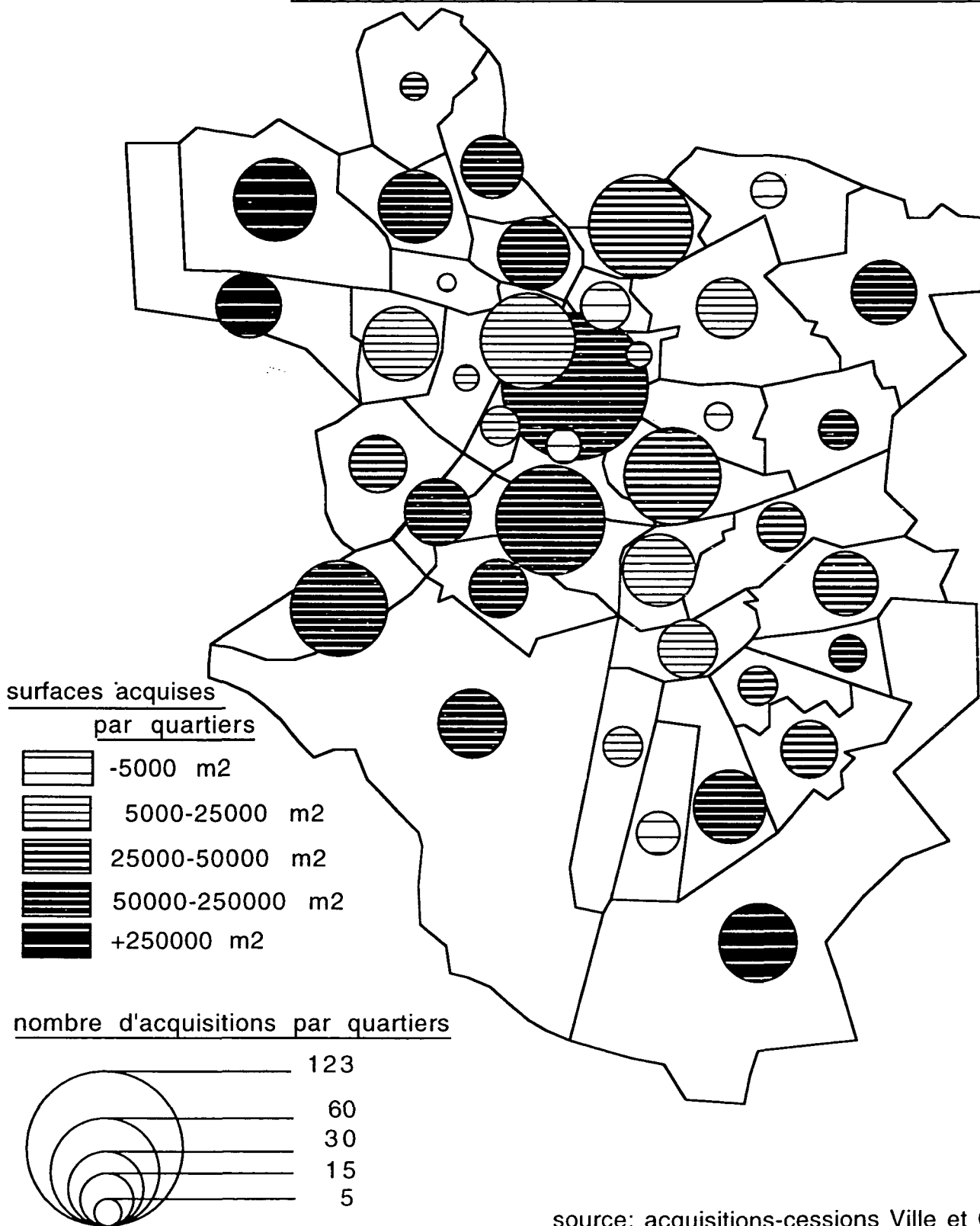
La répartition actuelle des zones d'activités permet de distinguer trois types de sites: les zones industrielles de la première génération et les zones récentes dominées par des entreprises artisanales, les sites technopolitains, le centre ville et les Z.A.C du début des années 1980 qui concentrent la majorité des initiatives privées commerciales et de bureaux.

Les collectivités locales se donnent les moyens du développement local

Au début des années 1980, le tissu économique manceau offre une lisibilité géographique très réduite: deux zones industrielles nord et sud canalisent les implantations industrielles et de commerce de gros depuis le début des années 1960. Ailleurs, quelques espaces péricentraux anciens (quartier de l'actuelle Gare sud, quartiers ouest) sont occupés de manière éparse par des activités artisanales peu polluantes mêlées à l'habitat, dont bon nombre vont disparaître dans les années 1970-80. Le virage économique de la tertiarisation est peut être plus difficile à prendre ici dans cette ville de tradition ouvrière. Rappelons qu'en parallèle le centre ville est en crise comme dans la majorité des villes françaises, et qu'au début des années 1980 la mesure est prise des remèdes à apporter: redynamiser le centre vital de la ville à la fois en réactivant son tissu économique et en ramenant la population à une pratique du centre. La politique locale mise en oeuvre depuis cette période va jouer un rôle

CARTE N°4

ACQUISITIONS DE LA VILLE ET DE LA C.U.M
 totaux par quartiers de 1977 à 1991



source: acquisitions-cessions Ville et C.U.M.

clé. Basée sur une maîtrise foncière d'intensité égale quels que soient les espaces urbains: au centre, dans les quartiers anciens du péri-centre, dans les espaces périphériques industriels.

La décentralisation va permettre de créer des relais pratiques pour les entreprises. Un des aspects concrets de cette politique publique locale se traduit par des cessions de terrains industriels. Depuis 1987, 48 entreprises ont racheté des terrains communautaires pour l'essentiel soit plus de 260 000 m² dont le prix moyen toutes zones confondues est inférieur à 120 F/m². La majorité de ces terrains est située en Zone Industrielle Sud (22) et une part importante dans la zone de l'Université. La participation directe des collectivités locales dans la production d'immobilier neuf d'entreprise est conséquente. Le bilan établi en 1995 fait état d'un total de 114 000 m² construits depuis le début des années 1980 et destinés de manière très large à des activités allant de la production industrielle à des entreprises tertiaires. 80% de ces locaux sont toujours gérés par la Communauté Urbaine du Mans (dont une majorité en crédit-bail) le reste a été revendu en l'état (18 opérations soit un peu plus de 22 000 m² de bâtiments). Enfin, les constructions prises en charges par une S.I.C.O.M.I. ajoutent 47 000 m² aux réalisations précédentes, la participation publique s'arrête pour ces dernières à une proposition de terrains viabilisés. Cette politique économique apporte un paysage nouveau, des conditions d'accès attrayantes pour les entreprises et concourt à améliorer l'image d'une ville faiblement entrepreneuriale. Le classement de l'Agence Nationale pour la Création et le développement des nouvelles Entreprises des Pays de la Loire en 1993, place Le Mans au 4^{ème} rang avec 9,2% de création-reprises d'entreprises (par rapport au nombre total d'entreprises) derrière Nantes, Angers et St-Nazaire.

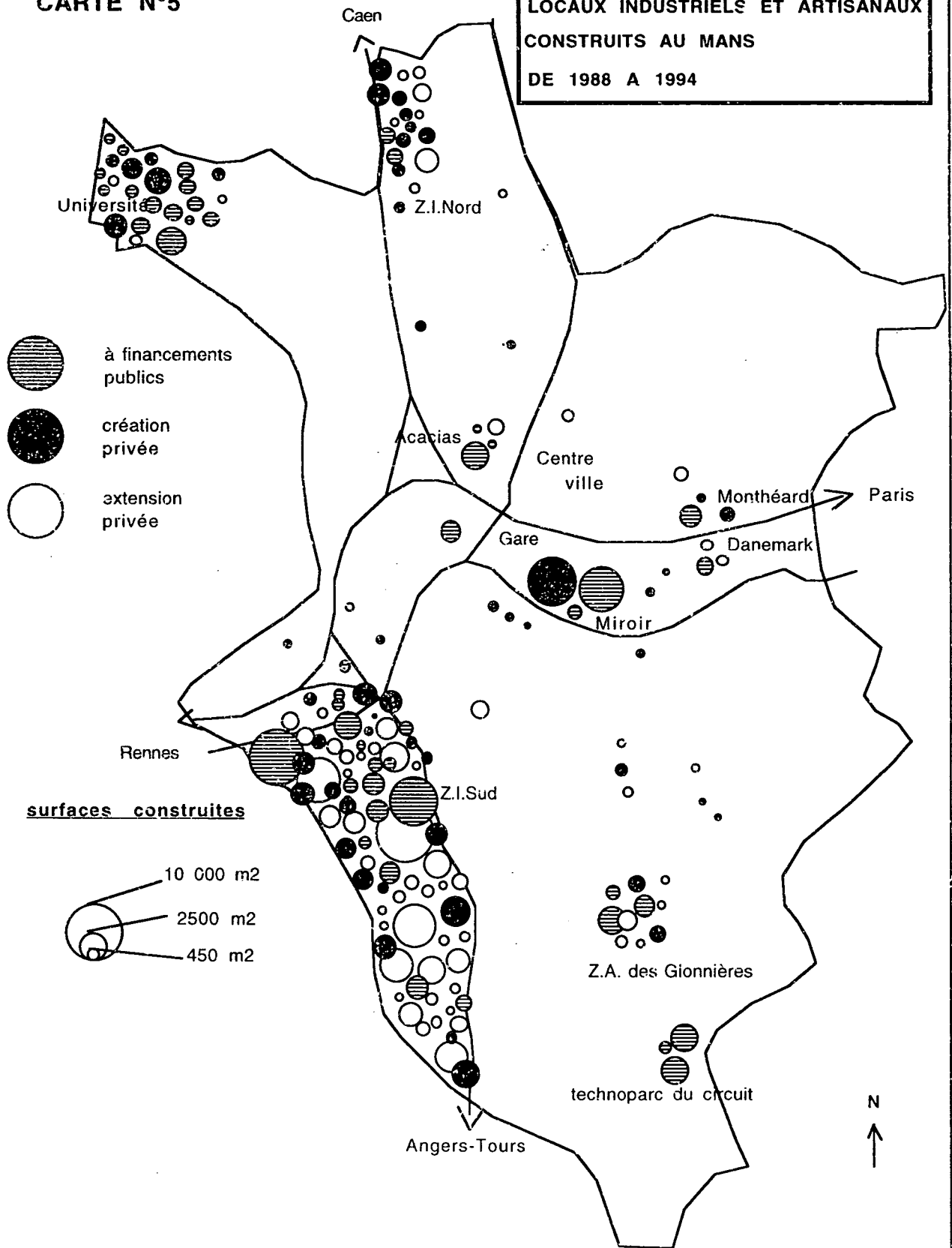
Les zones industrielles et artisanales

Ces dernières années sont marquées par la redéfinition des zones réservées aux activités, il faut mieux vendre et mieux gérer le renouvellement des activités dans l'agglomération mancelle. Les cartes n°5 et n°6 nous proposent la localisation de chaque opération immobilière destinée à l'industrie ou à l'artisanat et à des activités tertiaires de bureaux, en distinguant la nature du financement. De l'une et de l'autre il ressort un très fort zonage des constructions de locaux d'activités.

Les anciennes zones industrielles (ZINord, ZISud) sont en phase terminale de remplissage pour celle du nord de la ville et en phase de renouvellement pour la zone sud. Les entreprises en activité y construisent des extensions à usage de bureaux ou d'entrepôts, alors que les créations de nouvelles implantations d'initiatives privées sont en faible nombre. Les partenaires publics sont par contre très actifs en construisant des ateliers et usines-relais, des villas d'entreprises. Proportionnellement la part des emplois et le nombre des entreprises installées dans des locaux gérés par les collectivités locales reste modeste, mais ces

CARTE N°5

LOCAUX INDUSTRIELS ET ARTISANAUX
CONSTRUITS AU MANS
DE 1988 A 1994



N. DJERIDI source: permis de construire

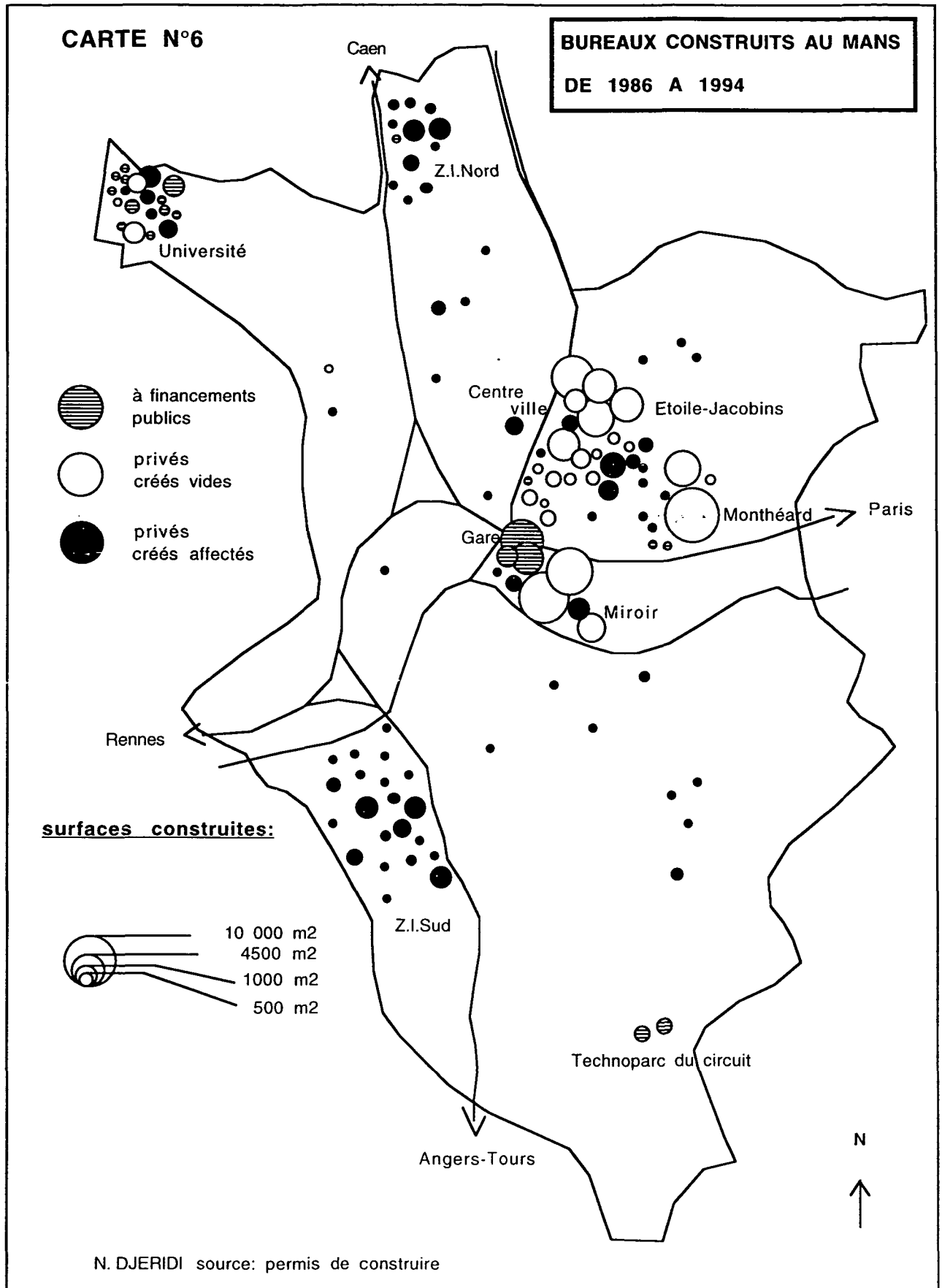
nouveaux locaux jouent ici le rôle d'un second souffle dans des zones touchées par l'accélération du processus de désindustrialisation des années 1980. Les entreprises qui prennent place dans ces nouveaux locaux ne sont pas différentes de celle qui occupent ces zones anciennes. En Zone Sud dominant les unités de productions, dans le matériel électrique et mécanique (FRAMATONE CONNECTORS France: 216 employés installée en 1984, CHROMEX industrie: 139 employés installée en 1989, SER Euramec: 153 employés installée en 1990. La branche agro-alimentaire est appuyée par les installations de la SABAMA (36 employés emménagent en 1986) et le relogement de la SOCOPA en 1988².

Dans les nouveaux locaux de la Zone Nord, on trouve peu de différences si ce n'est dans la taille des entreprises globalement plus petites. Ici plus qu'en Zone Sud la branche mécanique-maintenance est présente: THYSSEN Aciers Spéciaux compte 55 salariés, le commerce de gros est représenté dans les nouvelles implantations par HUTTEPAIN et la SOVOPA (1982) pour le commerce d'aliments pour bétail.

Dans les zones d'activités créées dans les années 1980-1990, on distinguera dans un premier temps celles qui sont situées sur le territoire communal manceau qui sont aussi réparties autour du centre ville dans les quartiers anciens. La zone du Miroir est implantée au sud de l'actuelle Gare-TGV, la zone de Monthéard est à l'est du centre ville et jouxte l'opération immobilière du même nom (avenue Bollée), la zone des Acacias est installée dans un quartier ouest. Ces trois zones d'activités comptent environ 50 entreprises au total dont la majorité a emménagé dans les pépinières d'entreprises. Il s'agit de petites unités artisanales ou tertiaires de moins de 10 salariés. Le poids des créations d'entreprises est faible alors que dominant les délocalisations d'entreprises existant déjà au Mans ou dans la Sarthe. Celles-ci profitent des conditions d'accès et de locaux neufs adaptés. Les quartiers périphériques et les communes périurbaines de l'agglomération reçoivent aussi de nouvelles zones d'activités, nous en citerons le contenu même si là les effets du TGV sont plutôt dilués. Sur le territoire communal deux zones sont situées dans les quartiers de la périphérie sud: la zone industrielle du Panorama et la zone industrielle du Polygone. Dans les communes périurbaines on compte: la zone d'activités du Vivier à Allonnes, le Parc d'Activités de Spay, la zone de la Rivière à Arnage (ces trois zones sont situées dans des communes bordant la Zone Industrielle Sud), enfin la Zone d'Activités du Champ Fleuri à Coulaines au nord de la ville et celle de Rouillon à l'ouest. L'ensemble de ces zones périphériques récentes (1985-1995) comptent environ 120 sociétés. Elles ne présentent pas de distinctions notables et proposent des activités allant de l'imprimerie à la fabrication de menuiseries (P.V.C., aluminium) et à des activités de services aux entreprises, il s'agit là de petites unités.

En 1996, des projets sont lancés pour répondre à une demande active de locaux en zones d'activités. Car si on a craint un effet de stock au début des années 1990, aujourd'hui

² Les données concernant les entreprises et le nombre de salariés sont des estimations de l'Agence de Développement du Mans.



les locaux construits sont saturés. La zone du Vivier et celle du Panorama doivent recevoir deux nouvelles pépinières d'entreprises.

Trois sites technopolitains

Les trois sites technopolitains (Novaxis, Université et technoparc du Circuit) sont à la fois marqués par une forte emprise foncière et immobilière publique et par une spécificité notable de leur contenu.

Le secteur de la Gare-sud qui a reçu les deux opérations Novaxis I et II constitue la première et la seule zone technopolitaine en prise directe avec les lignes TGV: 30 000 m² de bureaux sont déjà construits et la troisième tranche (Novaxis III) est lancée. Au total, en avril 1996, une cinquantaine d'entreprises occupent les deux premières tranches, ce qui représente un peu plus de 700 emplois. Le lien avec la ligne TGV est clairement souhaité par une partie des entreprises ; les plus grosses et celles dont l'implantation découle d'un processus de délocalisation (totale ou partielle). Ces entreprises sont l'emblème de la réussite du projet d'association du TGV et de la zone technopolitaine.

Les MUTUELLES du Mans, avec 200 salariés installent leur centre de formation en 1989. AREPOS vacances (délocalisation parisienne) avec 22 salariés au Mans prend fonction en 1990. BETON SANCA (spécialisée dans la commercialisation de produits en béton) installe son siège au Mans en 1992 et compte en 1996 33 salariés sur le site. Le CREDIT LYONNAIS installe ici en 1994 une partie de son service administratif, entre Paris et Nantes, pour 32 salariés. Trois années plus tôt la GA VOX général accident ouvrait des bureaux et apportait 51 emplois. Plus récemment, en 1995, l'entreprise SMITH and NEPHEW (vente et fabrication de produits pharmaceutiques) fait entrer dans les locaux Novaxis son siège social regroupant ses trois sites (Vibraye dans la Sarthe, Orly et Orthez). SMITH and NEPHEW emploie en 1996 99 salariés sur le site manceau. TELEFLEURS FRANCE, chaîne de transmission florale, s'implante au Mans en 1995 avec 29 salariés. En 1995-1996, GIE SESAM VITALE qui élabore la future Carte-vitale entre dans la technopole Novaxis avec 60 salariés. Cette entreprise vient en renfort des précédentes pour assurer la réussite du projet. Mais cette réussite doit être perçue plus dans des termes qualitatifs qu'en terme de quantité. Il ne faut pas oublier que derrière ces entreprises porteuses un grand nombre de petites , de créations qui n'ouvre souvent qu'un emploi, celui de son créateur ont aussi pris place dans les immeubles Novaxis. Sur la cinquantaine d'entreprises 15 ont un seul salarié et 15 autres ont moins de 5 salariés. Globalement, celles-ci sont des entreprises de services; communication, conseil en brevet, informatique, bureaux d'études, comptable, architectes. Parmi les raisons qui ont motivé ces chefs d'entreprises à venir s'installer dans les locaux de la Gare-sud, la proximité de la Gare-T.G.V est avancée pour certains d'entre

eux mais l'image de marque du lieu est souvent suffisante pour appuyer l'objectif du démarrage de l'entreprise ou de son emménagement dans des locaux neufs.

Le deuxième site technopolitain est situé bien loin de la Gare-TGV pour en dépendre réellement. A 3 km vers l'ouest environ, il possède deux atouts: la proximité de l'université et de l'embranchement autoroutier ouest, auxquels il faut ajouter comme pour tous les autres sites réservés à des activités l'énorme avantage d'offrir des locaux, des terrains et une voirie neuve adaptée.

En début d'année 1996, on comptait 46 entreprises implantées sur le site technopolitain de l'Université pour 850 emplois environ. On trouve un pôle pharmaceutique et de recherche sur les végétaux: l'INRA est présente avec 15 chercheurs et trois entreprises de traitement ou de commercialisation de produit destinés à la pharmacie (ORKYN, SERIPHARM et TAXOPHARM). La branche formation est bien représentée avec deux écoles d'ingénieurs: l'Ecole Nationale des Ingénieurs du Mans installée en 1995 pour un trentaine d'élèves et l'Institut Supérieur des Matériaux nouveaux au Mans qui ouvre ses portes en 1995 pour 150 élèves. Il faut ajouter l'Institut Européen des Métiers de la Musique qui compte 21 enseignants pour 200 étudiants au plus. Le pôle recherche déjà présent dans les murs de l'Université s'est développé autour des matériaux, de l'acoustique et de la productique avec le Centre de Transfert de Technologies du Mans qui emploie 32 personnes depuis son installation en 1992. Parmi les implantations notables en terme d'innovation ou d'emplois citons l'entreprise OUEST-REPAS qui emploie plus de 200 salariés dans la restauration de collectivité. GESIPA, l'entreprise allemande, choisit Le Mans pour développer la commercialisation des rivets qu'elle produit. CARE PAK FRANCE qui innove dans la fabrication d'emballages à base de matières recyclées emploie aujourd'hui 17 personnes. Les autres implantations ne présentent pas de spécificités en lien avec la recherche et sont très comparables à celles qu'on trouve ailleurs dans la ville. Certaines administrations comme la Direction du Travail (80 emplois), l'IRSCO (caisse de retraite) avec 42 employés préfèrent un relogement dans des locaux neufs. Des entreprises d'architecture, d'informatique, de messagerie, d'ingénierie, d'imprimerie mais aussi de terrassement (HEULIN ROUTES) bénéficient sur le site de l'Université de ses structures d'accueil récentes.

Le dernier site technopolitain, le Technoparc du Circuit, est lui spécifique au secteur de l'automobile. Il compte trois entreprises (GODFROY DESIGN, MECA SYSTEME, EURO 3D) et une école de pilotage ELF.

Les initiatives privées dans le commerce et le bureau

Le paysage commercial manceau s'est trouvé modifié par trois mouvements différents. Le premier très central est issu du processus de relance de l'immobilier des

années 1980-1990. Les surfaces commerciales contenues dans les opérations mixtes ont permis d'étendre la gamme du commerce de centre ville mais aussi d'un point de vue géographique. Le centre ville avait déjà subi des transformations importantes au début des années 80, la piétonnisation et un nouveau plan de circulation avaient profité à la partie nord-est de la place principale (République) en direction de la vieille ville. L'opération Etoile-Jacobins, avec sa galerie commerciale, est venue souligner ce développement à la fin des années 1980. D'autres galeries avaient été construites un peu plus tôt dans les années 80 (Quatre Roues, Arcades, Bérengère) qui avaient ouvert d'autres axes aux abords immédiats de la place de la République. Cette succession de galeries a eu des effets pervers, vidant les plus anciennes pour les plus récentes. Aujourd'hui d'évidence elles ne sont pas toutes des réussites commerciales. Les trois premières sont fragilisées, des emplacements sont sans locataires et la fréquentation en baisse, alors que la dernière (Etoile-Jacobins) est parfaitement viable soutenue par deux piliers (C&A, la FNAC). Les commerces qui se sont installés dans les surfaces construites dans les dernières années sont en majorité spécialisés dans l'habillement et le soin de la personne (sous forme franchisée), comme le montre la carte n°7.

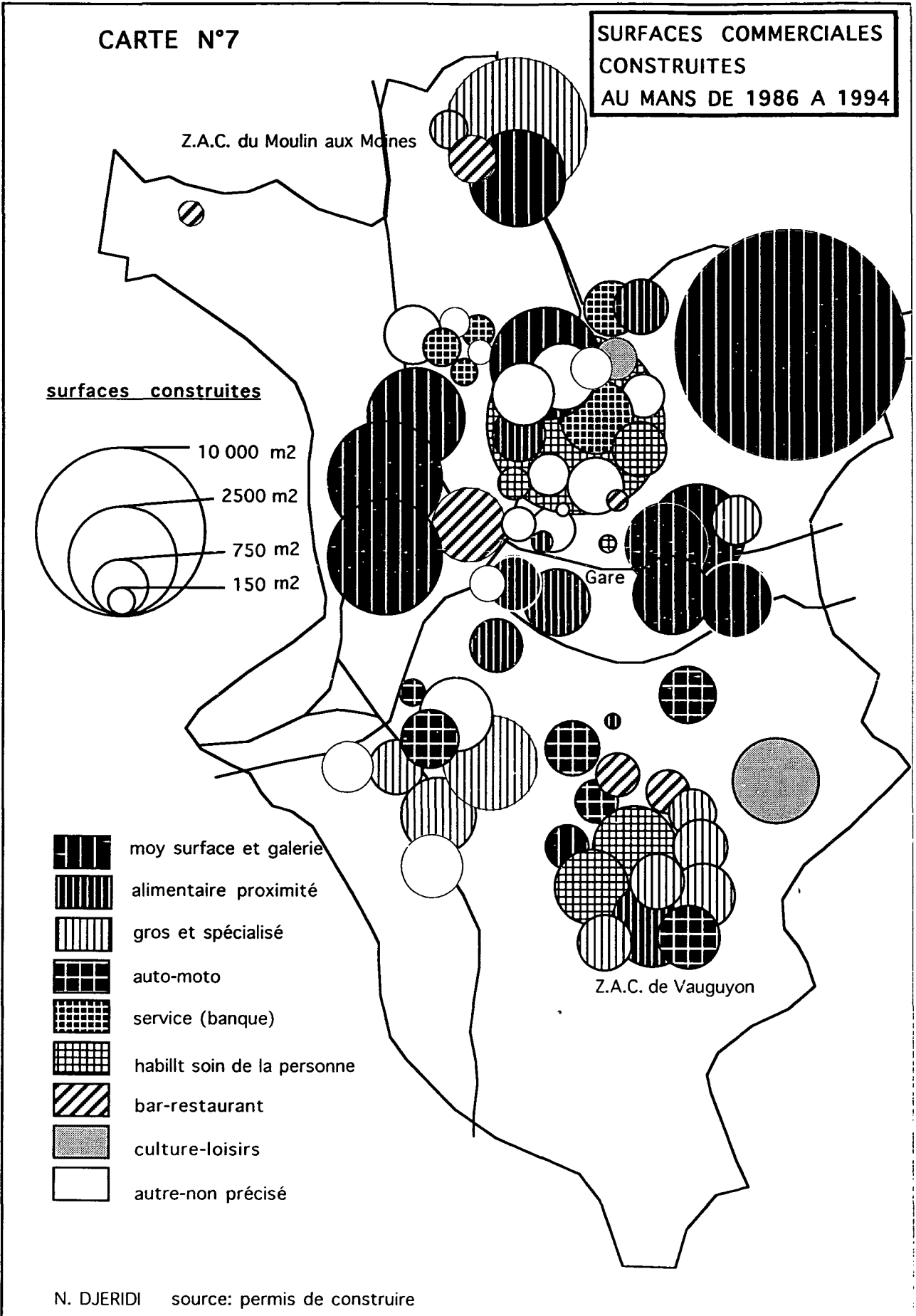
Le second ensemble de commerces récemment construits est péricentral. Le commerce de proximité avait eu tendance à disparaître dans les quartiers anciens qui bordent le centre ville. Les nouvelles stratégies d'implantation des groupes de la distribution en moyenne surface (groupe U, Comptoirs Modernes) investissent les quartiers péricentraux avec des opérations de 2000 à 3000 m², qui figurent sur la carte n°7 en moyenne surface et alimentaire de proximité. On remarque qu'ils forment une couronne autour du centre ville et précisément dans les quartiers redynamisés du point de vue de l'habitat collectif: à l'ouest du centre ville, entre le centre ville et la Gare, et en direction des opérations Monthéard et Croix-de-Pierre.

Le troisième ensemble de types de commerces s'est installé en périphérie dans les Z.A.C du début des années 1980 en cours de remplissage: au nord la ZAC du Moulin aux Moines dominé par l'hypermarché AUCHAN, et la ZAC de Vauguyon au sud de la ville qui est l'extension d'un secteur commercial ancien construit autour de l'hypermarché CARREFOUR. Dans ces espaces se sont développés les Discount alimentaires, le commerce spécialisé en direct d'usines, le commerce du jardinage et des loisirs et la restauration rapide. Ces derniers ont une fréquentation en hausse au cours des années 1990.

Le paysage commercial manœuvre est fortement segmenté. Il est aussi adapté à un type de fréquentation et de pratique de l'espace urbain. Piétonnier en centre ville avec les galeries commerciales, alimentaire dans le péricentre résidentiel et familial, alors qu'il reste spécialisé et très adapté à la circulation automobile en périphérie, le long des principaux axes routiers.

CARTE N°7

SURFACES COMMERCIALES
CONSTRUITES
AU MANS DE 1986 A 1994



Les constructions privées à usage de bureau sont peu nombreuses comme le montre la carte n°6. Les bureaux créés affectés sont les extensions d'entreprises en activité. Les surfaces créées vides sont elles très localisées. On distingue nettement les grandes opérations immobilières centrales et péricentrales: Etoile-Jacobins, Monthéard et le secteur Gare-sud-Miroir, auxquels il faut ajouter des petites opérations mixtes centrales situées le plus souvent entre le centre ville et la Gare-nord.

La difficile mesure des effets TGV sur l'immobilier d'entreprise

On ne peut en aucun cas tirer des conclusions simples de la mesure des effets TGV sur la dynamique de l'immobilier d'entreprise. Si en 1996 on observe des changements qui ont apporté un paysage nouveau, des structures d'accueil adaptées, ils sont à mettre sur le compte d'une conjonction de conditions et de politiques.

A l'échelle nationale, la décentralisation accroît le champ d'action des collectivités locales, les incitant à développer l'aide aux entreprises. Cette fonction nouvelle entraîne la création de l'Agence de Développement du Mans en 1988 qui devient le principal interlocuteur des chefs d'entreprises et gestionnaire des locaux publics.

Dans le même temps des perspectives TGV et technopolitaines se sont dessinées dans une période de récession économique. Celles-ci apparaissent, au moins dans le discours des élus, comme le fer de lance de la politique économique. Pourtant la politique publique d'accompagnement et plus souvent de création des conditions du renouvellement des structures économiques dans l'agglomération mancelle va au delà du projet TGV/Novaxis. Elle touche l'ensemble des espaces urbains depuis les quartiers du péricentre à des communes périurbaines. Raisonnablement, il nous faut limiter la recherche des effets TGV aux abords immédiats de la Gare-sud et des locaux Novaxis. Novaxis I et II constituent une réussite en terme d'occupation, puisque la troisième tranche est en cours de réalisation. Les locaux de la technopole Novaxis viennent bien à l'appui de la Gare-TGV, le lien entre les deux est nécessaire pour une partie des entreprises qui s'y sont installées. Mais en dehors de quelques entreprises, un grand nombre d'autres occupent effectivement les locaux Novaxis alors qu'elles offrent les mêmes caractéristiques que celles qu'on trouve dans toutes les zones d'activités récentes de l'agglomération, à savoir: des entreprises jeunes, créant peu d'emplois, qui profitent de conditions favorables pour accéder à des locaux de qualité. Si cette aide à l'installation de jeunes entreprises fragiles fait partie de la politique de développement local, elle a un coût. Il reste bien difficile d'établir un bilan des dividendes reçus ou escomptés par la collectivité des investissements qu'elle a fait. Le cumul des 312 000 000 F de coût de construction, des acquisitions foncières et immobilières, et des coûts de gestion du patrimoine communautaire de locaux d'activités pèsent lourd dans les budgets des collectivités locales.

Mais les bénéfices à tirer du ravalement de l'image économique et urbaine du Mans et de son agglomération, la constitution d'un patrimoine bâti destiné aux entreprises, l'amélioration de la lisibilité du tissu économique local et les implantations notables d'entreprises tertiaires constituent le versant positif des dynamiques urbaines qui se mettent en place au Mans au cours des années 1980-1990. On est tenté de placer à l'origine des changements les choix politiques publics de développement local, ils semblent en effet avoir plus qu'accompagné un mouvement d'ampleur nationale.

Si les effets du TGV ont été surestimés, les investissements des collectivités locales permettent de les remplacer en ouvrant son marché foncier et immobilier très largement à toutes les entreprises en demande.

PART DE L' EFFET TGV DANS LES AUTRES COMMUNES DE LA CUM

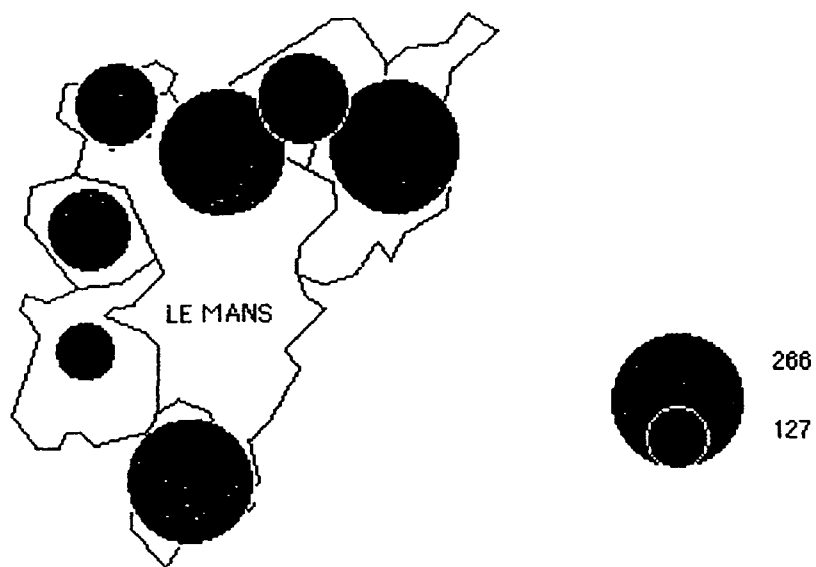
Les autres communes de la Communauté urbaine sont tout aussi marquées que la ville centre par l'histoire urbaine, tout particulièrement par les options anciennes d'implantations massives de logement social à Coulaines et à Allonnes, comme par les choix très récents de laisser se développer ou de contrôler étroitement les autorisations de lotissement. Alors que le parc locatif social ne représente qu'un quart des logements du Mans, il fournit plus de la moitié du stock dans ces deux communes. Notons que ce parc relève essentiellement de l'Office Départemental et non de celui de la CUM.

Globalement, sur les résultats des derniers recensements, l'évolution du nombre des résidences principales s'effectue de façon contrastée entre la ville centre et les autres communes de la CUM. Dans la période 1975-1982, la construction en périphérie représente un bon tiers des progrès enregistrés (plus de 5100 résidences principales), prolongeant la tendance à la périurbanisation déjà bien affirmée auparavant. Entre 1982 et 1990, au contraire, le mouvement se ralentit nettement avec un cinquième de gains, globalement en hausse avec près de 7000 résidences principales. Mais après 1990, les signes de la reprise de la construction neuve deviennent aussi tangibles en périphérie qu'au centre. Et même sur les logements autorisés la tendance à la progression se poursuit plus durablement que dans la ville centre.

L'examen des permis de construire dans les communes de la CUM, hors du Mans, depuis 1983, montre le net ralentissement des activités dans toutes les communes jusqu'en 1986 et surtout 1989. Certaines fluctuations n'ont guère de signification, liées à la réalisation de quelques lotissements, mais le changement de tendance ensuite est indéniable puisque l'on passe d'une moyenne de 90 permis par an entre 1983 et 1988, à près du double (177) entre 1989 et 1993. De plus ce progrès est enregistré dans toutes les communes. Si l'on raisonne sur l'évolution des résidences principales, la relance dans les années 1990 est indéniable, mais sans retrouver les rythmes de la période 1975-1982, dans laquelle la

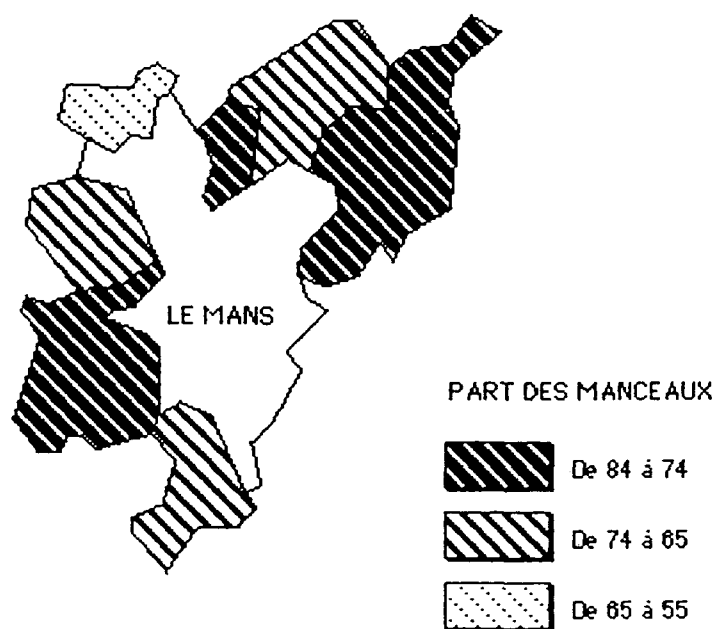
NOMBRE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

1983-1993



PERMIS DE CONSTRUIRE

1983-1993



progression annuelle dépassait les deux cents unités. Peut-on isoler dans ces mouvements, ce qui relève des évolutions lourdes des périphéries et ce qui est induit par l'arrivée du TGV, qui coïncide avec la reprise?

Une difficulté d'appréciation vient du partage des territoires dans l'agglomération mancelle, entre des périphéries plutôt vouées depuis longtemps à la construction de maisons individuelles dans le cadre de lotissements privés ou communaux et une commune centre, où les périmètres à ouvrir au lotissement se font rares et où la construction neuve prend le plus souvent des formes collectives. A quoi bon quitter la région parisienne pour s'installer dans des résidences ou immeubles finalement peu différents?

Une autre limite dans l'appréciation de l'effet TGV, en matière d'immobilier et de construction neuve, réside dans les besoins des populations et leurs cadres d'expression. Ce ne sont pas forcément les quartiers proches de la gare, les communes périphériques de la ville qui attirent les populations de la région Ile-de-France, désirant s'installer en profitant de la liaison rapide. A l'expérience des nouveaux arrivés, il est clair qu'il est nécessaire de catégoriser et de distinguer plusieurs formes d'arrivants dans l'immobilier au Mans, au tournant des années 1990. Pour simplifier, on pourrait distinguer au moins trois ensembles de ménages:

- les familles de la région mancelle dont un membre peut trouver un emploi en région parisienne et qui viennent s'installer à proximité de la gare ou de la ville. Pour elles, la liaison rapide évite la rupture avec le cadre de vie, et l'accession se fait dans des conditions économiques satisfaisantes;

- des ménages qui choisissent de s'installer en province, au Mans ou dans les banlieues car la distance-temps n'est guère différente de celle observée en banlieue de Paris et la qualité de la vie suffisamment avantageuse pour justifier des migrations quotidiennes;

- enfin, mais c'est la catégorie la plus difficile à cerner, des familles dont l'activité ne justifie pas une présence quotidienne en région parisienne et qui peuvent s'installer fort loin dans les campagnes mancelles.

Enfin une autre dimension des changements dans l'accession à la propriété dans les périphéries du Mans peut biaiser l'appréciation du poids des phénomènes. Par hypothèse, la liaison TGV a amené sur le marché immobilier de l'agglomération des populations en provenance d'Ile-de-France. Mais d'autres provenances peuvent être tout autant significatives... De plus, les transformations du tissu économique de l'agglomération mancelle depuis une quinzaine d'années modifient sensiblement les caractéristiques des emplois. Si les industries traditionnelles perdent des ouvriers qualifiés ou non, celles qui se développent ou viennent s'implanter ont plus besoin de cadres que de manoeuvres. Dans les mouvements de délocalisation comme de diversification (Philips par exemple), viennent s'installer au Mans et dans les communes voisines de très nombreux cadres issus de la

région parisienne comme d'autres espaces français ou européens. Ainsi, les arrivées extérieures croissantes ne peuvent pas être mises au seul compte de la nouvelle liaison rapide, même si sa réalisation n'est pas totalement étrangère aux choix de développement ou d'implantation des firmes.

Sélection des espaces

On ne saurait mettre au compte d'une exurbanisation tardive des ménages manceaux le développement rapide des communes périphériques, car le mouvement de périurbanisation date des années 1970. Et la reprise récente tient autant à la poursuite des migrations résidentielles de manceaux qu'aux installations dans les périphéries de populations d'autres origines géographiques et d'une certaine fraction de ménages de la région Ile-de-France. Dans la plupart des communes, des demandes de permis de construire de manceaux tombent aux environs de la moitié ou des deux tiers, contre les quatre cinquièmes auparavant.

Les rythmes suggérés par les chroniques sont très contrastés et irréguliers. Sans attacher trop d'importance aux variations conjoncturelles, dans lesquelles pèse la réalisation ou non d'un petit lotissement le plus souvent, et en dégagant des tendances, on peut distinguer:

- les communes où la progression du nombre de permis de construire est lente et régulière, avec des effets peu nets des changements législatifs dans le financement. Ce sont les communes qui comptent peu de logement social, n'envisagent guère d'en recevoir et dont la politique de peuplement amorcée au début des années 1980, se poursuit sans à-coups. Ce seraient les exemples d'Yvré l'Evêque et de Rouillon, les différences de stocks et de possibilités foncières éclairant les rythmes plus soutenus à Rouillon.

- les communes où les effets de la relance vers 1986 se traduisent par un saut quantitatif remarquable (au moins un doublement du nombre de permis): Coulaines et Sargé. Pour ces deux communes, les rythmes se stabilisent rapidement. Dans la reprise constatée, il ne faudrait pas négliger des éléments de valorisation de ces communes, bénéficiant d'une desserte plus rapide et plus sûre par l'ouverture d'un segment de la rocade du Mans. Dans le cas de Coulaines, où le stock de logement sociaux atteint la moitié de l'ensemble, la multiplication des petits lotissements constitue une tentative bien modeste de rééquilibrage social de la commune.

- pour les trois autres communes, la remontée des permis de construire se trouve différée entre 1988 pour Arnage et 1990 pour Allonnes. Il semble que les opérations lancées auparavant et se terminant à la fin des années 1980 aient amené les municipalités à laisser passer quelques temps avant d'ouvrir de nouveaux périmètres à la construction.

Enfin, on ne saurait écarter dans la présentation de la chronique les effets de valorisation et dévalorisation de certains espaces. Le faible développement des constructions neuves dans la seconde ville du département (Allonnes) répond sûrement à une maîtrise complète de l'urbanisation par la mairie, mais aussi à une image quelque peu négative de la commune, organisée autour de ses 2.400 logements sociaux... De la même façon, la reprise de la construction à Arnage n'est pas sans rapport avec l'évitement de la zone construite par la Nationale 23 et le retour à la sécurité des habitants du bourg. Ces éléments qualitatifs d'appréciation s'ajoutant aux politiques des municipalités concourent à rendre la relance très disproportionnée d'une commune à l'autre : sur l'ensemble des permis de construire, Allonnes n'en compte que moins d'un dixième alors que Yvré-l'Evêque, Arnage ou Coulaines atteignent chacune près d'un cinquième du total.

Origines des pétitionnaires

Si les études sur le périurbain manceau ont bien démontré l'importance des transferts de résidence des quartiers périphériques vers les communes rurales plus ou moins éloignées, si l'on peut suivre sans difficulté l'essaimage des "Renault" dans les périphéries méridionales et le Belinois, la poursuite du mouvement à la fin des années 1980 et le début des années 1990 présente pour les communes de la CUM des apports plutôt contrastés, avec une part en progression des arrivées de l'Ile-de-France.

En s'en tenant aux seuls permis de construire déposés par des résidents hors communes, la part des demandes issues de la Ville du Mans varie très fortement: certaines communes n'accueillent quasiment que des manceaux, d'autres sont plus demandées par des personnes venant du reste du département de la Sarthe ou d'autres départements. Ainsi, les deux situations extrêmes en demandes de permis de construire (Allonnes et Yvré-l'Evêque) se trouvent investies pour plus des quatre cinquièmes par des manceaux, que l'on peut supposer a priori d'origines sociales relativement éloignées. Au contraire des communes moins touchées par l'urbanisation antérieure, ou dont les politiques n'étaient pas centrées sur la multiplication des lotissements sous n'importe quelle forme, attirent des accédants à la propriété qui ne résident pas dans l'agglomération (Chapelle-Saint-Aubin ou Rouillon). D'autres éléments, en sus des possibilités de construction des communes, semblent intervenir comme l'image de la commune ou de son parc immobilier initial. Si la commune d'Allonnes ne semble plus attractive, avec une structure peu différente, mais une politique locale distincte, Coulaines semble attirer de nombreux habitants du reste de la Sarthe. Les équipements socio-culturels ou la densité de la vie associative ne sauraient y être étrangers.

Les adresses antérieures des personnes qui font construire dans la CUM témoignent d'une sélection des destinations fort marquée. Si les effets de contiguïté des quartiers du

Mans avec les communes périphériques jouent pour une petite part, c'est surtout les types de logements antérieurs qui sont déterminants. Ainsi, pour les personnes qui font construire à Allonnes, l'essentiel provient des quartiers centraux et péricentraux. Le logement locatif social de statut n'est guère représenté, alors que les petits logements en location dans le privé du quartier de la Gare et du secteur Chanzy sont très représentés. Pour l'autre commune qui reçoit également de très fortes proportions de manceaux, Yvré l'Evêque, les domiciles antérieurs sont beaucoup plus dispersés et divers par le statut. On remarquera l'importance des logements HLM des Sablons et de Gazonfier, tremplins vers l'accession ou logement provisoire à l'arrivée des migrants. Mais ce sont surtout les locations dans les pavillons du Villaret ou dans les maisons semi-indépendantes de Prémartine qui sont abandonnées pour des propriétés.

L'arrivée du TGV, les distances-temps réduites entre Paris et le Mans, les éventuelles comparaisons entre durée des trajets d'une part et coût du logement d'autre part, auraient dû logiquement entraîner des arrivées de familles de la région parisienne dans l'agglomération ou la zone péri-urbaine mancelle. Pourtant, ces conditions objectives avantageuses semblent n'avoir que légèrement modifié l'intensité des arrivées de ressortissants de l'Ile-de-France dans la région mancelle. Si l'on prend l'exemple de la commune de Rouillon, à l'Ouest du Mans, la part des nouveaux ménages d'origine "parisienne" dans les arrivées progresse très nettement de moins de 2% dans les années 1980 (sur 144 nouveaux ménages) à plus de 7% dans les années 1990 (sur plus de 200 ménages) Elles ont dû plus certainement freiner les transferts de résidence du Maine vers la région parisienne.

Avec la chronique des permis de construire, il est possible d'apprécier plus globalement l'effet des relations rapides par TGV avec le bassin d'emploi parisien. En effet, la comparaison des arrivées, avec investissement foncier, d'avant le nouveau mode de transport et d'après, en provenance d'Ile-de-France, peut permettre de déceler une tendance. Même si les durées sont inégales entre 1983 et 1988 d'une part et 1989 et 1993, le changement de volume et de poids relatif nous paraît significatif. Avant 1989, les arrivées de ménages de la région parisienne faisant construire sont négligeables: 8 familles venant des périphéries relativement diverses (Montreuil ou Chevilly-la-Rue). Elles traduisent le fonds incontournable de la mobilité des cadres des entreprises ou de la fonction publique. Leur rareté est en partie liée aussi aux difficultés relatives de l'accession dans la période. Mais, pour la phase suivante, nous assistons à un triplement des arrivées, ce qui excède le rythme global de progression lié à la relance. Il y a donc là un effet indubitable de la liaison TGV. En matière de localisations élues ou d'opportunités foncières, se distinguent pour les arrivants de la région parisienne: La Chapelle-Saint-Aubin d'abord, Allonnes ensuite et Rouillon. Ce qui implique des choix fort différents de l'ensemble des manceaux ou des

options temporaires, en l'attente d'une meilleure connaissance des espaces de vie ou des valeurs sociales attribuées aux différentes communes et à leurs lotissements.

Les domiciles antérieurs des arrivants confortent l'hypothèse selon laquelle, il peut être préférable de résider aux portes du Mans que dans la banlieue parisienne : un quart des ménages vient des Yvelines, un cinquième des périphéries septentrionales (Val de Marne et Val d'Oise).

S'il est indubitable que la mise en service des TGV Atlantique a provoqué des arrivées de ménages parisiens dans l'agglomération mancelle, il demeure délicat de mesurer très précisément l'importance du flux. D'abord parce que chronologiquement, ce mouvement se confond avec des grandes opérations de transformation de la ville-centre et avec la reprise de la construction individuelle dans les périphéries. Ensuite, les types de populations arrivées, que l'on ne connaît que par enquêtes, relèvent de catégories sociales pour le moins aisées et aptes à faire construire hors de lotissements communaux et dans des sites qui ne se limitent pas à la première couronne mancelle. Si l'on peut déceler une progression des arrivées de ménages d'origine parisienne dans les communes de la CUM, nous pouvons aussi penser qu'elles ont été au moins aussi importantes dans des périphéries mancelles plus lointaines.

CONCLUSION

La mesure des effets du TGV est rendue complexe par l'importance des interactions entre les acteurs du changement urbain et leurs motivations. Les croisements des politiques de développement urbain (dans la ville-centre et dans les communes de l'agglomération) et des stratégies de localisation des entreprises et des ménages permettent pourtant de dégager des tendances significatives.

Le marché du logement connaît des changements, qui faut-il le rappeler, sont largement insufflés par une volonté politique nationale pour la relance de la construction, mais l'arrivée du TGV est un détonateur. Il implique des changements rapides dans le périmètre de la nouvelle gare, en terme de pratique à l'évidence, en terme de revalorisation d'un espace urbain dévalorisé mais aussi parce qu'il canalise désormais les stratégies de localisation d'une partie des ménages migrant régulièrement vers Paris.

Dans les communes de l'agglomération, les périodes de relance de la construction de logements sont plus variables, différées parfois en raison des capacités d'écoulement du marché. Là, les effets du TGV sont plus diffus, toutefois les stratégies de localisation de ménages venus de l'Ile-de-France s'insèrent dans le marché local du pavillonnaire en accession à la propriété. Peu nombreux, ils sont toutefois en augmentation dans les dernières

années, parmi eux se trouvent des migrants quotidiens mais aussi des ménages qui suivent les délocalisations d'entreprises tertiaires et privilégient une certaine qualité de vie.

Le Mans et son agglomération héritent de cette période d'une nouvelle répartition géographique des activités économiques. Si, en réalité et après coup, les effets du TGV en terme d'entreprises et d'emplois s'amenuisent à mesure qu'on s'éloigne de la Gare-sud, le rôle joué par le projet TGV puis par son arrivée est indéniable. Le TGV est devenu durant cette période un véritable outil du développement local, même si parfois seule l'image qu'il véhiculait était exploitée.