

D.T.T.

D.A.T.A.R.

O.E.S.T.

MARS 1990

**LE MANS
A L'ARRIVEE
DU T.G.V. ATLANTIQUE
(Rapport de recherche)**

Cette étude a été réalisée par le GREGUM, Groupe de Recherche en Géographie Sociale, de l'Université du Maine (URA CNRS 915) en réponse à un appel d'offre lancé par la DATAR, l'OEST et la DTT.

La rédaction du rapport a été assurée par messieurs : J.Chevalier(coordination),
J.R.Bertrand, J.J.Gerbouin, M.Kabtouri, D.Amiard, N.Djeridi, M.Hérin, L.Véré
G.Gac (OEST)

Le groupe de suivi technique était composé de G.Gac (OEST), B.Looses (DATAR) P. Ayoun (DTT)

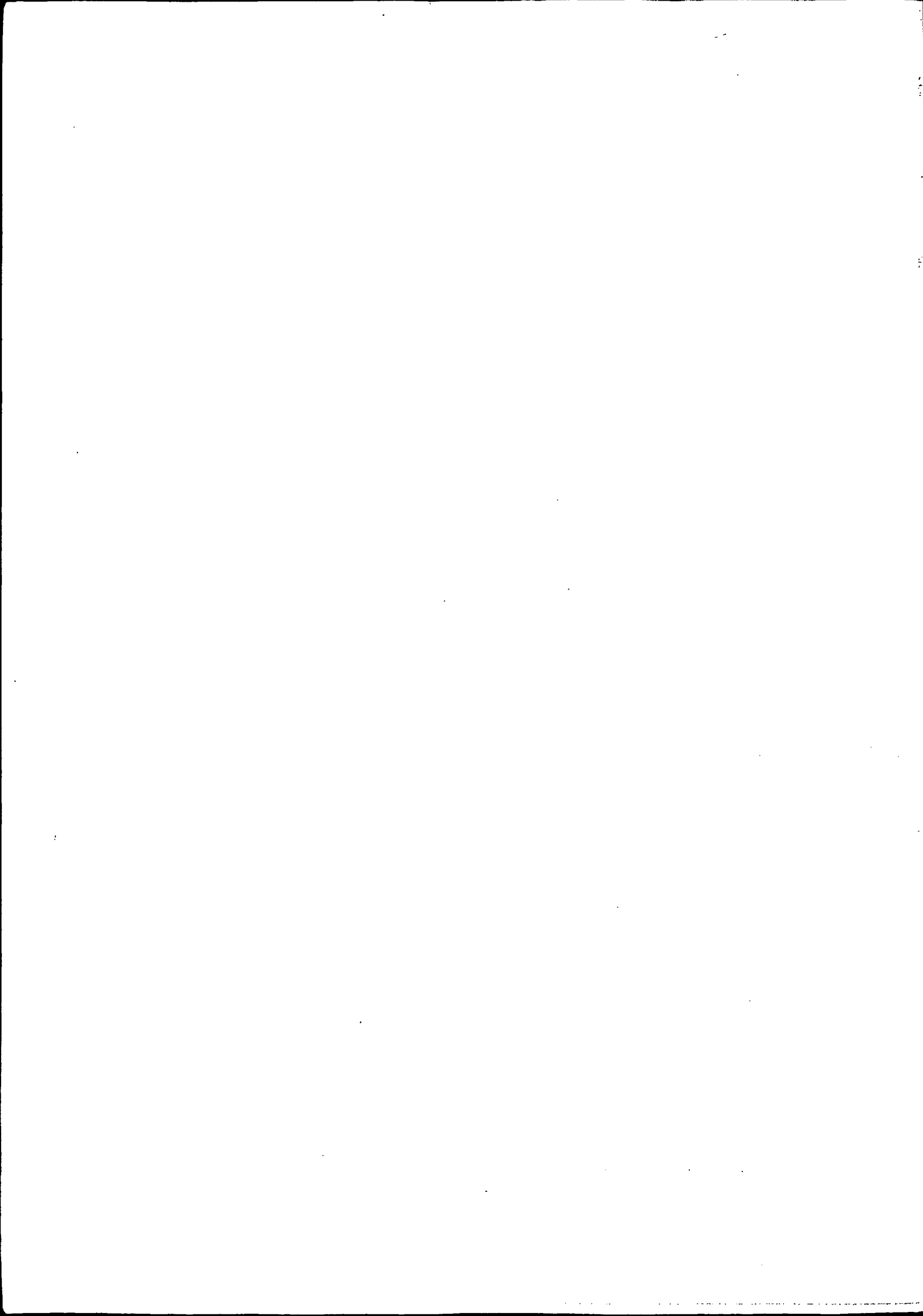


TABLE DES MATIERES

Table des matières	p. 1
SYNTHESE	p.5
Position du problème et méthode	p. 6
Parcours à travers les années 80	p. 8
La recomposition générale des activités et des emplois.	p. 11
Tertiarisation et polarisation	p. 11
Un système productif industriel sous-qualifié et comprimé	p. 11
Services et commerce : une concentration décisive d'entreprises et d'emplois	p. 13
Le tertiaire supérieur.	p. 14
Un tertiaire supérieur d'encadrement et de gestion surtout	p. 15
Un déficit en ingénieurs et techniciens, inégal selon les catégories	p. 15
Recherche et développement : des activités fragmentées	p. 16
Les dynamiques spatiales des activités	p. 18
La poursuite du remplissage des zones industrielles	p. 19
L'essor spectaculaire des zones commerciales périphériques	p. 20
La mise en oeuvre de zones artisanales et de pépinières	p. 21
Le centre réapparaît comme un des espaces majeurs	p. 21
A l'Ouest, le technopôle : le futur en mouvement	p. 22
Les dynamiques résidentielles : développement périphérique et revalorisation des centralités	p. 23
De l'avant à l'après 1985	p. 24
Centre et quartiers de la gare dans la fin des années 80	p. 26
Séjours d'affaires, séjours de tourisme et de loisirs au Mans et dans la Sarthe	p. 28
Le Mans, lieu de séjours d'affaires : des réalités et des perspectives	p. 28
Le Mans, lieu de séjours touristiques à valoriser	p. 29
La Sarthe, département de tourisme rural	p. 30
Les résidences secondaires : entre Sarthois et Parisiens	p. 31
conclusion	p.33
RAPPORT DE RECHERCHE	p. 37
Problématique et méthodologie	p. 37
ACTIVITES, EMPLOIS ET DYNAMIQUE DES LOCALISATIONS	p. 42
Le Mans, pôle d'emploi : la situation fin 1988	p. 43
Une forte polarisation de l'emploi sur le Mans	p. 43
Les évolutions générales à travers les années 80 : fléchissement puis reprise	p. 44
Une reprise récente traduisant des mouvements importants et contradictoires	p. 45

Le Mans : structures de l'emploi salarié, analyse comparée avec les villes de la région Pays de Loire	p. 47
Pour l'ensemble des branches, un déficit de cadres moyens et supérieurs	p. 47
Dans le secteur industriel (hors BTP) : un déficit d'ITC	p. 47
Une sous-qualification ouvrière dans l'emploi industriel, liée au poids de certaines activités	p. 48
La diversité des structures du secteur tertiaire	p. 49
Une fonction commerciale de large rayonnement	p. 50
Deux branches clés : transports et assurances	p. 51
Les services aux entreprises	p. 52
Espaces et surfaces d'activités.	p. 53
Une répartition des créations très inégale dans le temps et l'espace	p. 54
Disparitions marquantes d'entreprises et libération d'espace	p. 57
La dynamique des entreprises individuelles	p. 58
Des zones d'activités spécialisées	p. 60
Les espaces périphériques	p. 60
Le centre stricto sensu et les quartiers de la gare	p. 61
Nette domination du secteur privé	p. 64
Conclusion	p. 67
LES ACTIVITES ET EMPLOIS DU TERTIAIRE SUPERIEUR DE PRODUCTION, DE SERVICE ET DE RECHERCHE	p. 69
Une grande variété d'entreprises, d'établissements, d'administrations concourent à l'existence du tertiaire supérieur	p. 71
Un tertiaire supérieur beaucoup plus modeste au Mans que dans les autres grandes villes de la région	p. 72
Au Mans, un tertiaire plus sous-qualifié qu'à Angers ou Nantes	p. 73
Le Mans : deuxième ville de cadres dans les Pays de la Loire	p. 74
Le Mans : troisième pôle régional d'ingénieurs	p. 75
Le Mans : la grande faiblesse globale des fonctions de techniciens	p. 76
Le Mans : l'importance des emplois de maîtrise, témoignage d'une relative sous-qualification du tertiaire supérieur	p. 77
Le secteur recherche-développement : un champs relativement éclaté, dominé par la recherche universitaire	p. 81
Un tissu relativement modeste et très éclaté d'entreprises de "haute technologie"	p. 81
Recherche et développement se manifestent aussi dans d'autres activités	p. 82
Le centre universitaire, seul pôle de recherche	p. 83
Entreprises et établissements tertiaires manceaux et développement récent du Mans	p. 85
Mutuelles du Mans et Comptoirs Modernes : deux entreprises motrices bien différentes	p. 86
Des entreprises moyennes diverses dominant surtout dans le commerce, le transport et plutôt peu dans les services	p. 87
La faiblesse des entreprises mancelles dans les secteurs moteurs des services aux entreprises	p. 88
De nouvelles dynamiques spatiales et immobilières pour le tertiaire supérieur	p. 89
Gare Sud : un espace où les grands groupes sont les locomotives	p. 90

Technopôle Université : un projet ambitieux	p. 91
Monthéard : de réelles perspectives, encore mal définies	p. 92
Etoile-Jacobins : une grande opération mixte centrale	p. 92
Conclusion	p. 93
LES DYNAMIQUES RESIDENTIELLES AU MANS DANS LES ANNEES 80	p. 97
L'évolution d'ensemble : deux phases opposées successives	p. 98
1980-1985 : la diminution de la production de logements	p. 98
1980-1984 : baisse de l'offre foncière et immobilière	p. 99
Immobilisme des friches publiques et apparition de nouvelles friches privées	p. 100
1985-1989 : la relance de l'offre foncière	p. 101
La relance de la construction de logements de 1986 à 1988	p. 101
Le recyclage des friches	p. 102
Les quartiers de la gare au Mans	p. 106
Dans la ville, des quartiers de la gare hétérogènes	p. 106
Un bâti globalement plutôt stable jusqu'au début de la décennie	p. 108
Des compositions sociales contrastées	p. 111
Des structures démographiques plutôt banales	p. 111
Les dynamiques d'offre foncière et immobilière depuis la fin des années 70	p. 113
Une reprise immobilière variée et très différenciée dans l'espace	p. 116
Un potentiel de terrains recyclables important au Sud de la gare	p. 119
Dynamique d'ensemble et segmentation territoriales de l'offre foncière-immobilière et de la construction à l'échelle du Mans	p. 121
La répartition géographique de l'offre foncière-immobilière comme révélateur de l'inégalité spatiale de la production de logements	p. 123
Conclusion	p. 127
SEJOURS D'AFFAIRES, SEJOURS DE TOURISME ET DE LOISIRS AU MANS ET DANS LA SARTHE	p. 130
La professionnalisation du tourisme sarthois	p. 131
Un tourisme d'affaires aux multiples visages	p. 131
Un palais des congrès à vocation culturelle	p. 131
Un patrimoine culturel important	p. 132
De nombreux campings	p. 133
Un nombre limité de gîtes ruraux	p. 133
Un secteur hôtelier en effervescence, principalement au Mans	p. 133
La réalité du tourisme fluvial	p. 134
Des attractions dominées par le sport automobile	p. 135
Une fréquentation régionale et parisienne en gîte et en camping	p. 135
Des retombées inégales dans l'hôtellerie	p. 138
Tourisme fluvial : une saison exceptionnelle	p. 139
La définition des marchés prioritaires	p. 140
L'élaboration de produits adaptés	p. 141
La professionnalisation de la gestion	p. 142
Les résidences secondaires, révélatrices de sectorisations et de polarisations spatiales	p. 146
Une forte pénétration sur la façade parisienne	p. 146
L'Ouest de la Sarthe quantitativement en retrait	p. 146

Une pénétration ténue dans les espaces dynamiques	p. 147
Une forte corrélation entre espaces d'accueil traditionnels et cadre naturel	p. 147
Des conditions socio-économiques favorables	p. 148
Vers un développement sélectif	p. 149
16 300 résidences secondaires en 1988	p. 150
Une omniprésence sarthoise et francilienne	p. 151
Deux origines géographiques spatialement dissociées	p. 152
Un espace de loisirs organisé par le réseau autoroutier-routier	p. 155
Paris : une représentation disparate	p. 155
Le poids de la banlieue parisienne	p. 157
Conclusion	p. 159
CONCLUSION GENERALE	p. 161

LE MANS A L'ARRIVEE DU TGV

SYNTHESE

POSITION DU PROBLEME ET METHODE.

La mise en service d'une nouvelle infrastructure 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 dessert : outre les effets sur l'environnement, le paysage, 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.

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 investissements en infrastructures de transport. 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,
- les observations ne se généralisent pas.

Dans la perspective de la mise en service imminente du TGV Atlantique, l'O.E.S.T., la DATAR 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. Il a été décidé 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 du Mans.

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 une heure au Mans, de deux heures à Lyon), l'agglomération du Mans a aujourd'hui la particularité de se trouver à moins d'une heure de train de Paris, c'est à dire en position de devenir une "lointaine banlieue" de Paris. Déjà, grâce aux développements ultérieurs des lignes à

grande vitesse (TGV-Nord et tunnel sous la Manche) et aux interconnexions parisiennes, Le Mans apparaît comme un site privilégié dans un nouveau maillage interurbain d'échelle ouest-européenne.

Peut-être s'agit-il d'un événement aussi considérable que celui de l'arrivée du chemin de fer au début de la seconde moitié du XIXème siècle. Lorsque l'on sait quelles nouvelles dynamiques celui-ci a provoquées, le rapprochement paraît tentant. Mais les situations ne sont en rien comparables, et la démarche analogique n'est certainement pas la plus pertinente.

L'agglomération est une entité "vivante", dont le tissu économique, social, urbain est en perpétuel mouvement selon des processus complexes, hiérarchisés, interdépendants, cohérents ou non, selon des cycles temporels plus ou moins longs. Le TGV et l'amélioration de l'offre de transport qu'il apporte ne sont qu'un élément au milieu d'un "tout" en mouvement. Le TGV est susceptible d'influer ou d'interférer avec des évolutions, des nouvelles dynamiques en cours, mais sans en être, dans la plupart des cas, le seul déterminant, ou même le déterminant essentiel.

Dès lors, il importe de ne pas tomber dans le piège d'une approche "mécaniste" c'est-à-dire attribuant de manière trop mécanique des évolutions économiques, sociales, urbaines à un effet TGV, sans que soit faite la part des choses, entre les conséquences réelles du TGV et les évolutions liées à d'autres phénomènes, susceptibles d'influer sur la vie de la cité : la conjoncture économique, les évolutions sociales, les initiatives politiques...

Ainsi, il nous a semblé qu'afin d'intégrer avec clairvoyance, d'ici quelques années, le facteur et la dimension TGV sur le développement de l'agglomération, il convenait de dresser un bilan de la situation du Mans, en mettant à plat les composantes élémentaires de la vie de la cité, de manière à en comprendre les logiques de fonctionnement et d'évolution.

Il a été procédé afin d'atteindre ces objectifs, à :

- un relevé d'indicateurs statistiques relatifs à l'activité économique existante, aux implantations d'activités nouvelles, à l'immobilier et au tourisme, mais en privilégiant l'analyse, à un simple relevé descriptif,
- à des analyses spécifiques sur des zones géographiques (quartier de la gare), ou aux secteurs d'activité (tertiaire supérieur), a priori les plus sensibles à un effet TGV,
- à des entretiens auprès de décideurs locaux et d'entreprises, visant à mettre à jour les stratégies des uns et des autres, vis-à-vis du TGV.

L'étude de toute dynamique exige au moins un repère de temps et d'espace. De manière empirique, notre choix s'est porté sur les années 80, période durant laquelle se met en place l'idée du TGV Atlantique, et la réalisation d'un ensemble d'éléments qui configurent désormais sa place et sa présence dans la ville.

En terme d'espace, plusieurs échelles semblent opératoires. Surtout, il s'avère indispensable de les articuler les unes aux autres. Partant d'une définition de la ville partagée en trois entités : centre, quartiers péricentraux, périphérie, ayant leurs caractères propres en termes de chronologie et de fonctions urbaines, il a paru essentiel de porter une grande attention aux secteurs centraux et péricentraux en rapports directs

avec la gare SNCF.

*

* *

Le lecteur pourra être tenté de penser à la lecture de certains chapitres, que cette étude constitue davantage une analyse détaillée des caractéristiques de l'agglomération du Mans, qu'une étude visant à mettre en évidence les effets du TGV.

Rappelons-le, il ne s'agit que de la première phase, la phase "avant mise en service" d'une étude "avant-après", et ce n'est qu'à l'issue de la deuxième phase, que l'on pourra tirer les conséquences de la mise en service du TGV sur l'agglomération du Mans. Le souci a été, au stade de cette première phase, de ne pas dissocier "l'élément" (le TGV) du cadre dans lequel il s'inscrit (l'agglomération en mouvement), et à travers la compréhension du tissu urbain, économique, social de la ville, permettre une lecture, en filigrane, de ce que pourront être les articulations entre l'effet TGV et la vie de la cité.

Et on verra que dès à présent, outre les effets d'anticipation déjà bien visibles, des tendances et des mutations se dessinent, préparant peut-être un renouvellement du rôle du chemin de fer dans le développement de l'agglomération moderne.

Parcours à travers les années 80

Les découpages en décennies sont d'une grande commodité mais coïncident généralement mal au cadrage réel des grands mouvements d'ensemble, quelles que soient les échelles géographiques. Ainsi, sur le plan économique, la crise qui sévit et s'approfondit au Mans pendant plus de la première moitié de la présente décennie est déjà bien réelle durant la seconde partie des années 70. Et les perspectives de sortie de crise qui se dessinent dans cette ville, comme dans d'autres depuis 1987, sont encore fragiles et nécessiteront des prolongements mieux assurés et élargis.

De 1962 à 1975, la Sarthe connaît un taux de croissance de l'emploi salarié satisfaisant, bien que sensiblement inférieur aux autres départements de la région Pays de la Loire entre 1968 et 1975. La situation s'aggrave très nettement à partir du milieu de la précédente décennie, surtout en matière d'emploi salarié masculin. Dans la zone d'emploi du Mans, cette détérioration est liée à un processus de désindustrialisation. Alors que continue à progresser l'emploi tertiaire plus favorable aux femmes ; progression toutefois moins soutenue que dans les bassins d'emploi d'Angers ou Nantes. A partir de 1982, la situation ne s'améliore nullement et il faut attendre 1987-88 pour que se dessine une situation nouvelle et voir le taux de chômage plafonner d'abord avant de décroître légèrement, ralentir aussi les pertes d'emplois dans le secteur industriel.

Le processus de désindustrialisation a évidemment concerné la principale entreprise manufacturière mancelle (Renault), de manière particulièrement forte. Comptant quelques 10 000 salariés au début des années 70, plus de 8 000 encore au début des années 80 (grâce aux embauches des contrats de solidarité des années 1981-82), elle n'en regroupe plus que 6 000 fin 1988, suite aux départs massifs par le biais des pré-retraites à partir de 1985. Mais ce processus a concerné bien d'autres entreprises ; jusqu'à la fermeture de certains établissements et la disparition totale de leurs emplois (par exemple, les Constructions Ferroviaires du Mans, ex Carel et Fouché).

Si peu d'entreprises industrielles ont été épargnées par des restructurations et modernisations conduisant à des réductions d'emplois, le secteur tertiaire n'a pas fait preuve d'une dynamique des plus vigoureuses. Certes, il représente un moteur en terme d'emplois, davantage grâce aux services marchands que non marchands et au commerce. Même si dans l'espace urbain c'est surtout l'essor commercial - périphérique dans la première moitié des années 80, périphérique et central à partir de 1987 - qui marque le paysage avec l'ouverture ou le développement d'espaces commerciaux largement dimensionnés.

Ces quinze dernières années témoignent, dans la zone d'emploi et dans l'agglomération du Mans, d'un relatif changement de structure. Moins ouvrières et industrielles, elles sont devenues plus tertiaires et ont connu une progression sensible des diverses catégories d'employés et de professions intermédiaires.

Parallèlement, la croissance démographique de la Sarthe se développe à un rythme peu élevé depuis le début des années 80, rythme le plus faible de tous les départements de la région Pays de la Loire. Encore cette croissance lente n'est-elle due pratiquement qu'à l'excédent naturel, qui ne cesse d'ailleurs de s'affaiblir régulièrement depuis près de 30 ans.

Relevons toutefois que cette croissance est principalement alimentée par Le Mans et sa première couronne. Cependant, comme l'agglomération mancelle est insuffisamment attractive en terme de solde migratoire (mouvement d'immigration peu soutenu et émigration continue liée à la périurbanisation plus lointaine), les grands centres urbains (Le Mans, Allonnes, Coulaines) de l'agglomération n'ont cessé, depuis 1975, de perdre des habitants.

Dans la vie politique locale, 1977 représente un virage important. Dans le fil de la stratégie nationale d'*union de la gauche*, une nouvelle municipalité à dominante communiste est élue. Par la même occasion, la présidence de la Communauté urbaine échoit à l'autre grande composante : le parti socialiste. En 1983, cette double direction est reconduite par les électeurs ; et en 1989, c'est un véritable plébiscite qui réinstalle à nouveau R.Jarry et J.C.Boulard à la mairie du Mans et à la tête de la CUM. Malgré les péripéties locales/nationales propres à chaque veille de scrutin municipal, il y a bien une grande continuité ; même si la composante communiste *orthodoxe* s'est trouvée laminée en 1989 au profit des réformateurs et rénovateurs.

Dans le contexte des difficultés économiques et de la faible dynamique démographique, c'est une politique volontariste qui s'épanouit alors, combinant plusieurs objectifs :

- l'amélioration des conditions de logement et l'accroissement du parc,
- la création de nouveaux équipements collectifs nécessaires au coeur d'une agglomération de près de 200 000 habitants,
- l'action économique par la création de nouvelles zones d'activités.

Le premier mandat a surtout été consacré à l'amélioration des logements sociaux existants (réhabilitation et rénovation), la mise en oeuvre de nouveaux chantiers résidentiels à logements sociaux dominants (ZAC Vauguyon-Bruyères), le lancement d'une zone d'activités commerciales (ZAC du Moulin-aux-Moines) et la création des premiers grands équipements centraux (Palais des Congrès et de la Culture).

Au cours du second mandat, s'est poursuivie la production de logements sociaux par le biais de l'OPHLM, de la CUM et de sociétés anonymes d'HLM, et l'effort de réhabilitation. A été accélérée la construction de nouveaux grands équipements centraux (Médiathèque, Halles).

Durant une dizaine d'années, les décisions et investissements municipaux et communautaires apparaissent déterminants. Le secteur privé investit peu dans la production de logements. Et dans le domaine économique, ce sont surtout des entreprises commerciales - relevant le plus souvent d'enseignes nationales - qui investissent de manière spectaculaire en nouveaux locaux, exception faite des Mutuelles du Mans sur le site de la Californie et d'extensions en zone industrielle sud.

Depuis 1986-87, se dessine un nouveau schéma d'intervention. Sans relâcher l'effort volontariste de développement local, municipalité et Communauté urbaine bénéficient d'une nouvelle conjoncture : l'investissement privé est de nouveau présent, en particulier dans le domaine du logement et une amplification de l'investissement manufacturier et plus encore de service se manifeste également. Progressivement, la méthode d'intervention change et se concrétise de plus en plus par des formes de partenariat public/privé. Ce phénomène est particulièrement net à propos des nouvelles grandes opérations mixtes logements/bureaux/commerces, centrales ou péricentrales (Etoile-Jacobins, Croix-de-Pierre, Halles), en cours ou programmées à court terme. On le retrouve dans les aménagements destinés au tertiaire supérieur (technopôle de l'Université, Centre d'affaires de la gare TGV). Et la mise en place, fin 1988, de l'Agence de développement économique (ADEMA), apparaît bien comme l'affirmation d'une nouvelle stratégie d'intervention, le rôle de cette agence étant bien d'affermir ce partenariat. Cette interrelation ville/CUM/entreprises du secteur privé se double - mais de manière plus limitée - d'un autre partenariat : celui de la ville et de la CUM avec le Conseil Général et la CCI de la Sarthe. Certes, les oppositions politiques ne sont pas gommées entre les deux instances élues mais la raison de promouvoir l'agglomération du Mans et le département ne pouvait conduire qu'à un rapprochement. La création d'un syndicat mixte associant ville, CUM, département et CUM afin de piloter l'opération Le Mans Technopolis illustre bien cette nouvelle relation, même si celle-ci demeure limitée au court terme et si la nouvelle structure fait figure surtout de syndicat d'investissement.

LA RECOMPOSITION GENERALE DES ACTIVITES ET DES EMPLOIS

Tertiarisation et polarisation

Le Mans représente, depuis plusieurs décennies, un pôle d'emploi majeur dans la Sarthe. Fin 1988, 47 % des emplois recensés (source ASSEDIC) étaient regroupés dans la ville, 55 % dans l'agglomération ; ce qui est un phénomène de concentration tout à fait exceptionnel dans la région Pays de la Loire. L'agglomération du Mans constitue donc une pièce essentielle du dispositif d'activités industrielles, commerciales et de service du département.

Si se manifeste une grande continuité de la polarisation géographique sur Le Mans et sa périphérie immédiate, la structure des activités et des emplois s'est modifiée assez profondément pour que les quinze dernières années apparaissent comme une transition historiquement importante pour la ville. La désindustrialisation y a été d'autant plus sensible que la ville et sa couronne formaient un centre industriel de grande taille, équivalent à Nantes, et que ce sont surtout les grands établissements qui ont connu l'affaiblissement des effectifs le plus spectaculaire. Cette désindustrialisation, par ailleurs, fut vivement ressentie dans la mesure où ces grands établissements étaient profondément inscrits dans la réalité sociale de la ville, dans le vécu d'un grand nombre de salariés manœuvres et, plus largement, sarthois ; ces usines ayant des bassins d'emploi dépassant, parfois de manière importante, les limites de l'agglomération.

Simultanément s'opérait un renforcement des activités tertiaires, Le Mans concentrant une part essentielle de celles-ci : plus de la moitié des emplois du commerce, les deux tiers de ceux des services rassemblés dans les entreprises comptant plus de 10 salariés. Toutefois, les gains, pour aussi significatifs qu'ils soient dans le tertiaire marchand (+ 2 400 emplois entre 1985 et 1988), compensent juste les pertes vigoureuses d'emplois dans le secteur industriel (- 2 100 emplois durant la même période).

La relative stabilité, ou la faible progression, de l'emploi au Mans témoigne donc assurément de changements profonds ayant durablement affecté les deux grands secteurs de l'activité économique jusque durant la fin des années 80, modifiant avec vigueur la répartition des emplois manœuvres. Parallèlement, les changements internes à l'agglomération modifient le rôle du Mans dans la Sarthe. Le Mans ne représente plus que le tiers de l'emploi industriel départemental et s'impose, plus que jamais, comme le très grand pôle tertiaire du département. S'exagère donc, à l'échelle départementale, une division territoriale des activités et des emplois entre la ville-centre et son enveloppe rurale parsemée de petites villes périphériques. Par contre, au sein de l'agglomération, la redistribution des activités et des emplois entre la ville et ses couronnes périurbaines demeure limitée, celles-ci regroupant seulement 16 % des emplois de l'agglomération. Si redistribution il y a, elle concerne principalement les activités industrielles et commerciales.

Un système productif industriel sous-qualifié et comprimé

Soumis à de rudes et durables opérations de restructuration, resserré en termes d'emplois, le système productif industriel du Mans présente, par rapport aux autres villes des Pays de la Loire à potentiel industriel significatif, un net déficit en emplois très qualifiés (ingénieurs, cadres, techniciens de

production, cadres administratifs et commerciaux). La comparaison avec Nantes et Angers est éloquent, elle apparaît aussi parlante vis-à-vis de Saint-Nazaire.

Ce phénomène pourrait être interprété par la nature même des activités industrielles dominantes, relevant de la métallurgie. Toutefois, ces secteurs également bien représentés à Nantes et Saint-Nazaire ne conduisent pas aux mêmes résultats. Sans doute faut-il voir dans la situation observée au Mans plutôt la trace de stratégies anciennes, mises en oeuvre par certaines entreprises, stratégies qui perdurent à travers les processus contemporains de restructuration et de modernisation. Les usines mancelles en général, et notamment les grands établissements, apparaissent spécialisées dans des tâches d'exécution, les fonctions d'étude, de conception, de développement, voire de contrôle, étant situées ailleurs qu'au Mans.

Se manifeste bien un retard de la modernisation de l'appareil productif industriel local, modernisation qui passe par une plus grande intégration des différentes tâches et fonctions entrant dans la production de biens ; une trop forte division géographique du travail représentant aujourd'hui un stade plutôt archaïque de l'organisation de la production. Stade aujourd'hui dépassé dans les secteurs industriels les plus performants - et secondaires au Mans en emplois - de la parachimie, des matériels électriques et électroniques professionnels pour lesquels, dans la ville comme ailleurs, la proportion d'ingénieurs, de cadres, de techniciens est nettement plus élevée.

Parallèlement, la part des ouvriers dans la production est supérieure à celle observée à Nantes (28 points en plus), à Angers (18 points) ou à Saint-Nazaire (13 points). Non seulement la part des ouvriers est essentielle mais la place des plus qualifiés y apparaît plus modeste que dans les autres villes de la région, et même inférieure à la moyenne régionale. Pourtant, un processus de qualification ouvrière s'est manifesté au Mans, en particulier au sein des grands établissements. Subsiste cependant les marques tangibles d'un passé encore proche durant lequel des entrepreneurs ont choisi Le Mans pour y développer des activités de main-d'oeuvre, recourant à des recrutements peu qualifiés et reconnaissant difficilement les qualifications acquises sur les lieux de travail, comme en ont témoigné dans les années 70 les importantes grèves d'OS aux usines Renault du Mans. Sans doute faut-il tenir compte également de la faiblesse structurelle du système éducatif manceau en matière de formation professionnelle, en particulier dans le domaine des formations orientées plus particulièrement vers le travail industriel. Durant sa phase d'expansion, Renault est devenu le plus gros employeur sarthois de titulaires de CAP. Mais il s'agissait surtout de CAP de boulanger, boucher, charcutier... dont bien sûr les qualifications ne correspondaient aucunement aux postes occupés dans l'entreprise.

Après dix ans de désindustrialisation, ce panorama d'ensemble montrant l'importante sous-qualification du système productif industriel manceau paraît peu favorable. En effet, il faut s'attendre sans doute, au cours de la prochaine décennie, à un processus de rattrapage. Celui-ci ne pourra se faire, dans un contexte qui n'est pas et ne sera probablement pas celui de l'augmentation des effectifs, que par réduction des emplois les moins qualifiés et embauche de personnels mieux formés. Même si des efforts de formation et de qualification se poursuivent à l'intérieur des entreprises, les dégraissages par

les divers moyens existants (pré-retraites, licenciements économiques...) risquent donc encore de se poursuivre.

A travers ce tableau général, sans doute faut-il voir aussi de grandes inégalités selon les branches et selon les établissements industriels, les stratégies des entreprises étant fort différentes. Certaines tablent sur un développement local et regroupent sur le site du Mans des activités dispersées, d'autres sont plutôt dans une situation d'attente, enfin un dernier groupe n'hésitera pas éventuellement à se désengager. Dans ces trois types de comportements, les investissements matériels et humains ne sont évidemment pas identiques. L'analyse des résultats des enquêtes structure des emplois postérieures à 1986 devrait nous éclairer sur la manière dont les perspectives de sortie de crise se traduisent à l'intérieur du système productif industriel mançais.

Services et commerce : une concentration décisive d'entreprises et d'emplois

Ne représentant plus que le tiers des emplois industriels de la Sarthe, Le Mans concentre par contre plus de la moitié des actifs du commerce et les deux tiers de ceux des services. Cette concentration dans le commerce peut être mise en rapport avec l'existence au Mans d'entreprises et d'établissements grands ou moyens, nombreux dans tous les domaines (gros, demi-gros, détail alimentaire ou non). L'extrême polarisation dans les services procède pour une part de l'existence des établissements des Mutuelles du Mans qui regroupent, sur leurs différents sites, quelques 4 000 salariés.

Cette concentration spatiale est encore plus vigoureuse sur l'agglomération puisque celle-ci rassemble les deux tiers des emplois du commerce et près des trois-quarts de ceux des services sarthois. Cette augmentation substantielle de la part des emplois dans le commerce entre la ville seule (52 %) et l'agglomération prise dans sa totalité (66 %) s'explique aisément par la localisation, durant les années 70 et plus encore 80, de nouveaux établissements dans des zones industrielles, d'activités commerciales ou hors zones, sur le territoire de communes périurbaines (La Chapelle-St-Aubin, Coulaines, Allonnes...), établissements de type super ou hypermarché ou grandes surfaces spécialisées dans le domaine de l'équipement du logement ou le bricolage.

Le Mans est plus que jamais une ville d'employés, de cadres intermédiaires et supérieurs liés aux activités tertiaires, sans que cela donne lieu à des marquages sociaux aussi vigoureux que ceux qui existaient, et subsistent parfois, autour des activités industrielles. Le caractère très hétérogène des salariés du tertiaire, le grand nombre d'entreprises dans lesquels ils travaillent, concourent sans aucun doute à cette faible identification sociale, à part autour de quelques grands établissements des services, marchands ou non marchands (les Mutuelles, la SNCF, l'Hôpital), bien que leur présence dans l'agglomération soit plutôt diffuse.

Au-delà des progressions d'emplois associées aux établissements et entreprises regroupant plus de 10 salariés, services et commerce ont connu la création d'un nombre important d'entreprises individuelles. Le Mans et sa périphérie immédiate occupent une position décisive dans ce mouvement. Parmi les entreprises créées dans la Sarthe depuis 1984, et existant toujours en 1989, 87 % sont mançaises et 80 % de celles-ci sont individuelles. Le reste du

département apparaît délaissé par les créations, et les entreprises personnelles ont joué un rôle tout à fait déterminant dans cette sélection intra-départementale des espaces et des marchés. Cependant, cette dynamique de création d'entreprises ne favorise pas une forte progression de l'emploi. C'est d'ailleurs sans doute dans la conjonction entre l'importance des entreprises individuelles créées et les réductions d'emplois dans certains grands établissements tertiaires que s'explique la croissance globalement modérée de l'emploi total dans les services et le commerce.

Il semble évident, en effet, que ces entreprises personnelles ont, pour partie, joué un rôle compensateur vis-à-vis des disparitions d'emplois dans certaines entreprises ou établissements. Le fort mouvement de création de ce type d'entreprises s'appuie sur de fréquents changements de statut (de salarié à non salarié) et d'activité : entre 1979 et 1987, quelques 3 000 chômeurs ont bénéficié dans la Sarthe de l'aide à la création d'entreprises, pour quelques 2 000 établissements nouveaux ou repris, dont près de la moitié se sont installés sur le territoire des communes constituant la Communauté urbaine. Cette substitution d'emploi et d'activité vers le tertiaire s'est faite à peu près à parité vers les services marchands et le commerce.

Parmi les secteurs du tertiaire, une attention particulière mérite d'être portée aux services aux entreprises. Ils connaissent une expansion évidente. La situation mancelle s'inscrit là dans la tendance générale observée sur l'ensemble du territoire national. Entre 1970 et 1987, en France, les services marchands principalement rendus aux entreprises, ont connu une progression de leur volume d'affaires de l'ordre de 35 % et ont contribué pour près de la moitié aux créations d'emplois de l'ensemble des services. Cette progression d'ensemble repose sur l'offre de prestations nouvelles et sur l'externalisation de plus en plus fréquente de fonctions ou de travaux auparavant assurés au sein des entreprises moyennes ou grandes, notamment, mais pas seulement, du secteur industriel.

Au Mans, les entreprises de services aux entreprises, créées depuis le milieu des années 80 se localisent pour une large part dans la partie centrale de la ville et portent sur les services d'études informatiques et d'organisation, les créateurs et intermédiaires en publicité, les auxiliaires financiers et d'assurances, les agents immobiliers. En cela, la dynamique mancelle est proche de celle qui s'est manifestée en France, ces secteurs ayant connu nationalement les rythmes d'expansion les plus continus et les plus soutenus. Toutefois, en termes d'emplois, les entreprises mancelles dans ces activités n'ont semble-t-il pas joué un rôle décisif. Bon nombre d'entre elles sont en effet individuelles, les autres relevant de la catégorie des petits établissements.

Bien que n'entrant pas dans le champ des services aux entreprises, il faut souligner qu'au Mans s'est manifesté également un mouvement soutenu de création d'entreprises dans le domaine du commerce interindustriel, dont les localisations sont pour partie centrales et péricentrales.

LE TERTIAIRE SUPERIEUR

Troisième ville régionale pour les activités et les emplois du tertiaire supérieur derrière Nantes et Angers, Le Mans polarise beaucoup moins d'emplois dans ce segment des activités concernant les fonctions d'encadrement, de direction, de gestion, de conseil, de formation qualifiante,

d'innovation et de valorisation, que les deux autres villes. Alors qu'elle polarise, dans son département, beaucoup plus d'activités et d'emplois tertiaires que ces dernières dans le leur. Se manifeste donc, au Mans, une sous-représentation du tertiaire supérieur. Cela n'empêche nullement Le Mans de figurer au second rang des villes régionales en matière d'encadrement. Le déficit est surtout lié à la faiblesse des emplois d'ingénieurs et techniciens.

Un tertiaire supérieur d'encadrement et de gestion surtout.

Avec près de 2 000 cadres supérieurs d'entreprises en 1986, Le Mans compte 30 % de plus de personnel d'encadrement supérieur qu'Angers, l'écart avec cette ville étant encore plus grand pour les catégories de cadres intermédiaires (60 % de plus au Mans) et cadres subalternes. Cette supériorité du Mans par rapport à Angers s'établit dans tous les domaines des activités (gestion, commerce et publicité, banque et assurances, services techniques, transports). Elle s'impose grâce au tissu d'entreprises et d'activités qu'elles représentent mais surtout par la présence de certaines entreprises. Le Groupe Mutuelles du Mans occupe, par ses deux établissements, une position décisive dans l'importance de cet encadrement, notamment supérieur et intermédiaire. Mais, d'autres établissements, grands ou moyens, du commerce, des transports, de l'industrie, contribuent également à ces types d'encadrement. Pour l'encadrement subalterne, ce sont principalement les entreprises manufacturières, celles du bâtiment et des travaux publics, des transports également, qui jouent un rôle prééminent dans sa constitution.

La place prise par l'encadrement subalterne, et la nature de celui-ci, indique une relative sous-qualification des fonctions du tertiaire supérieur manœuvre. Mais, ce sont surtout les entreprises non tertiaires qui apparaissent responsables de cette sous-qualification. Cette constatation renvoie, pour une large part, aux observations faites à propos de la nature, de l'organisation et du fonctionnement du système productif industriel local, marqué par un déficit en ingénieurs et techniciens et sa sous-qualification d'ensemble. Dans ce dispositif, on comprend mieux la place prise par les agents de maîtrise, représentant un maillon important dans le fonctionnement des activités secondaires, notamment en matière d'entretien et de maintenance.

Un déficit en ingénieurs et techniciens, inégal selon les catégories.

Les différentes catégories d'ingénieurs constituent moins de 6 % des salariés regroupés dans les professions de cadres, ingénieurs, techniciens et agents de maîtrise des entreprises manœuvres. C'est le plus bas taux des sept villes grandes ou moyennes des Pays de la Loire. Ceux-ci représentent seulement 12 % des ingénieurs recensés dans ces sept villes. L'analyse de la place des techniciens conduit à des conclusions proches mais plus nuancées, Le Mans apparaissant au quatrième rang des villes régionales moyennes ou grandes.

Si le déficit est manifeste dans les activités manufacturières, il semble moins évident dans les services, les transports ou le commerce. Surtout, de très grandes inégalités de représentation existent entre les différentes catégories d'ingénieurs et techniciens.

Bien que les ingénieurs étude et exploitation figurent en grand nombre parmi les ingénieurs manœuvres (près des deux tiers du total), c'est dans ce

domaine que se creuse le plus l'écart vis-à-vis de Nantes et Angers. Par contre, bien que les ingénieurs technico-commerciaux ou transports occupent une place modeste dans la structure locale, Le Mans constitue la seconde concentration régionale pour ces catégories. Ne se manifeste donc pas seulement un déficit d'ensemble mais aussi un profond décalage entre les emplois d'ingénieurs dans les trois principales villes.

C'est un peu la même situation qui transparaît d'une comparaison régionale à propos des techniciens. Première concentration de techniciens en informatique, Le Mans apparaît également bien placée par le poids des techniciens méthodes ou ceux du bâtiment, des travaux publics, du génie civil. Par contre, pour les autres emplois, dans les branches manufacturières surtout, le décalage avec les autres villes régionales est souvent important, voire considérable dans la mécanique.

Ces caractéristiques générales, touchant aux différentes catégories d'emplois du tertiaire supérieur, témoignent d'un ensemble globalement plus sous-représenté et sous-qualifié qu'à Nantes et Angers. Ce même phénomène s'observe aussi dans le domaine de la recherche et développement.

Recherche et développement : des activités plutôt fragmentées, moins polarisées sur Le Mans, et au Mans très centrées sur l'Université

Les activités de "haute technologie" dans la Sarthe sont centrées principalement sur de petits et moyens établissements. Pour beaucoup, attachés à des entreprises manufacturières, et secondairement aux services, leur localisation n'est pas essentiellement mancelle. Les petites villes périphériques de la Sarthe accueillent pratiquement autant d'entreprises que la ville-chef lieu. Se dessine donc une nébuleuse géographique dans laquelle la ville du Mans et sa périphérie n'ont pas été aussi attractives et polarisatrices que pour les activités de service.

Parmi les entreprises et établissements du Mans, nombreux sont ceux où la part d'activité recherche et développement est limitée, voire inexistante, la main-d'oeuvre étant surtout employée à des tâches de production. Les activités de "haute technologie" n'apparaissent donc pas nécessairement, plus que d'autres, des enclaves de recherche ou de développement et de valorisation. Même si la qualification des salariés y est généralement plus élevée (par la présence d'ingénieurs, de techniciens) que dans les activités plus classiques.

Bien des entreprises secondaires ou tertiaires, ne relevant pas des catégories des "hautes technologies" ont au Mans des activités de recherche ou de valorisation. C'est, en particulier, par l'introduction et le développement des services qualité, de la CAO, de l'informatique de gestion que des formes de recherche et de valorisation se manifestent dans celles-ci.

Dans le tissu d'entreprises de tailles très diverses, secondaires ou tertiaires, dans lesquelles existent des activités de recherche-développement, il semble bien difficile de cerner un ou plusieurs pôles imprimant une dynamique d'ensemble, à partir duquel ou desquels s'intensifieraient des transferts de technologie à l'échelon local. Certes, quelques individualités émergent (Souriau pour la connectique, Powerex pour les semi-conducteurs, Glaenzer...) mais chaque entreprise développe sa propre stratégie de recherche-développement, ses productions propres, dans des ensembles scientifiques et technologiques

plus larges que les établissements manceaux, et les interactions sont ainsi quasi inexistantes à l'échelle de la ville ; Le Mans apparaissant comme un espace fortuit de regroupement géographique.

Sans difficulté, dans ce contexte, l'Université constitue bien le pôle majeur de recherche manceau. A travers l'existence de grands laboratoires, pour la plupart associés au CNRS, travaillant dans les domaines des matériaux, de l'acoustique, de l'informatique et de l'intelligence artificielle. Ces groupes de recherche ont acquis une réputation au moins nationale et souvent internationale, et les rapports qu'ils entretiennent avec le tissu des entreprises mancelles sont plutôt limités. Leurs contrats avec l'extérieur sont plutôt commandités par de grands groupes industriels ou de recherche nationaux. De ces laboratoires ont essaimé récemment deux entreprises, mais ces possibilités de développement local ne peuvent guère être étendues dans l'immédiat.

Dans le voisinage géographique de l'Université, l'IRAP (Institut de recherches appliquées aux polymères), organisme semi-public, renforce de manière évidente le pôle matériaux de la recherche universitaire mancelle. Les contrats qui alimentent son fonctionnement viennent pour une partie seulement d'entreprises régionales. Les synergies avec le milieu local de l'industrie semblent plus fortes et plus continues cependant que dans le cas des groupes de recherche universitaires.

La mise en perspective technopolitaine qui se manifeste chez les élus du Mans, depuis 1988 est partie, à l'origine, non d'une évaluation des forces et des potentialités existantes mais du souci de se placer dans une dynamique de développement à moyen et long termes à laquelle peu de grandes villes françaises, disposant d'un secteur universitaire, peuvent aujourd'hui échapper. Dans la situation actuelle, si le site universitaire apparaît bien comme un pôle solide à partir duquel peuvent naître quelques initiatives économiques et des transferts vers les entreprises, l'irrigation du système productif manceau en matière de recherche et développement - sauf dans quelques entreprises - semble plutôt déficitaire. L'hypothèse technopolitaine ne pourra donc réellement se concrétiser que par des transformations à l'intérieur du système productif local et, plus probablement, par l'apport de nouveaux acteurs scientifiques et économiques extérieurs. La stratégie mise en place grâce à la création de l'Agence de développement économique de l'agglomération mancelle (ADEMA) va bien, de manière réaliste, dans ce sens. Et porte déjà ses premiers fruits par l'accueil d'entreprises, petites ou moyennes, recherchées principalement dans la région parisienne. Le Mans renoue ainsi, une nouvelle fois, avec une longue tradition qui depuis l'entre-deux guerres s'est traduite par des phases de développement soutenu principalement par des apports extérieurs, autour d'atouts bien différents selon les époques.

Les années 70 et surtout 80 ont donné lieu dans la ville, et plus généralement dans l'agglomération mancelle à des processus de recomposition socio-économique, historiquement sans doute parmi les plus importants qu'ait connus cette ville. La désindustrialisation et la tertiarisation, sous leurs différentes formes, constituent les lignes de forces majeures de cette recomposition qui n'est visiblement pas achevée. Ce ne sont pas seulement le tissu d'entreprises, la structure des activités et des emplois qui connaissent des transformations. Ces dynamiques à la fois contradictoires et solidaires ont aussi des traductions spatiales sous la forme de restructurations des localisations à

travers les espaces urbain et périurbain. Les entreprises agissent sur ces espaces. Les élus et les collectivités territoriales plus encore.

LES DYNAMIQUES SPATIALES DES ACTIVITES

Les années de croissance avaient été marquées au Mans, comme ailleurs, par l'établissement de plans d'aménagement faisant une large place au développement de zones d'activités (zones industrielles) et aux moyens de transports routiers (rocade plus ou moins bien accrochée aux grandes radiales et aux axes autoroutiers qui se dessinaient). Jusqu'à la fin des années 70, c'est dans ce schéma que s'inscrivent les dynamiques territoriales des activités par remplissage - sous la forme de créations, d'extensions, de délocalisations intra-urbaines - des espaces réservés aux entreprises industrielles et à une partie du tertiaire (commerce et transports routiers notamment). Les seules entorses à ce schéma général fonctionnent dans l'espace central, par la création ou l'extension d'espaces de bureaux destinés, soit aux services de l'Etat, soit à l'expansion des activités de certaines entreprises ou institutions (Mutuelles du Mans, organisations agricoles départementales). La période charnière de la fin des années 70/début des années 80 offre l'occasion d'une reconsidération partielle de ce plan d'ensemble. Avec l'ouverture de nouveaux espaces destinés à accueillir de nouvelles activités industrielles (Spay-Allonnes au sud-ouest), commerciales (ZAC du Moulin-aux-Moines au nord) et l'autorisation accordée aux Mutuelles de construire, au sud-est, le complexe de la Californie. Dans le même temps s'achèvent les dernières opérations centrales de construction de bureaux.

Tout au long d'une bonne partie des années 80, les dynamiques géographiques des activités se dessine donc de plus en plus vers la périphérie par remplissage parfois rapide (ZAC du Moulin-aux-Moines) d'espaces situés aux confins de la ville ou sur le territoire de communes périurbaines ; d'autant que les opérations centrales touchant au domaine de l'activité économique deviennent quasi inexistantes.

A partir du milieu des années 80, s'esquisse de manière d'abord extérieure à l'initiative des élus du Mans, puis intégrée par ceux-ci, une reconsidération de cette évolution. Des entreprises ont en effet perçu des localisations insuffisamment exploitées, porteuses de potentialités et sollicitent des autorisations de construction. Un des exemples caractéristiques est celui du coeur de la ZAC Vauguyon-Bruyères située à la sortie méridionale de la ville. A l'origine, les élus avaient envisagé d'établir au sein de cet espace, surtout résidentiel, un centre relativement monumental orienté vers le logement et quelques commerces et services de proximité. Face aux demandes d'entreprises commerciales, notamment de grandes enseignes non encore présentes au Mans, souhaitant s'installer dans le voisinage immédiat d'un hypermarché et d'un ensemble commercial créé à la fin des années 60, accolé à la ZAC, les élus décident de transformer le projet initial afin de permettre leur installation. Renforçant ainsi l'attractivité commerciale de ce secteur sud face au développement exceptionnellement rapide, au nord, de la zone commerciale du Moulin-aux-Moines. Le même processus, toutefois selon des mécanismes différents, intervient également dans la partie occidentale du centre ville. A partir de l'installation d'un nouveau complexe cinématographique recyclant l'espace laissé vacant par un garage, un glissement spontané de petites

entreprises commerciales (restauration, équipement de la personne) va suivre ; les élus accompagnant le mouvement en accordant plus d'intérêt à un espace plutôt délaissé jusqu'alors par les dynamiques centrales et autorisant plusieurs opérations immobilières mixtes d'envergure, dont deux galeries marchandes.

Se dessine alors chez les élus une plus grande attention aux sollicitations ou initiatives des entreprises, d'autant qu'elles entrent pleinement dans une logique politique de développement du coeur de l'agglomération que la municipalité manceauise, appuyée par la Communauté urbaine, a entreprise depuis 1977 avec la création ou les projets de grands équipements et la densification de la fonction résidentielle, supportée pour la quasi totalité par les finances locales. Cette convergence, souvent prudente de part et d'autre, apparaît d'un intérêt majeur. Elle explique la mise en oeuvre progressive, durant la seconde moitié des années 80, d'une politique de partenariat entre secteurs public et privé. Toutefois, élus manceaux et communautaires n'inscrivent pas seulement leur action dans le sillage des demandes des entreprises. Ils savent prendre aussi des initiatives, comme par le passé, capables de rencontrer l'adhésion d'entreprises. Plusieurs paris sont ainsi lancés à partir de 1987-1988, la portée de certains ne pouvant être appréciés qu'à moyen terme. L'arrivée imminente du TGV, l'achèvement de l'autoroute Le Mans-Angers-Nantes, le projet d'autoroute Rouen-Tours, l'intérêt renouvelé à l'égard de l'Université sont autant de facteurs qui conduisent à mettre en oeuvre deux grands projets urbanistiques très différents destinés à l'accueil d'entreprises : le Centre d'activités de la gare-TGV et le technopôle de l'Université, et à poursuivre plusieurs opérations de restructuration centrale (Les Halles, Etoile-Jacobins) dans lesquelles sont incluses des surfaces destinées aux commerces et aux bureaux.

1986 et 1987 apparaissent bien, dans cette dernière décennie comme des années charnières. Alors que durant la première partie de celle-ci la moyenne annuelle des surfaces créées pour des activités s'établit à environ 20 000 m², 1986 représente une véritable année de relance, la progression n'ayant pas cessé depuis (70 000 m² autorisés en 1989).

La poursuite du remplissage des zones industrielles

La première moitié des années 80 est une période de remplissage des espaces largement dimensionnés créés au nord et au sud de la ville dans les années 60. La plus vaste (ZI Sud), potentiellement capable d'accueillir les plus imposantes créations, reçoit à elle seule une grande partie des créations jusqu'en 1984, le mouvement s'essouffant par la suite, comme en ZI Nord par manque d'espaces disponibles.

La spécialisation industrielle, plutôt bien affirmée jusqu'alors, a tendance à s'atténuer au fur et à mesure que s'effectue ce remplissage. L'essentiel de celui-ci, dans la zone industrielle méridionale, se fait au bénéfice de sociétés de transports routiers et d'entreprises de commerce de gros (Comptoirs Modernes notamment). Cela se traduit donc surtout par des surfaces destinées à l'entreposage, celles réservées aux activités industrielles venant toutefois en seconde position, loin derrière les précédentes cependant. Dans la zone industrielle nord, c'est au profit des activités de service aux entreprises, des transports et des activités commerciales (grandes surfaces

spécialisées) que se manifeste plutôt le comblement des vides, les activités proprement industrielles n'intervenant que pour moins d'un quart des surfaces.

La manière dont fonctionne ce processus de remplissage témoigne bien de la fin d'une époque. Et correspond à de nouvelles dynamiques économiques dans lesquelles commerce, transports, services aux entreprises occupent une position de plus en plus décisive. Dans lesquelles aussi les entreprises industrielles et commerciales, elles-mêmes, sont les opérateurs directs des créations de nouvelles surfaces.

L'essor spectaculaire des zones commerciales périphériques

Situées, l'une aux confins sud de la ville autour de Carrefour (Vauguyon), l'autre au nord sur le territoire de La Chapelle St-Aubin (Moulin-aux-Moines), ces deux espaces ont une histoire bien différente.

Dans le cas de la ZAC du Moulin-aux-Moines, c'est l'installation d'un hypermarché Auchan et de sa galerie marchande qui va déclencher, à partir de 1983, une dynamique continue et un remplissage rapide par l'arrivée de nouvelles enseignes ou la délocalisation de commerces spécialisés venant de la partie centrale du Mans. Entre 1985 et 1987, les surfaces commerciales créées sont particulièrement importantes, avant de décliner ensuite par épuisement des disponibilités foncières.

Celle de Vauguyon existe depuis la fin des années 60 et offre un plateau commercial déjà très diversifié lorsque, au milieu des années 80, les élus manceaux décident d'accorder de nouvelles autorisations de construire sur une partie de la ZAC contiguë, face à une demande soutenue de la part de nouvelles entreprises. De 1986 à 1988, on assiste à une rapide progression des surfaces autorisées, avec un volume toutefois nettement inférieur à celui de la zone du Moulin-aux-Moines, permettant l'installation de nouvelles enseignes distinctes de celles de la zone commerciale septentrionale.

Accompagnant ou succédant chronologiquement au remplissage des zones industrielles, ces nouvelles opérations, exclusivement orientées vers l'accueil d'établissements moyens ou grands d'un commerce de détail diversifié, sont conduites plus rarement directement par les entreprises industrielles ou commerciales. Les sociétés civiles immobilières ont tendance à devenir des acteurs parfois déterminants dans le remplissage immobilier de ces espaces. Le phénomène est particulièrement net dans la ZAC du Moulin-aux-Moines où près de 60 % des surfaces créées sont le fait de SCI.

Le développement de nouveaux espaces commerciaux constitue un phénomène relativement banal, reproduit avec plus ou moins d'intensité, à travers toute l'armature urbaine française. Cependant, au Mans, si ce développement spectaculaire est à mettre pour partie, comme ailleurs, au compte des stratégies des entreprises commerciales nationales, voire multinationales, et locales, il doit être examiné également en regard avec un relatif sous-équipement et un retard évident par rapport à d'autres agglomérations de la même importance. Jusqu'en 1983, en effet, l'agglomération mancelle ne comptait qu'un seul hypermarché dont l'enseigne Carrefour dissimule en fait, pour partie, la toute puissante société locale des Comptoirs Modernes, et les entreprises commerciales nationales ne s'étaient encore guère intéressées au Mans ou n'avaient pu concrétiser leurs projets. Se manifeste donc un processus de rattrapage.

La mise en oeuvre de zones artisanales et de pépinières

Placées dans le tissu périphérique de la ville à l'intérieur ou à la lisière de quartiers à dominante résidentielle, ou situées dans certaines communes périurbaines, les zones artisanales se multiplient ou se consolident dans le courant des années 80. Elles donnent lieu à des opérations de construction relativement nombreuses. Mais, par les activités et les entreprises auxquelles elles sont réservées (petites entreprises de l'artisanat de production, de réparation, d'entretien, de services), ces opérations ne couvrent pas des superficies aussi considérables que dans les zones industrielles ou commerciales.

Dans ces espaces d'activités particuliers, souvent relativement discrets par leur étendue, leur localisation, la taille et le volume des bâtiments l'intervention publique est plus vigoureuse qu'ailleurs. Celle-ci ne se limite pas à la maîtrise foncière. Elle se manifeste également par l'importance des financements apportés dans les réalisations immobilières. Sont ainsi multipliés les ateliers-relais proposés à la location, sous différentes formes.

Plus discrètes encore, les pépinières d'entreprises sont apparues tardivement dans le dispositif d'aide et d'incitation du Mans. Dans ce domaine, la ville a un retard évident par rapport à d'autres agglomérations de la même dimension de la région, et plus généralement de la France de l'Ouest. Pour l'instant, créées dans les toutes dernières années, deux pépinières existent, une troisième devrait commencer à fonctionner prochainement.

Le centre réapparaît comme un des espaces majeurs

Les créations de surfaces à usage professionnel sont presque totalement inexistantes dans le centre durant toute la première moitié des années 80. Seules se manifestent des conversions d'usage de locaux, dont l'importance est difficile à apprécier car il s'agit, le plus souvent, de transferts de la fonction résidentielle à un usage professionnel, plus particulièrement provoqué par des professions libérales. Ces opérations ne donnant pas lieu à des transformations fondamentales du bâti, elles ne sont guère quantifiables.

Cet endormissement immobilier témoigne d'un sous-investissement dans ce secteur géographique de la part des entreprises mancelles et plus encore extérieures. Au contraire, durant cette période, des entreprises installées dans le centre se délocalisent et abandonnent certains lieux qui tardent parfois à être réutilisés. Les friches centrales, souvent ponctuelles, ont tendance à progresser. Seules les collectivités interviennent vigoureusement et mettent en chantier quelques grands équipements (Palais des Congrès) ou projettent leur réalisation à court terme (Médiathèque, Halles, Cité judiciaire), et consacrent une partie importante de leurs investissements à réaliser des logements sociaux dans lesquels sont parfois intégrées quelques entreprises (dans l'hôtellerie en particulier) afin d'alléger la charge foncière.

1985 apparaît comme une année de réveil : 4 000 m² de surfaces d'activités sont autorisées cette année-là. Sans continuité, la progression se poursuit jusqu'à aujourd'hui, grâce à de très grandes opérations dans lesquelles les collectivités maîtrisent le foncier, d'autres où le secteur privé investit directement, en grande partie sous la forme d'opérations mixtes. En l'espace de quelques années, de profonds changements ponctuels se manifestent,

provoquant dans leur environnement immédiat de nouvelles dynamiques. L'opération la plus ambitieuse - entraînée directement par l'effet TGV - se localise au sud de la gare. Le Centre d'activités Novaxis, pour 14 000 m² au total, constitués de surfaces de bureaux pour une large part, apparaît déjà comme un succès commercial. La première tranche commencée à l'automne 1988 est terminée et commercialisée. Débutent les travaux de la seconde tranche. Grâce à un partenariat entre le syndicat mixte porteur du projet Le Mans-Technopolis et le groupe immobilier Arthur Lyod, grâce aussi aux acquisitions décisives faites par les Mutuelles du Mans, le projet s'est concrétisé de manière extrêmement rapide. Déjà se dessinent des effets d'entraînement dans lesquels interfèrent gare TGV et Centre d'affaires. Le choix fait par le Groupe Comptoirs Modernes de la localisation de son nouveau siège dans leur proximité immédiate constitue un signe tangible, de même que celui de la SODIAAL, premier groupe laitier français, de s'installer dans la seconde tranche.

Par ces nouvelles surfaces, les fonctions de tertiaire supérieur sont appelées à se renforcer dans le centre. Plus discrètes, mais évidentes depuis le milieu des années 80, sont les installations de nouveaux établissements de service ou de commerce dans le centre et les quartiers de la gare, cet ensemble représentant près de la moitié des entreprises créées depuis 1984 et existant encore. Elles témoignent, notamment, d'un renforcement notable des services aux entreprises qui pour une partie de leurs emplois appartiennent aussi au tertiaire supérieur. Et ce recentrage n'est certainement pas achevé en raison des importantes surfaces disponibles dans les opérations mixtes autorisées en 1987 et 1988 tout justes achevées ou en cours de livraison à l'automne 1989.

Ce mouvement d'une grande ampleur, d'autant plus spectaculaire qu'il succède à un endormissement de quelques années, traduit une revalorisation du centre dans le domaine de certaines activités commerciales ou de service. Ce ne sont pas les espaces disponibles qui manquent ici. Les quartiers Gare Sud et Gare Ouest ont encore été peu entraînés dans cette dynamique et disposent d'un fort potentiel de recyclages fonciers et immobiliers. Dans le quartier Gare Nord, des opportunités encore nombreuses existent également. Déjà, la ville a inscrit la réalisation d'une zone d'activités en Gare Sud sur un secteur de l'emprise de l'ex-usine Carel dont une partie est déjà réemployée pour la construction d'un lycée. Il semble évident que, si la conjonction des initiatives publiques et privées - en partenariat direct ou non - se prolonge durablement, on assistera non seulement à une intensification des processus engagés mais également à un nouvel élargissement géographique de la centralité urbaine déjà largement dimensionnée, à l'intérieur de laquelle le dispositif TGV est appelé à renouveler le rôle du chemin de fer dans l'urbanisation du Mans.

A l'ouest, le technopôle : le futur en mouvement

Inscrite dans le projet Le Mans-Technopolis, la zone d'activités dite technopôle de l'Université, constitue un investissement tertiaire, pour partie supérieur. Longtemps, cet espace, qui fut institué en Zone d'Aménagement Différé (ZAD) lorsque le site fut retenu dans les années 60 pour y installer le campus universitaire, demeura vide. Dans les années 70, il avait été question de l'ouvrir à l'urbanisation résidentielle mais le projet fut abandonné en 1977. En

1988, à travers la mise en oeuvre d'un projet technopolitain, il fut décidé d'en retenir une partie, partagée entre plusieurs sites, pour y créer un parc d'activités technologiques. A l'automne 1989, se dessine un projet plus ambitieux associant Université, activités, espaces résidentiels et équipements de loisirs dont l'achèvement pourrait se faire avant la fin du siècle.

Pour l'heure, les réalisations achevées, en cours ou programmées à brève échéance portent sur la construction d'une clinique (13 000 m²), de locaux destinés à une entreprise de recherche-développement sur les matériaux composites (1 700 m² d'atelier-relais) et de 4 600 m² inscrits par le Groupe Arthur Lyod, créateur de Novaxis pour des activités de haute technologie. Déjà s'inscrivent pour 1990, de nouveaux projets, sans doute sous la forme de nouveaux ateliers-relais destinés à regrouper de jeunes entreprises mancelles ou venant de la région parisienne travaillant dans le secteur des technologies avancées (informatique, robotique, chimie). Il est évidemment trop tôt pour établir un bilan sur cette opération récente. Des inconnues subsistent. Les échéances risquent d'être difficiles à respecter car si la maîtrise du foncier est réelle, il faut encore largement viabiliser. D'autre part, le succès de cette zone dépendra de la capacité des instances locales ou des promoteurs à trouver les entreprises.

Les dynamiques de la localisation des activités observées durant les années 80 au Mans conduisent à individualiser deux phases distinctes. Dans le début de la période, l'investissement immobilier apparaît relativement modeste, à l'image du mouvement économique d'ensemble, sauf autour de quelques activités principalement tertiaires (transports, commerce, services aux entreprises) qui contribuent à achever le remplissage des zones industrielles ou appellent la création de nouveaux espaces spécifiques. Depuis le milieu des années 80, une nouvelle distribution géographique se manifeste grâce aux impulsions du secteur privé, intervenant principalement par le biais de SCI, et aux initiatives des collectivités développant seules, mais le plus souvent en partenariat, des projets ambitieux. Deux pôles géographiques d'étendues inégales apparaissent : le centre tendant à s'élargir de nouveau, intégrant davantage les espaces situés autour de la gare ; le secteur occidental autour de l'Université. C'est en ces lieux que se produit le renforcement du tertiaire manceau, en partie supérieur. Ce qui s'y déroule apparaît donc bien déterminant pour l'avenir.

L'analyse des localisations des activités montre bien à quel point les années 80 sont à beaucoup d'égards des années charnières et combien profondes ont été, durant cette décennie, les restructurations à travers l'espace du système économique local.

LES DYNAMIQUES RESIDENTIELLES : DEVELOPPEMENT PERIPHERIQUE ET REVALORISATION DES CENTRALITES

Tout au long des années 70, et encore durant les années 80, la dynamique spatiale résidentielle se traduit par un processus de périurbanisation, dans une périphérie mancelle de plus en plus étendue, bien que très discontinue. Ce mouvement d'ensemble, banal, a modifié sensiblement les dynamiques démographiques entre les villes de l'agglomération qui connaissent une lente diminution de leurs populations et les communes mi-

rurales, mi-urbaines disposées à leurs alentours qui bénéficient d'une croissance plus ou moins soutenue sous l'effet du remplissage de lotissements, du réemploi du bâti rural ou par mitage. Cette disparité de dynamique démographique entre villes et périphéries de l'agglomération n'est pas particulière à la région mancelle. Elle correspond à de nouvelles répartitions des ménages à travers l'espace urbain et périurbain, produites par ceux qui, d'âges intermédiaires, et les plus féconds, accèdent à la propriété de maisons individuelles en périphérie. Ce phénomène de dévitalisation démographique n'affecte pas seulement les villes anciennes au coeur des agglomérations. Il touche également celles correspondant aux communes ayant atteint le rang de villes lors de la brutale phase d'expansion périphérique des années 60, soit par multiplication de lotissements associant logements collectifs et individuels, soit à travers la procédure des ZUP.

Au Mans, sur un territoire largement dimensionné (équivalent à la superficie de la ville de Lyon), de larges portions de l'espace municipal demeuraient vides de toute occupation à la fin des années 70, malgré une urbanisation séculaire plutôt extensive. Aussi la municipalité, élue en 1977, décida-t-elle de renforcer et de revaloriser, là où cela paraissait nécessaire et possible, la fonction résidentielle. Renforcer consistait à densifier, d'une part, le tissu existant, ou autoriser l'ouverture de nouveaux lotissements. Revaloriser revenait à favoriser la réalisation d'opérations de réhabilitation et de rénovation.

De l'avant à l'après 1985.

Sont ainsi repris par la municipalité des programmes en cours, lancés de nouveaux projets répondant à ces deux objectifs. La revalorisation et l'élargissement du parc de logements sociaux constitue, de la fin des années 70 au milieu des années 80, une des tâches majeures de la ville. Cette revalorisation s'inscrit d'abord dans les ensembles périphériques nés dans les années 50/60 et dont la modernisation s'impose. Elle se traduit également dans le Vieux Mans où d'importants travaux d'infrastructures et l'intervention dans un secteur restreint accélèrent une nouvelle dynamique immobilière s'appuyant sur des restaurations prises en charge par une société d'économie mixte et des particuliers. L'élargissement du parc social de logements se concrétise à travers différents programmes en périphérie (la ZAC Vauguyon-Bruyères représentant le plus important) et, dans le centre, par plusieurs opérations moyennes dispersées, recyclant des portions d'espace à valoriser.

Quand les agents privés de l'immobilier interviennent, c'est surtout sous la forme de maisons individuelles, remplissant des lotissements généralement moins étendus que ceux qui ont été autorisés durant les années 60/70. Ces agents sont, en effet, d'une grande discrétion en matière d'ensembles de logements collectifs, à l'exception de rares et modestes opérations dispersées. Dans les années 60, et davantage durant la décennie suivante, leurs interventions dans ce type d'investissement avaient été plus remarquables.

La première moitié des années 80 se traduit ainsi par une diminution globale de la production de logements au Mans, exagérant le phénomène observé à l'échelle nationale et par un rééquilibrage entre logements

individuels (produits par le secteur privé) et logements collectifs (produits essentiellement par les secteurs public et semi-public).

Plusieurs raisons se combinent pour expliquer cette différenciation entre acteurs publics et acteurs privés. D'une part, les offres foncières et immobilières, à partir de la fin des années 70, ont tendance à se réduire. Dans un marché de l'offre se contractant, et dans lequel le foncier seul finit par occuper une place secondaire, les promoteurs privés ont tendance à utiliser leurs seules réserves foncières constituées au cours de la période précédente. D'autre part, le marché de la maison individuelle sur Le Mans a tendance à se resserrer, face à la concurrence des programmes périurbains. Parmi les promoteurs la prudence devient la règle, et leurs programmes moins ambitieux. Ils ont tendance aussi à ne pas hypothéquer leur avenir par une politique aléatoire de reconstitution des réserves foncières. Quant à la ville, dans un marché de l'offre plus étroit, elle a tendance, afin de réaliser ses objectifs, à multiplier les achats, et constitue aussi quelques réserves foncières d'opportunité. Chaque catégorie d'acteurs intervient donc dans des logiques fort différentes, se traduisant par la prééminence des uns dans certains secteurs géographiques et pour un type de logement et simultanément l'effacement des autres. Un tel déséquilibre, dans un contexte de net ralentissement de l'offre foncière et immobilière, devait cependant ne pas nuire à l'intervention des ménages comme acteurs immobiliers. Ils suppléent à la réduction de la production de logements en appropriant une large part des logements anciens disponibles et assurent leur réhabilitation, d'autant qu'ils constituent plus des trois quarts de l'offre foncière et immobilière ; en particulier dans le Vieux Mans, une large partie du centre, certains secteurs ou le long de quelques axes dans les quartiers péricentraux, en périphérie même.

A partir de 1985-1986, se dessine une nouvelle donne. Ces années constituent bien des années charnières à partir desquelles vont se mettre en place de nouveaux processus de production foncière et immobilière, ainsi qu'une nouvelle répartition des rôles entre intervenants publics et privés.

Le secteur public a multiplié les opérations immobilières centrées sur le logement social et les contraintes, tant nationales que locales, tendent à ralentir le mouvement au fil de la première moitié des années 80. Ne pouvant tout programmer et financer simultanément, de vastes étendues demeurent à l'état de friches, momentanément occupées par des parcs de stationnement, en particulier dans le centre.

L'offre foncière et immobilière augmente de nouveau. S'élargissant à des biens dont certains sont devenus des friches d'habitation ou de locaux professionnels désertés. Dans cette augmentation se conjuguent sans doute deux phénomènes dont il s'avère difficile de définir le poids. D'une part, des propriétaires souhaitent réaliser leur capital. D'autre part, la demande progresse ; une demande plus diversifiée qu'auparavant, géographiquement dispersée dans le centre et les quartiers péricentraux pour l'essentiel.

Cette demande n'émane pratiquement plus des acteurs publics. Le secteur privé occupe désormais le devant de la scène. Un secteur privé constitué pour une grande part de nouveaux acteurs, parfois promoteurs occasionnels, souvent professionnels n'ayant pas toujours eu une grande présence sur le marché immobilier mançais. De nouveaux réseaux associant promoteurs - financeurs - agents immobiliers - notaires - entreprises du

bâtiment se construisent et définissent des programmes qui portent essentiellement sur la production de logements collectifs.

Se manifeste alors ce qu'il convient bien de désigner par le terme de relance. Mais une relance relative toutefois, puisque les surfaces autorisées dans cette fin des années 80 s'établissent en retrait par rapport aux données observables au début de la décennie. Ce mouvement apparaît pourtant très spectaculaire. D'abord par sa visibilité puisqu'il concerne surtout les quartiers du centre et du péricentre. Ensuite par ses caractéristiques ; il s'agit d'opérations nombreuses, se succédant rapidement, de tailles plutôt réduites. Enfin, il se produit au Mans un mouvement d'une ampleur bien plus grande qu'au plan national.

Les acteurs publics apparaissent nullement contrarier le mouvement, bien au contraire. La satisfaction est plutôt de rigueur. D'autant que les promoteurs privés construisent sur un segment favorisé par les abattements fiscaux de la loi Méhaignerie de 1986 : les petits logements destinés aux jeunes, aux personnes âgées, aux ménages sans enfants ; segment encore secondaire dans les opérations de logements sociaux. D'autant encore, qu'ils interviennent dans le coeur de la ville et contribuent ainsi à sa densification et à sa revalorisation. D'autant ensuite, que ceux-ci permettent la fixation d'investissements importants dans la ville : la valeur de ce qui a été construit au Mans entre 1986 et 1988, sous la forme de logements collectifs, atteint quelques 350 millions de F. D'autant enfin, que ce processus permet le recyclage de nombreuses friches foncières et immobilières dispersées comme autant de verrues dans le tissu urbain ancien.

C'est d'ailleurs cet intérêt des investisseurs privés pour Le Mans qui a conduit la municipalité à définir des formes de partenariat avec certains d'entre eux, par le biais des appels d'offres, pour faire aboutir d'anciens projets laissés en attente faute de moyens suffisants. Ceci devrait faire disparaître, au plus tard au début de la prochaine décennie, les dernières grandes friches publiques centrales ou proches du centre.

Centre et quartiers de la gare dans la fin des années 80

Si la valorisation des périphéries de la ville et des communes périurbaines s'établit en ligne directrice des dynamiques résidentielles du début des années 80, un nouveau mouvement se dessine, dont il est difficile de préjuger de la durée, en faveur des centralités urbaines, en cette fin de décennie. Le pluriel, en effet, s'impose pour désigner cette mosaïque de quartiers centraux et péricentraux ainsi mobilisés.

Alors que le sous-investissement en logements risquait d'appauvrir le tissu démographique et social et, progressivement, de laisser place soit à des espaces centrés sur les activités commerciales ou de service, soit à des traces d'anciennes activités abandonnées ou délocalisées, Le Mans s'inscrit dans un mouvement, relativement général en France et en Europe occidentale, de renforcement des divers aspects de la centralité. Mais autour de ce renforcement se profilent nécessairement la continuité et l'élargissement géographique de la restructuration et son cortège de conséquences en matière de circulation, de stationnement, de dynamique démographique et sociale, de cadre de vie. Et, autour de cette restructuration, s'inscrivent des enjeux considérables pour le présent et le futur.

Si les processus de restructuration ont été continus depuis trente ans dans la partie la plus centrale, et ne sont sans doute pas achevés malgré l'aboutissement à court terme des plus grosses opérations, c'est dans les quartiers de la gare que s'esquissent aujourd'hui les enjeux les plus intenses. S'il a fallu répondre avec une relative rapidité au passage du TGV et repenser le rôle de la gare et de son environnement immédiat en conséquence, il reste que des dynamiques nouvelles sont en cours de fonctionnement, que des processus d'attente existent aussi et, que pour ces raisons, une attention particulière mérite d'être portée à ces secteurs, dans lesquels vivent des populations très hétérogènes, assez bien typées toutefois selon le positionnement de leur quartier par rapport à la gare.

Pour l'instant, la nouvelle dynamique résidentielle, promue par le secteur privé, a concerné plutôt faiblement (un quart de la production) les quartiers enveloppant la gare, se concentrant surtout dans le quartier Gare Nord par des opérations tantôt mixtes, tantôt exclusivement résidentielles. Mais déjà, en ce deuxième semestre 1989, plusieurs opérations sont en cours dans d'autres secteurs jusqu'alors délaissés (Gare Sud, au sud du nouveau lycée, angle sud-est du quartier Gare Nord). Seul le quartier Gare Ouest, proche mais non relié directement aux précédents en raison de la coupure de la Sarthe, échappe totalement à cette dynamique.

Cependant, certains îlots du quartier Gare Nord, de larges parties des secteurs Gare Sud et Gare Ouest, représentent un potentiel élevé de terrains recyclables ; souvent sous la forme de grandes parcelles individualisées ou de coeurs d'îlots. Même si certaines ont déjà été réinvesties en Gare Sud pour le nouveau lycée et une grande opération mixte logements/commerces privée, il reste des opportunités évidentes. En Gare Ouest, le réinvestissement est inexistant pour le moment, mais sont sans affectation actuellement quelques 22 000 m² non continus appartenant à trois propriétaires seulement, dont la CUM et une SCI.

Certes, l'offre foncière-immobilière n'est pas particulièrement vigoureuse dans ces secteurs. Elle apparaît même comme l'une des plus faibles observées à travers la ville. L'interprétation de cette réalité réside sans aucun doute dans un phénomène d'attente. Mais la rétention pour certains propriétaires ne peut être que temporaire (cas des terrains de l'ancienne usine laitière de l'UCALM désaffectée, utilisés encore pour une petite partie, jusqu'au printemps 1990, époque à laquelle la SODIAAL transférera son siège dans le Centre d'activités de la gare TGV).

Sans doute serait-il urgent de définir des projets. Mais quels projets ? Avec quels acteurs ? Et quelles finalités (résidentielles, activités, équipements collectifs...) ? Ces questions, pour l'instant, restent entières, et la transparence en cette matière n'est pas nécessairement de rigueur.

Il est évident que la ville, la Communauté urbaine et le syndicat mixte ne souhaitent et ne peuvent pas tout maîtriser et financer autour de cette gare, dans un périmètre où leurs investissements en infrastructures - de circulation notamment - seront lourds et déterminants et ne s'achèveront que d'ici quelques années. La municipalité a bien dessiné un périmètre de préemption renforcée en Gare Sud, dans le voisinage du nouveau lycée. Mais il s'agit là d'un instrument qu'elle ne peut généraliser. Sans doute ne souhaite-t-elle pas

briser une dynamique complexe qui, au-delà du Centre d'activités, n'a pas exprimé encore réellement une ligne de force.

SEJOURS D'AFFAIRES, SEJOURS DE TOURISME ET DE LOISIRS AU MANS ET DANS LA SARTHE

Le Mans est connue mondialement grâce à la réputation de son circuit automobile et à la célèbre course des 24 heures. Annuellement, ce sont quelques 350 000 personnes qui fréquentent ce circuit à l'occasion des différentes épreuves qui s'y déroulent. Pour une partie indéterminée, ces visiteurs sont extérieurs à la Sarthe et viennent de différentes régions ou pays ouest-européens (Grande-Bretagne, RFA) et du Japon. Le Mans n'est toutefois pas seulement la ville des sports mécaniques. D'autres occasions attirent des populations extérieures à la ville et au département (Cénomannies, 24 heures du livre). Son patrimoine (Vieux-Mans) également.

Ces séjours de tourisme et de loisirs ne concernent qu'une partie des capacités d'attraction de la ville. Sa position géographique, l'importance de certaines entreprises ou établissements industriels ou tertiaires, l'existence d'un Palais des Congrès, favorisent de très nombreux séjours d'affaires dont il est difficile de mesurer l'impact si ce n'est à travers les fréquentations hôtelières dans un dispositif d'hébergement qui ne cesse de se renforcer en centre ville et en périphérie.

Plus largement, l'environnement du Mans constitue depuis longtemps un espace où les résidences secondaires, bien que très inégalement réparties, occupent une bonne place dans la capacité d'accueil d'une région, qui n'est pas un très grand pôle touristique mais qui présente l'avantage d'être proche de la région parisienne. Vouées au tourisme rural, les campagnes mancelles ont vu se multiplier des équipements et des manifestations de loisirs nombreux (son et lumière, tourisme fluvial, plans d'eau, gîtes, campings...) destinés à une clientèle départementale et de passage pour des séjours plus ou moins longs.

Des dynamiques bien différentes fonctionnent donc. S'appuyant sur des potentialités sans grands rapports entre elles, sauf dans le domaine des voies de communication. Carrefour routier, autoroutier et ferroviaire, le site du Mans profite inévitablement de cette convergence. Plus largement, la Sarthe aussi, mais plutôt par l'intermédiaire du complexe routier-autoroutier que par la présence d'une gare, même si celle-ci sera desservie par le TGV..

Le Mans, lieu de séjours d'affaires : des réalités et des perspectives

Au-delà du banal hébergement des voyageurs de commerce, Le Mans par différents biais accueille de nombreux visiteurs-passagers.

Certaines entreprises jouent dans ce domaine un rôle tout à fait essentiel. Par exemple le Groupe des Mutuelles du Mans a reçu, en séjour prolongé, environ 150 stagiaires pour des durées de deux à cinq mois ; et quelques 10 000 personnes sont venues la même année, au siège pour des séjours dépassant rarement la journée. Il s'agit dans ce cas d'agents, de courtiers etc... venant des succursales ou des bureaux répartis à travers la France. Les seules réunions des responsables des différentes branches des sociétés constitutives du Groupe Comptoirs Modernes concernent chaque mois plusieurs dizaines de personnes se retrouvant au siège mancel. Renault, dans une dépendance certaine à l'égard des directions parisiennes accueille aussi

chaque mois plusieurs dizaines de cadres. Pour ne citer que les entreprises ou établissements dans lesquels les séjours d'affaires au Mans sont les plus visibles.

L'activité congrès apparaît comme une autre composante des séjours d'affaires. Dotée depuis le début des années 80 d'un Palais des Congrès placé en lisière du centre, à proximité de la gare, et doté d'un vaste parking souterrain, la ville du Mans dispose là d'un équipement de très grande qualité constitué de quatre salles dont une de 1 400 places et d'un environnement performant (régie son et lumière, câble, traduction simultanée). Au cours de la saison 1988-1989, une quinzaine de manifestation s'y sont tenues, souvent liées à des initiatives mancelles, dans des domaines très variés (sciences humaines, sciences, médecine, banque, assurances, automobile, architecture, agriculture...). Cette activité congrès, dont l'audience dépasse parfois le cadre national semble cependant encore limitée. Dans un secteur en développement, il importe que la municipalité, propriétaire et gérante des lieux, ait une politique plus active en matière de communication. Sans doute est-ce davantage le cas depuis deux ans au moins mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour s'imposer le long du nouvel axe TGV sur lequel la concurrence d'Angers, Nantes (palais en construction), La Baule, sera vigoureuse ; d'autant que ces institutions voisines ont fédérer leurs initiatives et leur politique marketing à travers le réseau Ouest-Congrès.

Cette variété des séjours d'affaires, et sans doute leur intensification, ont conduit au développement du secteur hôtelier ; ces dernières années ayant été marquées par la création de nouveaux établissements dépendant de grands groupes nationaux (Ibis, Arcade, Relais Bleus dernièrement dans le Centre d'activités de la gare TGV, Formule 1...) selon deux types de localisations : centrale ou bien le long de la rocade ou des grandes radiales en proximité immédiate des grandes zones d'activités industrielles ou commerciales périphériques. Ce phénomène ne constitue pas en soit un phénomène exceptionnel. On le retrouve avec les mêmes acteurs et les mêmes localisations dans bien d'autres villes. Au Mans, toutefois, il semble particulièrement spectaculaire depuis le milieu des années 80.

Le Mans, lieu de séjours touristiques à valoriser

Disposant d'un patrimoine central remarquable : la plus vaste enceinte gallo-romaine d'Europe ceinturant les traces réhabilitées d'un riche ensemble de bâtiments civils et religieux du XIIème au XVIIIème siècle ; lieu de grandes manifestations dans le domaine des sports motocyclistes et automobiles ; lieu aussi de grands rassemblements créés depuis le début de la décennie autour du livre (24 heures du livre) ou de l'animation de la vieille ville (Cénomannies), Le Mans n'apparaît cependant pas encore comme une ville de séjours touristiques. Elle profite certes de ces atouts mais sans que cela se traduise par des fréquentations prolongées.

Un gros effort de promotion reste à faire afin de mieux valoriser l'existant et provoquer une attraction plus vigoureuse. Cela peut se faire à l'échelle mancelle, comme c'est le cas depuis 1988 par association entre différents organismes à vocation économique (Office de Tourisme, ADEMA, Palais des Congrès) et la cellule communication de la municipalité. Mais, d'autres formes de promotion, en particulier pour certains produits ou certaines

populations, ne peuvent être entreprises qu'à travers un partenariat plus large (comité départemental et régional du tourisme).

Un point positif mérite d'être mis en lumière. Par sa position géographique sur des axes est-ouest et nord-sud, par son rôle de carrefour, Le Mans héberge de nombreux passagers sur la route des week-ends ou des vacances. La fréquentation hôtelière estivale mancelle est, à cet égard, intéressante. Bien que le taux de remplissage des hôtels diminue sensiblement en juillet et davantage en août, Le Mans constitue une ville étape dans laquelle la population étrangère (britannique, allemande, italienne notamment) représente entre le quart (juillet) et le tiers (août) des personnes hébergées ; cette population jouant un rôle important dans le remplissage des hôtels de catégories supérieures. Il existe donc un potentiel de clientèle qui pourrait être mieux valorisé.

La Sarthe, département de tourisme rural

Le département accueille annuellement près de 110 000 campeurs et plus de 10 000 personnes en gîtes. L'essentiel de la fréquentation se situe durant la période estivale pour les campings. Elle est plus étalée dans l'année pour les gîtes (juillet et août ne représentant que 20 et 25 % des nuitées, l'autre grande période d'utilisation étant l'avant saison).

Deux espaces d'accueil regroupent une part déterminante des équipements et des nuitées. La vallée du Loir, au sud du département, constitue le premier, grâce à sa densité en campings, dont les deux plus importants de la Sarthe. La fréquentation étrangère y apparaît notoire (un tiers des campeurs, un quart des hébergements dans les gîtes) ; Britanniques et Néerlandais formant les groupes les plus nombreux. La région d'Erve et Vègre, à l'ouest, vient en seconde position grâce surtout au pôle de Sillé ; et la fréquentation y est ici plus nationale que dans la vallée du Loir. Une autre différence entre les deux ensembles réside dans la part de clientèle originaire d'Ile-de-France : elle apparaît incontestablement plus importante au sud qu'à l'ouest.

Dans ces deux unités, comme ailleurs le long des axes de communication, la fréquentation touristique est dominée par des séjours plutôt courts, allant jusqu'au transit en camping lorsqu'il s'agit d'étrangers ou d'extra-régionaux, alors que les personnes de la région séjournent plus longtemps. Il faut souligner également l'importance de l'axe Calais-Bayonne, dans sa traversée du département, comme lieu privilégié de séjours brefs pour les Britanniques alors que la pénétration néerlandaise apparaît, selon des modalités de séjours voisines, plus orientale.

Aux campings et aux gîtes peuvent être ajoutées l'hôtellerie (70 % de la capacité hôtelière sarthoise est localisée hors de l'agglomération mancelle, dans les petites villes périphériques mais aussi dans de nombreux bourgs), plutôt de qualité moyenne ou inférieure, ainsi que le tourisme fluvial dont le démarrage s'est manifesté il y a une dizaine d'années. Avec 90 km de voies navigables entre Le Mans et la limite du Maine-et-Loire, le département dispose d'un atout certain, d'autant que deux capitaineries ont été créées au Mans et à Sablé, et des pontons aménagés. Toutefois, le décollage paraît difficile et se profilent des restructurations qui pour l'heure se sont traduites par une diminution de la flotte. De nombreux équipements devront être faits

dans les communes rurales, certes pittoresques, mais généralement dépourvues des installations de base nécessaires aux plaisanciers.

La Sarthe apparaît dotée en milieu rural d'infrastructures de qualité et de sites intéressants. Les efforts engagés au cours des deux dernières décennies témoignent d'investissements substantiels. Toutefois, l'activité touristique se place sur un marché très concurrentiel. En outre, elle est marquée par des variations saisonnières et inter-annuelles parfois vigoureuses. Une plus grande professionnalisation tend à s'imposer pour produire mieux (de nouveaux produits adaptés à des clientèles françaises ou étrangères segmentées) et vendre plus (ce qui suppose un effort de promotion continu pour valoriser l'image Sarthe et de coordination entre les différents acteurs de ce champ d'activité). L'objectif étant de profiter du passage pour contribuer au développement d'espaces parfois en grande difficulté démographique et économique.

Les résidences secondaires : entre Sarthois et Parisiens

De la fin des années 60 au début des années 80, la Sarthe a connu une croissance spectaculaire du phénomène résidence secondaire, davantage certes entre 1968 et 1975 que durant la période intercensitaire suivante ; avant que le mouvement en vienne à s'essouffler durant la dernière décennie.

Le développement des années 60-70 s'inscrit dans un ensemble de contextes plutôt favorables. Contexte national d'abord : l'acquisition ou la possession d'une résidence secondaire devient la marque d'une réussite sociale, parallèlement au mouvement d'accession à la propriété qui s'amplifie à l'égard des résidences principales. Contexte départemental, d'autre part : le déclin continu des populations rurales laisse disponible un parc immobilier libre de plus en plus important, à faible coût, à proximité de grands pôles émetteurs potentiels (agglomération mancelle, région parisienne).

Toutefois, ce processus de développement s'est appliqué plutôt inégalement à travers l'espace sarthois. Les espaces les plus dynamiques, proche des villes, ne sont guère concernés par cette dynamique résidentielle. Ici, la périurbanisation ne cesse de faire progresser le nombre des résidences principales dans les communes rurales, résidences principales constituées pour une très large part de pavillons neufs et secondairement par le réemploi du bâti ancien. En dehors des aires périurbaines, s'opposent nettement la façade parisienne et l'ouest du département. Dans celui-ci, la densité de résidences secondaires s'établit entre 10 et 30 unités pour 10 km² alors qu'à l'est, elle s'élève entre 30 et 60 unités pour 10 km². Cependant, à l'intérieur de ces deux grandes entités territoriales, d'autres inégalités très vigoureuses se dessinent, celles-ci participant d'une sélection des espaces articulée, pour l'essentiel, à la qualité des sites naturels, des paysages et des équipements de services ou de loisirs disponibles. Dans la partie orientale, le plateau de Saint-Calais n'apparaît pas particulièrement attractif, alors que le voisinage de la forêt de Bercé et, plus encore, celle de la Vallée du Loir fait progresser très sensiblement, voire fortement, les densités de résidences secondaires (jusqu'à 115/130 unités pour 10 km²). Le même phénomène se manifeste à l'ouest mais avec moins de continuité à travers l'espace : les augmentations substantielles des densités de résidences secondaires se limitent plutôt à quelques communes ou groupes réduits de communes, dans lesquels le taux de résidences

secondaires par rapport aux résidences principales peut s'élever à 30 %, voire 50 %, c'est-à-dire atteindre des valeurs comparables à celles observées dans la Vallée du Loir.

Le développement du phénomène résidence secondaire s'est donc manifesté de manière très périphérique à l'agglomération mancelle, le long d'axes de communication qui ne passe pas tous, loin s'en faut, par Le Mans. Et la sélection de ces espaces périphériques n'a cessé de fonctionner depuis qu'à l'emballement des années 60-70 a succédé une plus grande stabilité durant les années 80. L'accroissement formidable de la demande, il y a une vingtaine d'années avait fait déborder les résidences secondaires des régions d'accueil traditionnelles. Une contraction de celle-ci a tendance à recentrer la pression sur les espaces les plus pittoresques et les mieux équipés.

A la fin des années 80, les résidences secondaires du département sont occupées à parts à peu près égales par des habitants d'Ile-de-France ou sarthois. A eux seuls, ils regroupent près de 90 % des possesseurs de résidences secondaires. Les autres bassins émetteurs sont marginaux, qu'ils soient limitrophes ou étrangers (ceux-ci ne possédant que 0,6 % des résidences secondaires).

Ces deux origines géographiques se dissocient très nettement à travers l'espace départemental. La Sarthe septentrionale et orientale apparaît sous influence plutôt parisienne alors que les parties centrale, méridionale et occidentale sont plutôt à dominante sarthoise. La pression parisienne - plus exactement francilienne - n'est cependant pas égale dans tous les cantons du nord, de l'est et du sud-est. Celle-ci, partant des limites départementales, décroît au fur et à mesure que l'on avance vers l'intérieur et les extrémités nord et sud du département, contournant, en quelque sorte, la zone de villégiature péri-mancelle. Dans ces secteurs, les résidences secondaires de parisiens représentent au moins entre 40 et 50 % du total et jusqu'à 70 % dans le canton de Montmirail situé en lisière nord-orientale. L'influence mancelle est loin d'occuper tout le reste du département. Elle se limite pour une large part à une enveloppe de cantons centrés sur le chef-lieu, mais s'étendant aussi vers le nord-ouest et le sud-ouest. Ailleurs, l'emporte une dominante sarthoise - en dehors d'habitants de l'agglomération du Mans - ou, de manière plus limitée, l'influence de bassins émetteurs urbains, péri-départementaux (par exemple Alençon), sauf dans les cantons de Loué et secondairement de Brûlon où réapparaît une dominante parisienne.

Cette répartition géographique de l'origine des propriétaires de résidences secondaires s'explique aisément. La pression parisienne s'exerce en priorité sur les espaces directement tournés vers le bassin émetteur, et les plus proches par la distance. Mais elle s'inscrit aussi dans un rapport très étroit avec le réseau routier et autoroutier. On ne peut manquer de rapprocher le passage de l'Océane et l'existence de l'échangeur de la Ferté-Bernard avec l'importance des Franciliens dans l'est du département. Une étoile routière à partir de la Ferté-Bernard facilite grandement la diffusion vers le nord-nord-est et le sud-sud-est. L'explication est identique pour le secteur de Loué-Brûlon, à l'ouest du Mans, situé entre les deux sorties autoroutières du Mans-Ouest et de Joué-en-Charnie. La logique de la localisation des résidences secondaires des parisiens obéit donc à un déplacement d'ordre familial dans lequel l'automobile demeure l'instrument par excellence, et l'autoroute l'axe prioritaire. On

comprend bien ainsi pourquoi ce sont plutôt des habitants de l'ouest de Paris, ou plus encore de la couronne parisienne, qui apparaissent les premiers propriétaires de résidences secondaires dans la Sarthe parmi tous les Franciliens qui y sont recensés. D'autant qu'à la raison de la proximité géographique, s'ajoute le caractère globalement plutôt aisé, d'un ensemble de populations travaillant majoritairement dans le tertiaire.

La présence parisienne en Sarthe, à travers les résidences secondaires, s'organise donc selon des normes de fonctionnement qui se sont mises principalement en place dans les années 60-70 et prolongées durant la dernière décennie, lorsque s'est épanoui, dans certaines couches de population, le besoin de la résidence secondaire et la possibilité d'utiliser une autoroute permettant une liaison relativement facile entre domiciles principal et second. Le Mans n'a donc joué aucun rôle dans ce phénomène. Au contraire, l'espace péri-manceau a connu une continuité de pression de la part des habitants de l'agglomération, soit par périurbanisation, soit par multiplication de résidences secondaires. S'interroger sur l'importance que pourrait revêtir dans l'immédiat ou l'avenir l'arrivée du TGV-Atlantique au Mans vis-à-vis d'un tel ordonnancement semble plutôt vain.

CONCLUSION

Le Mans, agglomération de 200 000 habitants, concentre avec une intensité bien plus vigoureuse que dans les départements voisins centrés sur des grandes villes, les activités et les emplois. Pourtant la ville chef-lieu n'a pas fait preuve, depuis une quinzaine d'années, d'une grande dynamique démographique et économique. La structure des activités s'est profondément modifiée depuis la crise des années 70. Autrefois centre industriel majeur, les restructurations industrielles y ont été particulièrement fortes. Le tissu industriel local reste néanmoins aujourd'hui relativement sous-qualifié, voué aux tâches d'exécution. Simultanément, s'est opéré un renforcement des activités tertiaires, essentiellement dans le commerce, et dans une moindre mesure dans les services aux entreprises. Les petites entreprises et entreprises personnelles ont contribué à ce renforcement, compensant en partie les pertes d'emploi de l'industrie. Toutefois les activités tertiaires se développent plutôt moins que dans l'ensemble du pays. Il apparaît en outre une certaine sous-représentation du tertiaire supérieur.

Dans la Sarthe, le Mans tend à être plus que jamais le lieu d'accumulation des noeuds de transport de niveau supérieur et des polarités qui les accompagnent. Mais à ce stade de l'étude, la question de l'éventuel renforcement de la polarisation parisienne du fait de l'amélioration de l'offre de transport reste largement ouverte. Les entreprises locales ne semblent pas avoir intégré l'effet TGV dans leur stratégie et leur organisation, que ce soit vis-à-vis de la recherche de nouveaux marchés (le marché parisien en particulier) ou de l'éventuel renforcement de la concurrence parisienne.

Certaines entreprises dépendant d'établissements nationaux ou

internationaux se posent actuellement la question d'une délocalisation des fonctions de siège vers Paris : c'est le cas de telle entreprise où la fonction de commerce international a du mal à se localiser au Mans, de telle autre visant une expansion de son activité en direction du marché parisien, de telle autre encore qui envisage de transférer vers la région parisienne son activité de recherche et de développement. Mais il est trop tôt pour présumer si le TGV accélèrera un "effet de fuite", ou au contraire aidera à retenir sur place les activités en améliorant l'accessibilité vers Paris.

La mutations économiques ont aussi des traductions spatiales sous la forme de relocalisations des activités. Les années de crise ont été marquées au Mans comme ailleurs, par le développement des zones d'activité, sous forme de créations, d'extensions, de délocalisations urbaines. La 1^{ère} partie des années 80 voit la poursuite du remplissage des zones industrielles, l'essor des zones commerciales périphériques, la mise en oeuvre de zones artisanales, de pépinières d'entreprises. La ville et la communauté urbaine ont constamment mené une politique active de soutien à l'investissement immobilier. A partir du milieu des années 80, on assiste à la "redécouverte" du centre comme espace majeur, grâce à de nombreuses opérations associant fréquemment les collectivités locales et les investisseurs privés. Les friches industrielles datant de la crise, ont laissé vacants de nombreux espaces. La recomposition des activités, au profit du commerce et du tertiaire, des petites entreprises, entraîne une nouvelle demande immobilière au centre ville. Il se traduit également un effet de rattrapage, le centre-ville ayant été quelque peu délaissé dans le passé.

C'est dans ce contexte de valorisation de la centralité que se situe la perspective de voir arriver le TGV en ville. Outre qu'il a fallu repenser rapidement le rôle de la gare et son environnement immédiat (gare TGV Sud), l'opération immobilière la plus ambitieuse de ces dernières années au centre-ville, la construction du centre d'activités Novaxis (14000 mètres carrés dont une large part de surface de bureau), apparaît déjà comme un succès commercial. Des effets d'entraînement se dessinent dans lesquels gare TGV et centre d'affaire interfèrent. Le choix d'entreprises telles que le Groupe Comptoir Moderne ou SODIAL (1^{er} groupe laitier français) pour la localisation de leur nouveau siège, constitue un premier signe tangible. La construction d'un lycée et d'une nouvelle zone d'activité sont également envisagés. Parallèlement, on assiste à un regain d'intérêt pour l'habitat en centre ville. Les quartiers gare-sud et gare-ouest, non encore entraînés dans cette dynamique, disposent encore d'un fort potentiel de recyclage foncier et immobilier. Si les initiatives actuelles se prolongent, on assistera à un renouvellement et à un élargissement de la fonction du centre-ville. Ce phénomène n'est pas particulier au Mans, et le TGV n'en est pas la cause première ni l'élément essentiel, mais en est indiscutablement un catalyseur. D'autant que parallèlement, on assiste à un regain d'intérêt pour l'habitat en centre-ville.

L'intensification récente des séjours d'affaire, a conduit au

développement du secteur hôtelier de chaîne : deux hôtels se sont installés au centre non loin de la gare. L'arrivée du TGV n'est certainement pas neutre vis-à-vis de ces localisations. Mais le bénéfice que pourrait tirer Le Mans de la desserte par TGV pour le tourisme d'affaire, risque d'être amoindri par une probable multiplication des voyages aller-retour dans la journée et la concurrence vigoureuse de Nantes, Angers et la Baule - et ce malgré la construction d'un Palais des Congrès.

La ville du Mans est riche d'un patrimoine historique remarquable. Mais malgré des efforts de valorisation, des grands rassemblements (en particulier les célèbres 24 heures du Mans), elle n'apparaît pas encore comme une ville de séjour touristique. La Sarthe est avant tout un département de tourisme rural. Malgré des efforts d'investissement, des sites et des équipements de qualité, l'activité touristique est placée sur un marché très concurrentiel. Si l'offre n'a pour l'instant pas intégré les perspectives du TGV, une plus grande professionnalisation qui tend à s'imposer, dans le domaine de l'activité "tourisme rural", fait naître les conditions de la prise en compte du TGV dans les stratégies des opérateurs du tourisme, sous forme de séjours à l'intention de la clientèle parisienne, intégrant un trajet en TGV, par exemple.

Les résidences secondaires, au nombre de 16300 dans la Sarthe en 1988, sont occupées à parts à peu près égales par des habitants d'Ile-de-France et de la Sarthe. Certes, la logique de la localisation des résidences secondaires obéit à des déplacements d'ordre familiaux dans lesquels l'automobile est l'instrument par excellence. Mais moyennant une organisation adaptée, l'usage du TGV pour les déplacements de week-end à destination d'une résidence secondaire, pourrait se développer.

*

* *

Au Mans, dans l'agglomération mancelle et dans la Sarthe, se sont développées des dynamiques diversifiées, plus ou moins synchroniques, selon des rythmes et des intensités très variables. Beaucoup ont participé de processus qui dépassent les limites départementales, et se sont appliquées très inégalement aux différentes parties du territoire sarthois.

Ce qui est observé au Mans montre combien interfèrent différentes catégories de processus hiérarchisés, d'acteurs, d'interventions, de l'extérieur comme de l'intérieur ; et que se recompose, même si des continuités se lisent, le tissu économique, social, politique, selon des cycles temporels plus ou moins longs. Cette complexité, que nous avons cherché à mettre à plat, en la réduisant à ses composantes les plus élémentaires tout en essayant de comprendre - et faire comprendre - les logiques ou cohérences d'ensemble, oblige à ne pas tomber dans le piège du raisonnement mécaniste. Si l'arrivée du TGV coïncide et converge avec l'apparition de dynamiques nouvelles, celles-ci ne sont pas toutes - loin s'en faut - liées à cette arrivée. Et l'apparition de nouvelles dynamiques ne doit pas faire oublier celles qui, plus anciennes, perdurent aujourd'hui et

se prolongeront demain. De même, parmi les nouvelles, certaines participent sans aucun doute d'une projection dans le futur de la fin du siècle. C'est dans cet enchaînement essentiel, et ces chevauchements, que se situe la mise en service du TVG-Atlantique et son arrivée au Mans.

Ainsi, s'il ne paraît pas possible, dans la complexité des phénomènes, de mettre l'arrivée du TGV en position centrale, par contre, en inscrivant celle-ci comme élément dans une totalité économique et sociale aux dimensions spatiales et temporelles ; en écartant toute démarche mécaniste, il semble manifeste qu'elle participe à une combinaison, de processus et de phénomènes sans en être nécessairement ni le moteur, ni l'effet. Sans doute est-ce à travers cette démarche, plus qu'à travers toute autre approche, qu'il sera possible, à moyen terme, d'en mesurer les effets, si effets il y a.

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 traduisent 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 investissements ; 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,
- les observations ne se généralisent pas.

Partant du constat de cette insuffisance, 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 DATAR 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 A, 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 du Mans.

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 une heure au Mans, de deux heures à Lyon), Le Mans a aujourd'hui la particularité de se trouver à moins d'une heure de train de Paris, c'est à dire en position de devenir une "lointaine banlieue" de Paris.

*

* *

L'agglomération est une entité "vivante", dont le tissu économique, social, urbain est en perpétuel mouvement selon des processus complexes, hiérarchisés, interdépendants, cohérents ou non, selon des cycles temporels plus ou moins longs. Le TGV et l'amélioration de l'offre de transport qu'il apporte ne sont qu'un élément au milieu d'un "tout" en mouvement. Le TGV est susceptible d'influer ou d'interférer avec des évolutions, des nouvelles dynamiques en cours, mais sans en être, dans la plupart des cas, le seul déterminant, ou même le déterminant essentiel.

Dès lors, il importe de ne pas tomber dans le piège d'une approche "mécaniste", c'est à dire attribuant de manière trop mécanique des évolutions économiques, sociales, à un effet TGV, sans que soit faite la part des choses, entre les conséquences réelles du TGV et les évolutions liées à d'autres phénomènes, susceptibles d'influer sur la vie de la cité : la conjoncture économique, les évolutions sociales, les initiatives politiques...

Ainsi, il nous a semblé qu'afin d'intégrer avec clairvoyance, d'ici quelques années, le facteur et la dimension TGV sur le développement de l'agglomération mancelle, il convenait de dresser un bilan de la situation économique, sociale, urbaine du Mans, en mettant à plat les composantes élémentaires de la vie de la cité, de manière à en comprendre les logiques de fonctionnement et d'évolution.

Il a été procédé afin d'atteindre ces objectifs, à :

- un relevé d'indicateurs statistiques relatifs à l'activité économique existante, aux implantations d'activités nouvelles, à l'immobilier et au tourisme, mais en privilégiant l'analyse, à un simple relevé descriptif,
- à des analyses spécifiques sur des zones géographiques (quartier de la

gare), ou aux secteurs d'activité (tertiaire supérieur), a priori les plus sensibles à un effet TGV,

- à des entretiens auprès de décideurs locaux et d'entreprises, visant à mettre à jour les stratégies des uns et des autres, vis-à-vis du TGV.

D'autre part, l'analyse est menée dans une perspective "multi-dimensionnelle", dans le temps et dans l'espace :

- sur le plan géographique, on retient divers niveaux d'observation : la ville, l'agglomération, ou lorsque cela est nécessaire et pertinent, les quartiers centraux, péricentraux ou périurbains, et le quartier de la gare. Les rapprochements le Mans / reste du département, et les comparaisons du Mans avec les autres villes moyennes et grandes villes des Pays de la Loire, sont aussi souvent d'un grand intérêt.

- sur le plan temporel : la compréhension du fonctionnement de l'agglomération ne s'entend que si la situation actuelle est articulée par rapport aux périodes passées. Le recul temporel retenu ici est de l'ordre d'une à deux décennies.

L'analyse du tissu économique de l'agglomération sera réalisée à partir de l'étude des activités existantes et des implantations d'activité : structure des emplois et des secteurs d'activité, créations et disparitions marquantes d'entreprises. Seront en particulier étudiées les dynamiques de localisation, la restructuration et la recomposition des activités, la polarisation des emplois. L'analyse sera menée dans le temps, et par comparaison avec les autres villes de la région.

Les 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 au Mans : structure du secteur, forces et faiblesses, perspectives. Une proportion importante des entretiens réalisés auprès de responsables d'entreprises sur leur perception du TGV, concernent des entreprises du tertiaire supérieur.

Le suivi des effets sur l'immobilier et l'urbanisme mettra en évidence les dynamiques spatiales de l'habitat et des activités : l'évolution du marché de l'offre foncière et de l'immobilier au cours de la décennie, l'intervention publique et la politique d'aménagement, la segmentation territoriale de l'offre, le développement périphérique et la redécouverte des centralités, les zones d'activité. Le suivi privilégie l'analyse des mutations dans le quartier de la gare.

Le tourisme au Mans et les perspectives offertes par le TGV sont appréhendées à travers une analyse prospective de l'activité de congrès et de tourisme d'affaire, l'étude des potentialités touristiques (Le Mans et son patrimoine culturel ; la Sarthe, département de tourisme rural, les grandes manifestations), l'étude des structures d'accueil et leur fréquentation (hôtels, gîtes et camping ; restauration) et l'analyse du marché des résidences secondaires, tourné vers la région parisienne.

*

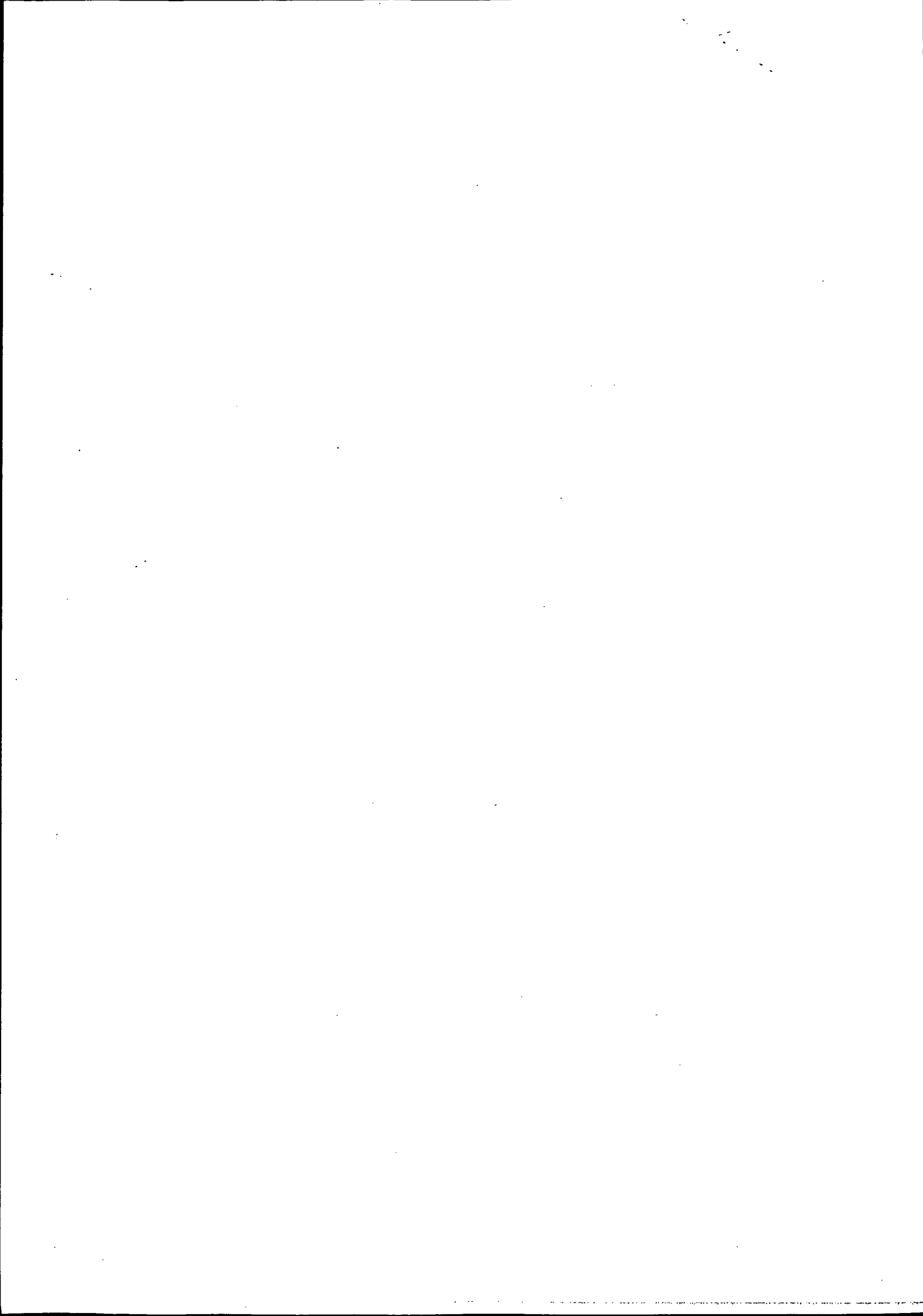
* *

Le lecteur pourra être tenté de penser à la lecture de certains chapitres, que cette étude constitue davantage une analyse détaillée des caractéristiques de l'agglomération du Mans, qu'une étude visant à mettre en évidence les effets du TGV .

Rappelons-le, il ne s'agit que de la première phase, la phase "avant mise en service" d'une étude "avant-après", et ce n'est qu'à l'issue de la deuxième phase, que l'on pourra tirer les conséquences de la mise en service du TGV sur l'agglomération du Mans. Le souci a été, au stade de cette première phase, de ne pas dissocier "l'élément" (le TGV) du cadre dans lequel il s'inscrit (l'agglomération en mouvement), et à travers la compréhension du tissu urbain, économique, social de la ville, permettre une lecture, en filigrane, de ce que pourront être les articulations entre l'effet TGV et la vie de la cité.

Une précédente étude, réalisée par l'OEST et la DATAR dans le cadre d'un groupe de travail du Conseil Général des Ponts et Chaussées, avait montré la nécessité pour tout élu ou décideur local confronté à l'arrivée prochaine d'une nouvelle infrastructure de transport dans sa ville (autoroute ou TGV), et souhaitant mettre en oeuvre une politique d'accompagnement et de valorisation de l'infrastructure, d'effectuer une solide étude préalable. Dans cet esprit, l'étude préalable doit permettre de dresser un diagnostic de la situation locale (points faibles pour lesquels l'intervention est nécessaire, et potentialités locales sur lesquelles les actions mises en oeuvre pourront s'appuyer), et déboucher sur la sélection d'actions d'accompagnement.

Dans la présente étude, la recherche des articulations entre la fonction transport du TGV et les dynamiques sociales, économiques, urbaines locales, permet de déceler les tendances et les mutations qui se dessinent. Cette étude contribue à mettre en évidence les points sur lesquels on pourrait agir pour mieux valoriser l'infrastructure : à cet égard, elle peut donc constituer, à l'intention des élus et décideurs locaux, un bon exemple d'étude préalable à la mise en oeuvre d'une politique de valorisation d'une nouvelle infrastructure TGV.



ACTIVITES, EMPLOIS ET DYNAMIQUES DES
LOCALISATIONS.

LE MANS, POLE D'EMPLOI : LA SITUATION FIN 1988

Une forte polarisation de l'emploi sur le Mans

Les effectifs salariés pris en compte par l'ASSEDIC représentent, au 31/12/1988, 52 017 personnes pour Le Mans, soit 47 % du total départemental.

Ces données font immédiatement apparaître une concentration très forte ; par rapport aux autres départements, la Sarthe apparaît comme un département nettement polarisé sur sa ville principale et chef-lieu.

	Actif du Dept (1)	Actif (2)ds le chef lieu (2)	% (2/1)
L.Atl.	235 957	82 056	34,8
M.& L.	152 941	41 774	27,3
Mayenne	58 279	19 409	33,0
Sarthe	111 502	52 417	47,0
Vendée	104 903	18 186	17,3
	<hr/> 663 582	<hr/> 213 842	<hr/> 32,2

Cet effet de pôle d'emploi est encore plus marqué si l'on ajoute à la ville centre de l'unité urbaine du Mans, les six cantons ou parties de cantons hors Le Mans soit :

Le Mans Nord	1 462	1,36 %
Le Mans N.Ouest	1 735	1,56 %
Le Mans S.Ouest	2 830	2,54 %
Le Mans S.Est	324	0,29 %
Le Mans Est	2 225	2,00 %
Allonnes	1 382	1,24 %
	<hr/> 9 958	<hr/> 8,97 %

Au total, 56 % de l'emploi salarié ASSEDIC, du département sont donc établis dans l'agglomération mancelle, soit au total 62 375 emplois (au 31/12/88).

Cette polarisation spatiale sur Le Mans est renforcée par l'inégale distribution des activités économiques dans l'espace sarthois.

Le Mans-ville compte pour 33 % dans le potentiel industriel du département, mais pour 68 % dans celui des services. Au niveau de l'agglomération, l'industrie sarthoise, le bâtiment, sont à 42 % manceaux, le commerce à 66 % et les services à 73 %.

Certes cette division spatiale du travail est un phénomène observé dans toutes les agglomérations des pays développés et plus particulièrement dans les pays d'économie capitaliste. Il reste que le niveau de la concentration des activités de commerce et de service recensés aux ASSEDIC est particulièrement élevé au chef-lieu sarthois. Nantes par exemple fixe 48 % des services de Loire-Atlantique et l'ensemble des villes de l'estuaire, près de 70 %. Comparée à Angers la place du Mans est également particulière :

	% / ensemble salariés assedic	% / commerce assedic	% / services assedic
Le Mans	47	52	66
Angers	27	28	43

En bref, cette concentration des services sur Le Mans résulte de deux mouvements apparents:

- un mouvement général de concentration des services dans les villes les plus importantes,

- un mouvement propre à la Sarthe renforçant le premier. Le Mans concentre plus les services dans la Sarthe que ne le font ensemble Angers et Cholet dans le Maine-et-Loire, Nantes, St-Nazaire et La Baule en Loire-Atlantique.

Cependant, la situation ainsi décrite est celle de la fin 1988. Cela appelle un complément pour apprécier la situation réelle derrière l'apparence des chiffres : la place des grands établissements est plus importante au Mans que dans les autres villes, notamment en matière de services (Groupe des Mutuelles du Mans). Cependant, même en annulant l'effet statistique des Mutuelles, le niveau de concentration des services à l'échelon départemental demeure extrêmement élevé : 63 %. On peut donc en conclure que la place du bassin d'emploi du Mans, dans le département est une donnée structurelle, quelles que soient les tailles des entreprises. Plus précisément, les établissements de 100 salariés ou plus sont profondément inscrits dans la réalité sociale, dans les mentalités des salariés manceaux.

La confrontation de cette polarité mancelle et des profondes évolutions des dernières années en masses réelles (effectifs salariés) comme en tendances constitue donc un point important.

Les évolutions générales à travers les années 80 : fléchissement puis reprise

L'évolution des emplois ASSEDIC du Mans est marquée par un net fléchissement d'ensemble (perte de 5784 emplois entre 1980 et 1987 soit - 10 %) malgré une légère reprise en 1988 (+ 1333 emplois soit + 2,6 %)

Emplois et entreprises de 1980 à 1988

		31/12/1980	31/12/84	31/12/87	31/12/88
Le Mans	Ets	3 549	3 524	3 667	3 736
	Salariés	56 868	53 450	51 084	5 2417
Reste CUM	Ets	438	528	553	578
	Salariés	6 218	6 388	6 909	7 329
Total	Ets	3 987	4 052	4 220	4 314
	Salariés	63 086	59 838	57 993	59 746

Soit sur indice 100 en 1980 :

		31/12/1980	31/12/84	31/12/87	31/12/88
Le Mans	Ets	100	99	103	105
	salariés	100	94	90	92
Reste CUM	Ets	100	121	126	132
	Salariés	100	103	111	118
Total	Ets	100	102	107	109
	Salariés	100	95	92	95

Une reprise récente traduisant des mouvements importants et contradictoires

On a cherché à comparer la situation fin 1988 à celle de la fin 1985, selon une disposition plus détaillée :

- Au plan économique avec le niveau NAP 5 (agriculture, industrie, BTP, commerce, services marchands),

- Au plan géographique selon le découpage suivant : Le Mans, cantons du reste de l'agglomération, reste de la Sarthe.

Deux conclusions s'imposent :

- Une stabilité globale : le nombre de salariés au Mans passe de 51 837 en 1985 à 52 417 en 1988 (+ 1,5 %). Pour l'ensemble du département on passe de 107 217 à 111 486, soit un gain très faible (4 %). Il y a donc un renforcement relatif de la partie hors Le Mans, mais comme ceci correspond au renforcement de la couronne périurbaine en matière d'industrie (+ 300 salariés), de commerce (+ 244 salariés) et plus encore de services (+ 621 salariés), le poids global de l'agglomération mancelle reste en pourcentage identique (56 % du total en Sarthe) et en absolu il ne varie que de 60 608 (1985) à 62 375 (1988).

- Mais cette stabilité n'est qu'apparente puisque dans cette période de trois ans, Le Mans a perdu plus de 2 100 emplois industriels, et a gagné 2 200 emplois dans les services et 200 emplois dans le commerce. En trois années les changements ont donc affecté 10 % du potentiel économique manceau. Selon des rythmes différents les pertes d'emplois industriels sont continues avec une perte particulièrement importante en 1987 (- 926 emplois) mais encore en 1988 (- 456). Les emplois des services se sont accrus en 1987 (+ 668 emplois) et surtout 1988 (+ 1564 emplois). Les emplois dans le commerce comme dans le BTP variant irrégulièrement.

En conclusion se développe, au Mans, un mouvement de recomposition des activités économiques, avec une perte sensible d'emplois industriels, une croissance ambiguë des services : leur poussée en 1988 compensant les pertes globales d'emplois dans les deux années précédentes.

Les évolutions de ces trois dernières années doivent être resituées à des niveaux géographiques différents :

Au plan local, l'évolution des emplois salariés dans l'agglomération mancelle, fait apparaître dans les six cantons de la périphérie, un léger gain d'emplois dans l'industrie (+ 262), dans le commerce (+ 244) et surtout dans les services (+ 621). Le mouvement de restructuration interne à l'agglomération est donc d'ampleur limitée ; la couronne des six cantons qui

compte pour un tiers de la population de l'agglomération étendue ne représente que 16 % des emplois correspondants. Le desserrement industriel en périphérie, et le développement de centres et axes commerciaux hors de la ville-centre renforçant le poids économique de cette couronne (22 % des emplois de l'agglomération pour ces deux secteurs d'activités).

Au plan régional, en se limitant à une comparaison avec Angers et Nantes, le trait commun est la stabilité globale des effectifs salariés (+ 1,5 %). Mais avec des particularités fortes au Mans : un secteur industriel important, équivalent à celui de Nantes et soumis comme celui-ci à une désindustrialisation marquée, alors que les pertes 1985-88 sont plus faibles à Angers (- 1 000 emplois). L'accroissement des emplois commerciaux rapproche également Le Mans et Nantes par opposition à Angers encore. Enfin, la croissance des emplois de services est commune aux trois villes, mais elle est accélérée au Mans (+ 10 %).

* * *

On peut résumer cette analyse par trois points :

Une désindustrialisation d'autant plus sensible que la ville et sa couronne constituant un centre industriel important, ont vu s'affaiblir les établissements les plus notables (RNUR, Radiotechnique-Portenseigne, SEITA) et disparaître des unités aussi importantes que CBM, Carel.

Un effet de centralité exceptionnel sur la ville même : la couronne, forte de plus de 64 000 habitants, ne compte que 5 000 emplois. Le reste du département (les trois cinquièmes de la population sarthoise), fixe seulement le tiers des salariés du commerce et le quart des effectifs des services marchands. A l'opposé, les emplois industriels sont à 61,5 % hors de l'agglomération. De sorte que l'effet de centralité introduit une division spatiale du travail de plus en plus marquée dans le département.

Enfin, la rapidité des évolutions récentes est frappante, la restructuration, au seul niveau des cinq grands secteurs, a affecté 9 % des emplois salariés ASSEDIC au Mans comme à Nantes (7 % à Angers). La rapidité du mouvement est soulignée par des irrégularités très fortes d'un secteur à l'autre, d'une année sur l'autre. La remontée des services en 1988 (+ 1 600 emplois) assure un solde de 700 emplois, le plus faible des trois grandes villes de la région.

Devant le constat d'une évolution de l'emploi globalement négative pour l'ensemble des villes, et spécifiquement pour Le Mans, la question qui se pose c'est de savoir en quoi les structures locales de l'emploi et les différentes stratégies des entreprises en la matière peuvent renforcer cette évolution. L'exploitation de l'Enquête Structure des Emplois en 1986 (ESE 86), a été menée dans une optique comparative :

- Comparaisons entre les villes des Pays de La Loire, pour dégager les spécificités globales du Mans.

- Comparaisons entre Le Mans, sa couronne urbaine, le reste du département, pour analyser les phénomènes de concentration-dispersion s'organisant sur le pôle manceau.

**LE MANS :
STRUCTURES DE L'EMPLOI SALARIE, ANALYSE COMPAREE AVEC
LES VILLES DE LA REGION PAYS DE LA LOIRE**

Pour l'ensemble des branches, un déficit de cadres moyens et supérieurs.

En prenant comme critère les professions et catégories sociales allant de la maîtrise aux cadres et "Etats Majors" des grandes entreprises, on peut dégager les traits spécifiques de l'emploi au Mans.

Avec 12 596 emplois dans cette catégorie, Le Mans se place à un niveau de 26 %, nettement inférieur à celui de Nantes (35 %) ou Angers (33 %), voisin du niveau de Cholet (24 %) ou de Laval (27 %), mais inférieur à celui de St-Nazaire (30 %).

Le sous-investissement des entreprises en matière de postes de qualification élevée est net, puisque Le Mans se situe tout juste au-dessus du niveau de la région (24,5 %), alors même que celle-ci est en décalage par rapport à une région comparable par ailleurs : la région Aquitaine (28,1 %) ; et plus encore bien sûr par rapport à l'Ile-de-France (42,3 %).

L'analyse détaillée des structures de l'emploi au Mans fait apparaître de telles différences entre secteurs d'activités qu'il est indispensable de procéder à l'étude intra-secteur.

Dans le secteur industriel (hors BTP) : un déficit d'ITC

Le secteur industriel se définit au Mans, par une faible proportion d'ingénieurs, cadres et techniciens :

	Ingénieurs et cadres de production (1)	Techniciens de production (2)	Total (1)+(2) + cadres admin. et commerciaux
Le Mans	2,2	6,7	10,1
Nantes	8,5	9,7	23,1
Angers	6,7	13,1	22,0
St-Naz.	3,7	15,6	20,8
Région	3,3	5,8	11,0
en % du total des actifs ESE 86 du secteur industriel pour chacune des unités géographiques			

Le secteur industriel étant particulièrement important au Mans, on pourrait interpréter ce paradoxe comme le fait d'une sélection industrielle, d'un affinage technologique plus avancé à Nantes ou Angers qu'au Mans. L'industrie au Mans compte 15 000 personnes contre 10 000 à Angers mais elle emploie moitié moins d'ingénieurs et cadres que l'industrie d'Angers, et quatre fois moins que les établissements nantais ; c'est donc bien en terme de déficit d'ingénieurs, cadres et techniciens qu'il faut analyser le système productif manœuvre.

Si l'on compare Le Mans et Saint-Nazaire, deux centres industriels classiques, marqués par le rôle de la métallurgie (automobile, constructions

navales et aéronautiques), les contrastes sont du même ordre au désavantage du Mans. L'hypothèse explicative du vieillissement industriel frappant les centres industriels anciens est donc peu probante, s'agissant du Mans.

C'est donc, à notre avis, en termes de stratégies industrielles des différentes entreprises que les questions peuvent être posées.

La faiblesse des investissements technologiques (humains et matériels), marque le site industriel du Mans en 1986. S'agissant du résultat d'un instantané, dans un mouvement long, la question est de savoir si ce mouvement va s'accroître jusqu'aux étapes de reconversions, de fermetures partielles ou totales d'établissements industriels, ou s'il va s'inverser.

Le croisement des catégories sociales (CS 18) et des branches d'activité (NAP 40) apporte des éléments complémentaires. Il apparaît ainsi que des branches industrielles, secondaires par leurs effectifs, ont une structure se rapprochant de celle de Nantes ou d'Angers, par les proportions de cadres, ingénieurs et techniciens. Il s'agit notamment de la parachimie, du matériel électrique et électronique professionnel, et plus faiblement des constructions mécaniques. A l'opposé, les branches industrielles principales (équipement ménager, automobile) sont structurellement faibles du point de vue de leur emploi.

Si les catégories ITC ont un rôle essentiel dans le système productif industriel, l'expérience des 40 dernières années a largement montré que la fragmentation du travail industriel pouvait se retourner contre elle-même (perte des gains de productivité, développement des rebuts et des pannes, etc...). La recomposition du travail industriel en opposant le "high tech" et les tâches d'exécution pourrait développer des contradictions aussi fortes que celles qui ont miné le fordisme. L'analyse des catégories ouvrières demeure un point central de l'analyse des bassins d'emploi.

Une sous-qualification ouvrière dans l'emploi industriel, liée au poids de certaines activités

Ils représentent l'essentiel (67,7 %) de la main-d'oeuvre industrielle du Mans. Ce qui est cohérent avec la place relativement faible des ITC. Cependant la différence avec les autres villes est considérable (Angers 50 %, Nantes 40 %), y compris avec Saint-Nazaire (54 %) ; cette différence tient aussi à la faible proportion des emplois administratifs et commerciaux du secteur industriel manœuvre : 13 % (Saint-Nazaire 12,7 %, Angers 19,5 %, Nantes 27,9 %).

Les ouvriers dans l'emploi industriel

	OQ (1)	OQ O. non qua- (2)	lifiés(3)	ratio (1+2)/3
Le Mans	26,5	4,6	36,6	0,84
Nantes	24,9	2,3	12,3	2,21
Angers	24,2	3,4	22,9	1,20
St-Nazaire	48,8	2,7	2,9	17,70
Région	35,7	2,5	27,4	1,39

OQ (1) : ouvriers qualifiés d'industrie

OQ (2) : ouvriers qualifiés d'artisanat

La place des ouvriers qualifiés, dans la main-d'oeuvre ouvrière de l'industrie est plus faible au Mans que dans les trois autres grandes villes, elle est même inférieure à ce que l'on observe au niveau régional. Ces ouvriers qualifiés de l'industrie du Mans sont moins nombreux que les ouvriers non qualifiés, alors qu'à Nantes, les OQ sont deux fois plus nombreux que les ouvriers non qualifiés.

Ce résultat n'est pas surprenant en soit, compte tenu de l'importance des industries implantées par décentralisation au Mans, mais l'ampleur des différences pose question. La qualification ouvrière est une question-clé, particulièrement au Mans, puisque c'est pratiquement à partir de ce site industriel que se sont développés les mouvements des OS pour la reconnaissance de leur qualification effective. Les résultats, venant des déclarations des employeurs, selon les codes INSEE, doivent donc être interprétés avec précaution. Ils traduisent une faible qualification d'une partie de la main-d'oeuvre ouvrière et sans doute une non reconnaissance des qualifications effectives, notamment en conduite d'unités automatiques.

Il est impossible, partant des résultats de l'ESE 86, de tirer la conclusion que le bassin industriel du Mans se caractériserait par une sous-qualification ouvrière structurelle. En effet, si l'on compare les villes des Pays de la Loire au niveau détaillé des activités (NAP 40), il apparaît que pour des secteurs comme les constructions mécaniques, la réparation et le commerce automobiles, le BTP, la place des ouvriers qualifiés tout en étant inférieure de quelques points, reste comparable à ce que l'on observe dans les autres villes. Le déficit de qualification ouvrière au Mans vient des branches industrielles les plus importantes en termes d'emplois : biens d'équipement ménagers, automobile, habillement,...

* * *

En résumé les indicateurs de qualification des emplois industriels du Mans permettent de dégager trois traits essentiels :

Une faiblesse marquée des emplois ingénieurs, cadres et techniciens de production.

Une proportion anormalement faible d'ouvriers qualifiés, qui tient à des données structurelles et historiques (développement incomplet du système éducatif local), recherche de main-d'oeuvre confinée aux tâches d'exécution, et à la sous-qualification déclarée ou effective.

De très grandes inégalités selon les établissements. Selon les cas, l'importance ou la faiblesse des emplois qualifiés renvoie aux stratégies industrielles des entreprises, orientées vers le développement local, le désengagement ou l'attente.

La diversité des structures du secteur tertiaire

Cet agrégat est utilisé ici par commodité, sa justification théorique, comme son unité en termes d'évolution ou de structures d'emplois étant de plus en plus discutables et discutées.

Une fonction commerciale de large rayonnement

Les structures observées au Mans se rapprochent de celles de Nantes. Elles se différencient aussi bien des autres villes importantes, que des espaces faiblement urbanisés (restes des départements hors des sept villes de plus de 50 000 habitants):

- La proportion de cadres administratifs et commerciaux, des ingénieurs est relativement élevée : 7,6% des emplois recensés dans le commerce au Mans, soit autant qu'à Angers, moins toutefois qu'à Nantes.

- Les cadres moyens sont même relativement nombreux au Mans : 17,5 % (Nantes : 21 %, Angers : 13,5 %).

- Le rapport employés d'administration/employés de commerce est élevé : 2 pour 3 soit autant qu'à Nantes, et plus qu'à Angers.

Ces trois éléments traduisent une fonction commerciale diversifiée. On prendra comme indicateur complémentaire la place du commerce de gros du Mans dans l'ensemble régional:

La distribution géographique du commerce de gros

	Commerce de gros	
	non alimentaire	alimentaire
Le Mans	11,4	8,4
Nantes	20,2	4,6
Angers	7,3	8,1
St-Naz	2,0	0,6
Région	100	100

La branche commerce du Mans se distingue donc par un rayonnement géographique étendu et par une structure d'emploi correspondante. Les emplois ESE du commerce, dans la Sarthe, hors de l'agglomération mancelle sont en effet peu nombreux (2 900 contre 5 500 au Mans) et peu différenciés, les employés de commerce étant fortement présents (34 % contre 24 % au Mans). L'effet de concentration commerciale sur Le Mans est donc très net : la ville, avec sa couronne, ne laisse au reste de la Sarthe qu'une fonction commerciale réduite.

Emploi dans le secteur commerce et population résidente
Distribution géographique

	EMPLOI			POPULATION	
	ESE	Assedic	Assedic	RGP 82	RGP 82
	1986	31/12/85	31/12/88	(%)	habts
	(%)	(%)	(%)	(%)	
Le Mans	66	53	52	29	147 500
Reste aggl.	17	13	14	13	64 500
Reste Sarthe	17	34	34	58	292 500
TOTAL	100	100	100	100	504 000

Les données ESE et ASSEDIC divergent partiellement du fait de la prise en compte des établissements de 10 salariés et moins dans la seconde source; il reste que les activités commerciales, dans leur ensemble sont fortement établies dans l'agglomération, ne laissant au reste du département qu'un outil commercial comparable à celui de la Mayenne hors de Laval. Les activités "leader", notamment les commerces de gros, le commerce de détail non alimentaire, les établissements commerciaux de plus de 10 salariés, sont particulièrement concentrés dans l'agglomération. Le développement des grandes surfaces en périphérie urbaine, des galeries marchandes dans le centre, renforcent cette disposition géographique reportant sur le reste du département les effets commerciaux de la faiblesse de la demande des ménages manceaux.

Deux branches-clefs : transports et assurances

Ces deux branches se caractérisent en 1986, par un poids spécifique particulièrement important : 9,4 % et 10,9 % des actifs ESE de la ville.

Les transports s'individualisent par rapport à l'ensemble des branches d'activité par une forte proportion d'ouvriers qualifiés (OQ de manutention inclus). En y ajoutant les chauffeurs, l'ensemble représente 56 % des actifs recensés dans cette activité (Nantes 50,3 %, Angers 58,1). La comparaison des structures de la branche transports pour chacun des trois centres régionaux apporte des indications importantes : les qualifications de main-d'oeuvre sont comparables entre Le Mans, Angers, ou Nantes ; la place des emplois d'administration (17 % au Mans, 18,4 à Nantes, 15,2 à Angers), et plus encore celle des ouvriers qualifiés renvoient au rôle de centre ferroviaire et à une politique de formation longtemps très active dans ce secteur.

Dans la branche assurances la place du Mans, est encore plus nettement affirmée (65 % des emplois assurances de la région).

La structure de l'emploi est marquée par la place importante des cadres, spécialement des cadres moyens (37 %) et dans une moindre mesure des ingénieurs et cadres supérieurs (16 %). Comparée à Angers et Nantes, cette structure d'emploi apparaît plus solide. Les assurances constituent un pôle de développement de l'économie du Mans. Hors administration, on peut estimer que plus du tiers des emplois de cadres moyens ou supérieurs de la ville sont le fait des assurances.

Structure de l'emploi branche assurances ESE 86

	Nantes (%)	Le Mans (%)	Angers (%)
Ingénieurs et cadres	18,7	16,1	10,9
Techniciens	20,3	37,3	31,5
Empl.admin.	58,3	42,0	55,3
Autres	2,7	4,6	2,7
Total	100	100	100
Part ds l'emploi assurances région	15,4	65	11

Les services aux entreprises

Cette branche ne joue pas un rôle décisif en termes absolus, puisqu'ils n'interviennent que pour 5,7 % des emplois ESE 86. Mais cette activité est souvent analysée comme un indicateur de la vitalité du tissu économique local.

Les données de l'ESE peuvent paraître contradictoires, l'emploi dans les services aux entreprises est marqué par la place relativement faible des postes d'ingénieurs et de techniciens (20,6 % contre 32,3 à Nantes et 36,3 à Angers), par une forte proportion d'ouvriers et surtout d'ouvriers qualifiés (38,2 % contre 27,1 à Nantes et 20,2 à Angers). Les proportions d'employés d'administration étant sensiblement équivalentes dans les trois villes (autour de 25 %). Le Mans est doté d'une branche des services aux entreprises qui est importante au plan de la région (14 % du total régional, Nantes 26,1, Angers 11,6) mais qui développe une structure d'emploi proche des structures de l'emploi industriel de la ville. Les entreprises de service jouent donc assez peu (du moins en 1986), le rôle de diffuseur technologique observé dans d'autres villes (voir "Lyon place tertiaire" par J.Bonnet).

* * *

On peut poser deux hypothèses explicatives différentes concernant Le Mans :

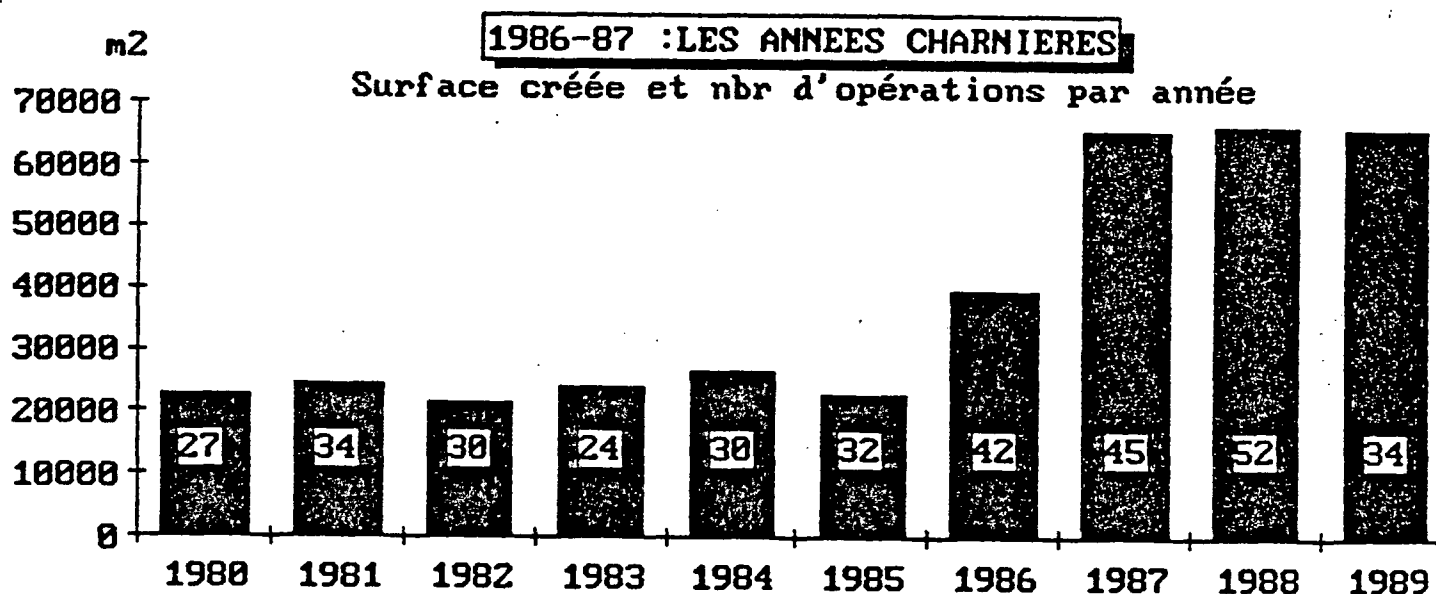
- Les services aux entreprises se calent sur la structure industrielle, l'extériorisation de services (nettoyage, traitements informatiques), le recours à l'intérim traduisent une stratégie de réduction d'activités : ce qui convergerait avec la faiblesse des investissements de formation.

- Les services aux entreprises jouent un rôle dynamique dans la reconstitution du tissu économique local, les entreprises en développement y ont de plus en plus recours, pour utiliser des savoir-faire et des technologies s'éloignant de leur activité principale.

Les deux hypothèses ne sont pas exclusives l'une de l'autre, elles renforcent toutes deux la concentration géographique des services sur le site du Mans, elles traduisent bien à notre sens l'importance et le caractère contradictoire des mouvements affectant l'économie du Mans et de son département.

ESPACES ET SURFACES D'ACTIVITES

L'observation des demandes de permis de construire concernant les opérations de bureaux, commerces, industries font ressortir les années 1986-87 comme un tremplin pour cette fin des années 80.



Dans la première moitié de la décennie, la moyenne annuelle est de 20 000 m² créés. 1986 connaît une hausse sensible avec près de 40 000 m² pour cette seule année. Cette tendance à la hausse est confirmée en 1987 avec plus de 60 000 m² créés, elle s'affirme en 1988 et tend à croître en 1989 avec près de 70 000 m² pour 34 opérations seulement contre 52 en 1988.

Dans les quartiers de la périphérie et les communes limitrophes, ce regain d'activités a été motivé par la création dès le milieu des années 80 de nouvelles ZAC. Ces espaces accueillent pour l'essentiel les grandes surfaces commerciales (hypermarché, commerces spécialisés).

Dans les secteurs centraux (centre ville et quartiers de la gare), les créations récentes prennent la forme d'opérations de restructuration (gare TGV/Centre d'affaires, Cité judiciaire, opérations mixtes) ou d'opérations de taille plus réduite du type galeries commerciales, intégrées ou non à des opérations mixtes.

Les acteurs de ce changement, publics ou privés, interviennent de façon discontinue avec un renforcement du rôle du secteur privé. Ce renforcement est sensible sur l'ensemble de l'agglomération en cette fin des années 80, tandis que le secteur public s'investit plutôt dans les zones de restructuration.

Les affectations de ces nouvelles surfaces d'activités font ressortir sur l'ensemble de l'agglomération, la faiblesse relative des surfaces destinées aux industries à la fin des années 80. Cependant, ce phénomène est compensé en partie par un développement parallèle de bâtiments destinés à la location principalement représentés par des ateliers ou usines-relais. D'autre part, il faut noter l'accroissement important, depuis 86-87, en pourcentages comme en surfaces de quatre postes : commerces, opérations mixtes, services marchands et non marchands.

Une répartition des créations très inégale dans le temps et l'espace

La première moitié des années 80, dont le rythme annuel ne dépasse jamais 25 000 m² mais ne descend pas non plus au dessous de 21 000 m², est une période de remplissage des deux zones industrielles (ZI Nord, ZI Sud) créées durant les années 60.

La plus vaste (ZIS), et potentiellement capable de recevoir les plus imposantes créations, accueille à elle seule une grande partie des créations jusqu'en 1984.

ZIS : Créations de surfaces en m² de 1980 à 1984

1980	1981	1982	1983	1984
8 800	13 900	12 000	16 000	10 100

La Zone Industrielle Nord connaît le même phénomène dans de moindres proportions, mais il s'agit bien d'une phase de remplissage, là aussi.

ZIN : Créations de surfaces en m² de 1980 à 1986

1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
8 313	1 929	3 762	1 315	3 736	4 135	1 445

Durant la même période le secteur urbain péricentral et périphérique (hors zone) accueille seulement entre 1 000 à 6 000 m² par an de 1980 à 1985, alors que le centre ville est presque délaissé jusqu'en 1984. 1985 est pour la zone centre une esquisse de reprise d'activités avec 4 000 m² créés.

L'absence d'activités immobilière hors zone, et un potentiel non encore utilisé ou en cours de réaffectation, constituent l'essentiel d'un mouvement régulier des créations de 1980 à 1985

L'ouverture en 1984 d'une nouvelle zone d'activités (ZAC du Moulin aux Moines) à proximité de la Zone Industrielle Nord n'a pour effet, jusqu'en 1985, que de poursuivre le rythme entretenu par les deux zones industrielles alors que celles-ci arrivent à saturation en 1984. L'ouverture de cette nouvelle zone d'accueil, pour commerces spécialisés et grandes surfaces, est le moteur de la relance de l'activités qui sera sensible à partir de 1986-87.

ZAC Moulin-aux-Moines
Créations de surfaces en m² de 1984 à 1989

1984	1985	1986	1987	1988	1989
1 668	4 123	8 972	6 793	1 647	2 777

Cette relance est appuyée en 1986 par la création d'une autre ZAC du même type (ZAC commerciale de Vauguyon) en périphérie sud de la ville, dont le rythme moyen de création de surfaces d'activités est de 2 000 m² par an de 1986 à 1989.

ZAC commerciale Vauguyon
Création de surfaces en m² de 1986 à 1989

1986	1988	1989
2 594	3 869	2 059

Parallèlement, il semble que les zones artisanales se développent aussi au milieu des années 80. A l'intérieur des limites communales, la ZA des Glonnières créée en 1983 accueille de 1 500 à 2 500 m² par an. Elle connaît toutefois une hausse sensible en 1988 avec 4 140 m²

Hors des limites communales, les municipalités périphériques se dotent aussi de zones artisanales, ou terminent d'utiliser le potentiel de terrains disponible dans les zones existantes, mais leur taille et la taille même des entreprises qui s'y installent sont inférieures à la taille moyenne des créations mancelles.

A partir de 1987, l'activités de création de surfaces de bureaux, commerces et bâtiments industriels s'orientent différemment. D'une part, apparaissent des zones d'activités spécifiques qui entrent dans des perspectives plus lointaines, provoquées par l'arrivée du TGV et son association avec le projet technopolitain. D'autre part, la fin des années 80 symbolise le regain d'activités immobilière que connaît le centre, qui a pour origine la mise en oeuvre de grosses opérations de restructuration et de recyclage de vastes espaces urbains.

Le projet technopolitain engendre la création de deux zones d'activités bien distinctes. Le secteur Gare Sud, directement associé à la gare TGV, reçoit

en 1989 l'opération Novaxis de 14 000 m². Cette vaste opération de restructuration du secteur sud jusqu'alors masqué par la gare, comprend à la fois des créations de surfaces d'activités et le remaniement de la voirie existante, dans un espace qui, de 1980 à 1988, avait accueilli pour seules créations 2 500 m². La deuxième zone technopolitaine est située en périphérie ouest de la ville, à proximité de l'Université. Ce nouveau pôle de développement offre un réel potentiel foncier qui est encore peu utilisé.

A la fin des années 80, toutes les zones d'activités, quelle que soit leur nature, ont connu un accroissement du volume des surfaces d'activités. Mais cette évolution, sensible depuis 1986, s'est effectuée de manière différenciée dans l'espace; l'attraction que constituent les nouveaux pôles de développement(ZAC, technopôle, Centre d'affaires) est à l'origine du mouvement.

Disparitions marquantes d'entreprises et libération d'espace

Pour Le Mans, le début des années 80 a été sombre en terme de cessations d'activités et de pertes d'emplois. Le nombre de salariés recensés par l'ASSEDIC est passé entre 1980 et 1987 de 56 868 à 51 084, soit une perte de dix points, et ceci malgré l'accroissement de trois points du nombre d'établissements qui est passé de 3 549 à 3 667 - Après un déclin jusqu'en 1984 avec 3 524 établissements.

Cette dichotomie s'explique, en premier lieu, par le fait que les grandes entreprises mancelles ont réduit leurs effectifs par des licenciements importants, d'autres ont purement et simplement disparu en entraînant derrière elles des licenciements collectifs, et en second lieu par une faible création d'emplois malgré l'augmentation du nombre d'établissements, ceux-ci étant en effet créés sous la forme individuelle et ne créant en moyenne qu'un à deux emplois par entreprise, ce qui ne résout guère les pertes dues aux établissements de grande taille.

Parmi les grandes entreprises ayant cessé leur activités, aggravant ainsi la situation de l'emploi au Mans, nous trouvons les Etablissements Carel et Fouché (APE 3121), fermés définitivement en juin 1988 Après avoir occupé jusqu'à 800 salariés en 1980 (220 en août 1987 et 107 en janvier 1988). La restructuration de l'industrie ferroviaire a forcé les dirigeants de l'usine à se diversifier. Une tentative de reconversion dans l'armement et l'aviation a eu lieu, avec la Compagnie Mancelle d'Aéronautique, la CAMAERO, qui devait travailler en sous traitance pour la SNIAS. Mais l'activités de cette filiale ne décollera jamais.

Le site de l'usine Carel et Fouché (7 ha) - dans la zone Gare Sud - se trouve à proximité du Centre d'affaires Novaxis. Un lycée est actuellement en construction sur une partie de ce site (4,5 ha), sur le reste il est prévu une zone d'activités. Actuellement, un bâtiment de l'ancienne usine a été conservé et sert de lieu d'accueil à quelques petites entreprises en attente d'installation.

Parmi les PME qui ont cessé leur exploitation, on peut citer le cas de deux coopératives ouvrières de production en confection, créées à la suite d'une reprise en 1984 et 1985 et sauvant ainsi une centaine d'emplois. Mais celles-ci ont dû cesser leur activités en 1987 suite au dépôt de bilan du GEHM (Groupement des entreprises habillement mode). Le GEHM, employant cinquante personnes, était plus spécifiquement chargé de la gestion financière

et administrative du groupe, de l'élaboration des projets et de la création des modèles. Celui-ci coiffait trois unités de production : Evida Kim à Nantes, Danielle et Dany à Flers (Orne), et Amandine au Mans (130 salariés en Sarthe). Le siège du groupe et l'unité de production mancelle étaient installés dans les mêmes locaux de l'ex-établissement Cogné. Jean Cogné, ex-patron de l'entreprise et propriétaire des bâtiments avait aménagé les surfaces libérées pour y accueillir des artisans d'art et des commerçants. Après quelques tentatives, le projet "Espace Cogné" a échoué.

A l'heure actuelle, les locaux, situés dans l'avenue Bollée à proximité du centre ville, sont inoccupés.

Toutefois, les assainissements les plus marquants se sont manifestés dans les moyens ou grands établissements manceaux. Par exemple dans l'entreprise Heulin (APE 5560) qui, à la suite de son contrôle par le groupe Companon-Bernard, a vu ses effectifs passer de plus de 500 personnes en 1982 à 130 en 1988 (258 en 1985 et 309 en 1983). Ainsi que dans les établissements Renault pour lesquels le chiffre de 10 795 salariés en 1970 est passé à 8 973 en 1980, avant de chuter à 6 349 personnes en 1987. On prévoit d'ailleurs, étant donné l'automatisation des processus de fabrication et l'incertitude du marché des tracteurs, une baisse importante des effectifs qui vers 1992 pourraient passer à 4 000 salariés. De même pour les Mutuelles du Mans qui, avec 3 980 salariés en 1988 ont perdu environ 5 % de leur effectif depuis leur regroupement au début des années 80. Mais ces diminutions d'emplois ne se sont guère traduites par des libérations d'espaces.

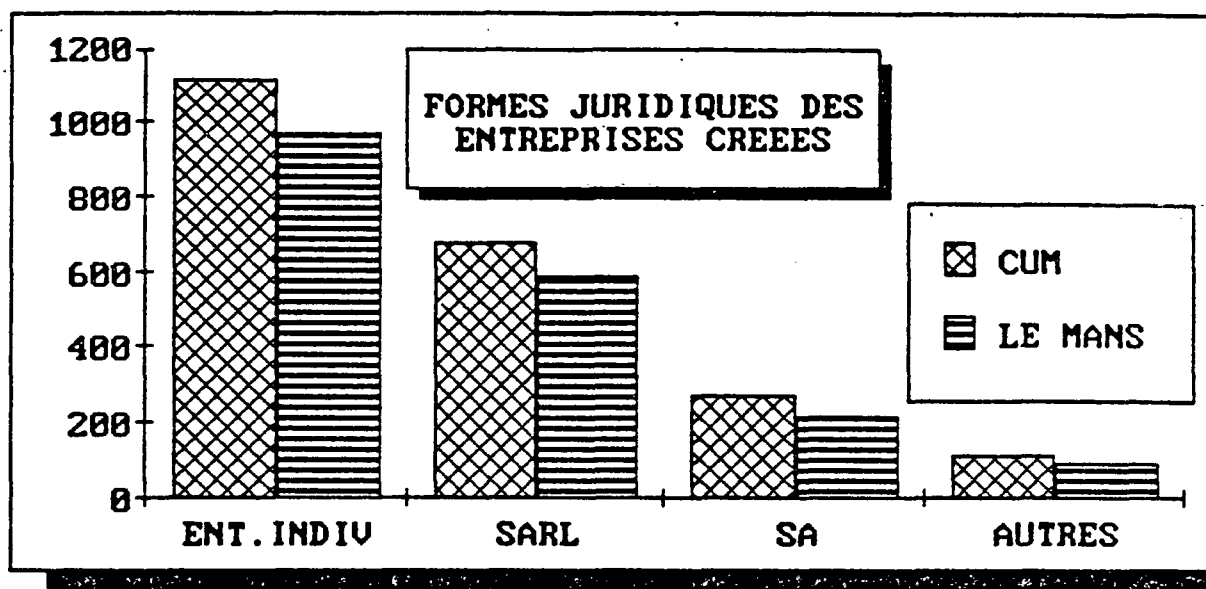
Face aux disparitions marquantes d'entreprises, ou à la décroissance de l'emploi dans les établissements, notamment industriels, un mouvement de créations de nouvelles entreprises et d'emplois fonctionne également. Dans celui-ci, les entreprises individuelles occupent une place toute particulière à la fois par leur nombre et par leur localisation qui de manière préférentielle se fait hors des grandes zones d'activités.

La dynamique des entreprises individuelles

L'entreprise personnelle ne constitue pas une structure juridique. Il s'agit d'une entité économique correspondant au statut de l'entrepreneur. C'est la façon la plus simple, la plus souple et souvent, au départ, la moins onéreuse de créer une activités et un emploi. Et c'est là la raison pour laquelle l'entreprise individuelle souvent appelée entreprise en nom propre domine fortement la création d'entreprise.

Un peu plus de la moitié des entreprises recensées dans le cadre de l'étude dans le périmètre de la Communauté urbaine (source : CCI, entreprises créées à partir de 1984 et existantes fin juin 1989), sont des entreprises individuelles, soit 1 117 entités. Parmi celles-ci 976 résident au Mans (soit 52 % de toutes les entreprises mancelles créées et survivantes depuis 1984).

Cette forme d'entreprise définit bien la mentalité des créateurs qui veulent monter leur affaire. Le fonctionnement et le pouvoir de décision sont personnels. L'entrepreneur exerce de façon indépendante et l'entreprise s'organise autour de sa seule personne. Les commerçants et les distributeurs de services marchands forment à eux seuls 80 % de l'ensemble des entreprises individuelles survivantes créées depuis 1984 sur la ville du Mans.



Les PME des mêmes secteurs représentent 75 % de l'ensemble des PME établies depuis la même date dans l'espace manceau. Il y a donc une grande conformité d'activités dominantes entre entreprises personnelles et petites et moyennes entreprises.

Les PME, qui ont fréquemment un statut sociétaire (32 % des SARL et 12 % des SA mancelles existant depuis 1984), en dehors du commerce et des services marchands, se retrouvent en assez grand nombre dans le bâtiment et secondairement dans les industries de biens de consommation et d'équipement.

Si l'importance des entreprises individuelles ne favorise pas la progression de l'emploi, elle permet malgré tout d'en ralentir les pertes durant les années 80. En effet, certaines entreprises comme les Mutuelles du Mans ont soutenu lors des suppressions d'emplois qui ont suivi la privatisation, l'installation de leurs salariés, particulièrement dans le commerce ou les services.

Il y a également, de 1979 à 1987, environ 3 000 personnes dans le département de la Sarthe à avoir bénéficié de l'aide aux chômeurs créateurs d'entreprises (environ 2 000 établissements). Près du tiers de ces bénéficiaires créateurs étaient concentrés au Mans, et près de la moitié dans la CUM. Près de six dixièmes des chômeurs ayant créé une entreprise commerciale ont exercé auparavant une autre activités qui n'a aucun lien avec le commerce, les autres étant déjà dans le commerce. Le secteur des services marchands apparait également comme un domaine d'activités recherché par substitution puisque 60 % des bénéficiaires avaient un emploi hors des services.

Cette dynamique des entreprises individuelles s'applique dans l'espace manceau plutôt hors des zones d'activités, c'est à dire plus particulièrement dans les zones centrales et péri-centrales. Elle se juxtapose aux dynamiques propres aux PME/PMI et aux grandes entreprises, pour dessiner une relative spécialisation des espaces d'activités à travers la ville et sa périphérie.

DES ZONES D'ACTIVITES SPECIALISEES

L'étude de l'affectation des locaux créés de 80 à 89 a été faite à travers deux types de renseignements. Dans un premier temps, lorsque le futur occupant était connu, il lui a été affecté le secteur d'activités de la codification APE du niveau 15. A ce classement, deux catégories ont été ajoutées. La première est celle des bâtiments destinés à la location et la seconde concerne des bâtiments à usage mixte. En plus de cette variable qui caractérise l'activités principale de chaque opération, les permis de construire offraient pour la plupart des indications de détail des affectations internes, c'est-à-dire les quantités de surfaces destinées aux bureaux, commerces, industries et dépôts. C'est à l'aide de ces deux indicateurs que nous tenterons d'analyser l'évolution et le poids des différentes zones géographiques dans l'évolution globale des affectations de surfaces d'activités nouvellement créées.

Quant à l'analyse concernant les activités, à partir de la NAP 100 et 600, celle-ci tient compte des seules données obtenues à la CCI.

Les espaces périphériques

Une des constantes de la décennie, observable au travers du découpage géographique retenu, est une certaine forme de spécialisation zonale dans la distribution des secteurs d'activités. Pour certaines zones, cette spécialisation va jusqu'à une quasi unicité du type d'activités. C'est le cas par exemple de deux zones commerciales périphériques, la ZAC du Moulin-aux-Moines au nord et une partie de la ZAC Vauguyon au sud. Ce développement assez tardif, 1984 pour la première et 1986 pour la seconde s'est fait autour de deux pôles commerciaux Auchan et Carrefour. La ZAC du Moulin-aux-Moines concentre à elle seule environ 20 000 m² de surfaces commerciales, soit 27 % du total des surfaces commerciales créées de 80 à 89. Plus petite, celle de Vauguyon n'en concentre que 11 %.

La ZAC du Moulin-aux-Moines, avec une quarantaine d'entreprises a donc profité de l'installation de l'hypermarché Auchan qui emploie à lui seul environ 400 personnes. Cette création, provoquant un certain nombre de délocalisations, aurait déstabilisé le commerce du centre ville mançeau. En effet, cette ZAC s'est rapidement développée au détriment du Mans et particulièrement du centre ville qui a perdu quelques entreprises de commerce spécialisées à forte valeur ajoutée.

La politique de la municipalité est de contrer ces fuites en favorisant la création de nouveaux espaces attractifs, c'est le cas de Vauguyon et d'autres opérations dans la partie centrale du Mans (galeries marchandes Les Quatre Roues et Bérengère, marché couvert Les Halles).

Moins caricaturale, la spécialisation des zones à vocation industrielle et/ou artisanale est cependant sensible. Qu'il s'agisse de la zone artisanale des Glonnières au Mans ou de la ZAC du Vivier à Allonnes, le secteur industriel y apparaît nettement représenté.

Pour les zones d'activités les plus importantes (ZIS, ZIN) le constat est plus nuancé.

Dans la zone industrielle sud, la répartition à l'intérieur de la codification APE ne laisse pas apparaître de prédominance particulière dans le type d'entreprise ayant implanté des locaux depuis 1980. Les deux branches dominantes sont l'industrie et le commerce (27 %) suivis des bâtiments destinés

à la location (17 %) et aux transports (14 %). On pourrait donc conclure qu'il s'agit d'une zone mixte à vocation industrielle et commerciale. Cependant, si l'on examine l'affectation des surfaces créées (bureaux, commerces, industries, dépôts) quelques précisions s'imposent. Sur les 105 503 m² dont l'affectation est connue, 55 % sont des dépôts, 28 % des surfaces industrielles, 13 % des bureaux et seulement 4 % des surfaces commerciales. La faiblesse du dernier poste s'explique par la nature des entreprises commerciales présentes dans cette zone : le commerce de gros domine et il est le principal créateur de locaux dans le secteur commercial (Les Comptoirs Modernes ont construit, en 1988, 9 966 m² de planchers, ce ne sont que des dépôts). Les principaux créateurs de surfaces d'activités en zone industrielle sud sur les dix dernières années sont donc les entreprises industrielles, le commerce de gros et les sociétés de transport routier principalement représentées par Calberson.

En zone industrielle nord, la nature des secteurs d'activités diffère avec ceux recensés dans la partie sud avec, en particulier, une part considérable de surfaces créées par les services marchands (40 %). Concentrés dans la première moitié de la décennie, ce sont surtout des services rendus aux entreprises (par exemple, Renosol, société de nettoyage industriel). Les deux autres secteurs sont le commerce (27 %) et l'industrie (24 %). La spécialisation est ici moins marquée qu'en zone industrielle sud, notamment dans le secteur commercial où l'on trouve aussi bien du commerce de gros que du commerce de détail. La présence de ce dernier s'explique par la proximité de la ZAC du Moulin-aux-Moines exclusivement orientée vers le commerce de détail, et l'effet vitrine de la route d'Alençon.

Le centre stricto sensu et les quartiers de la gare

Dans le centre s'esquisse une certaine forme de spécialisation. S'il est difficile de connaître les secteurs d'activités des entreprises ou des sociétés qui s'y implantent, à travers la source des permis de construire, par la nature des opérations d'urbanisme majoritairement commanditées par des SCI. Toutefois, par le biais de l'affectation des surfaces, on peut constater que les créations de ces dix dernières années ne concernent que les bureaux et les commerces (soit pour les bureaux 30 948 m², 39 % du total des surfaces de bureaux créées sur la CUM de 80 à 89 et pour les commerces 10 371 m², soit 14 % des surfaces créées sur la CUM de 80 à 89). Par la nature des surfaces, on assiste donc à un renforcement des activités commerciales (commerce individuel ou petites entreprises) et des services marchands.

Le centre ville a en effet attiré 27 % des entreprises individuelles et PME créées depuis 1984 au Mans, renforçant globalement la polarisation géographique en matière de petits commerces spécialisés et de services marchands, sous la forme d'entreprises personnelles ou non. L'analyse des branches par la NAP100 permet toutefois de préciser que les activités nouvelles de services des APE 77, 78 et 79 (services aux entreprises) se sont plutôt écartées de ce secteur géographique puisque seulement un petit quart des nouvelles entreprises relevant de cette branche se retrouvent ici. Elles concernent soit des agences immobilières (18 entreprises), le commerce de matériel et de mobilier de bureau (7 entreprises), le commerce de fournitures diverses pour les activités professionnelles de commerce et de service

(4 entreprises), les services divers rendus aux entreprises (10 entreprises) et les créateurs intermédiaires en publicité (11 entreprises).

Les zones Gare Sud, Gare Ouest et Gare Nord occupent deux établissements manœuvres sur dix, soit, respectivement 48, 62 et 244 entreprises.

Comme pour le Centre Ville, la NAP 100 nous permet de distinguer dans les zones de la gare, 52 activités de services (APE 77, 78 et 79). Soit seulement deux tiers des entreprises équivalentes installées dans le Centre Ville. Aucune homogénéité frappante ne se dégage du développement de ces quartiers, puisque la Gare Nord connaît une concentration de 74 % de ces établissements de services, alors que les quartiers Gare Sud et Gare Ouest, de manière égale, n'ont vu s'y installer chacun que 13 % de ce type d'entreprises.

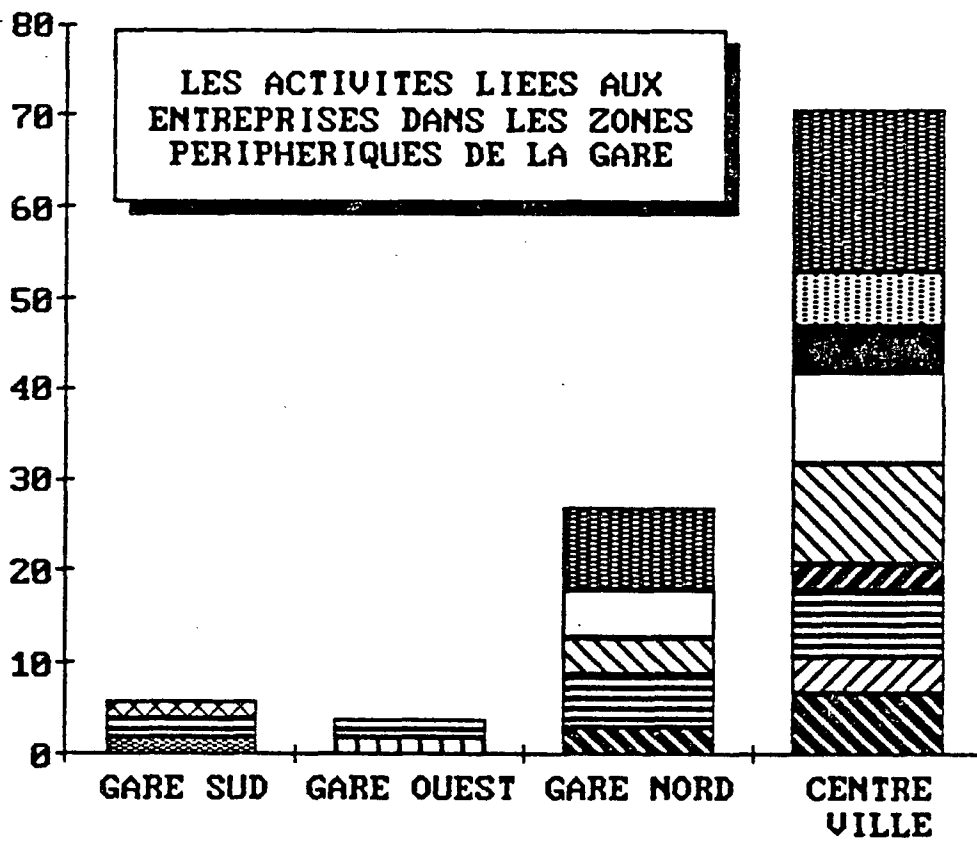
Nous remarquons à l'heure actuelle qu'à part le centre ville et le quartier Gare Nord - deux zones très attractives - les zones Gare Sud et Gare Ouest forment un espace économique non exploité. Les aménagements prévus et suscités par le TGV vont permettre à ces dernières de réduire rapidement leur écart. Si ce n'est par le nombre d'entreprises ce sera dans tous les cas par celui de l'emploi (notamment par l'installation des Mutuelles du Mans dans le Centre d'affaires Novaxis, la SODIAAL prochainement...).

Toujours pour ces mêmes zones périphériques de la gare, mais cette fois-ci au niveau 600 de la nomenclature des activités, nous avons dénombré soixante dix établissements ayant une activité directement liée aux entreprises. Une vingtaine de ceux-ci sont spécialisés dans le commerce de biens intéressant surtout les entreprises - les installations sont particulièrement plus accentuées dans le quartier Gare Nord (dont 3 commerces de matériel et mobilier de bureau, et 3 imprimeries-presse-édition).

Parmi les entreprises de services, les plus importantes par leur nombre sont des agences immobilières (9 dans le secteur Gare Nord), suivies des entreprises de services divers rendus aux entreprises (5 dans le quartier Gare Nord), et des créateurs intermédiaires en publicité (4 en Gare Nord), ainsi que 3 prestataires temporaires de personnel (toujours en Gare Nord). Nous remarquons que ce type de services n'est guère localisé dans les deux autres zones enveloppant la gare au sud et à l'ouest.

Le développement des services repose sur l'offre de prestations nouvelles et sur l'externalisation de fonctions autrefois assurées au sein de l'entreprise industrielle. Le secteur le plus dynamique des services - les services aux entreprises - a pour principal client l'industrie, pour lequel la dépendance est forte. Quant au commerce, il a subi les mouvements de la consommation mais s'est profondément restructuré.

Les différentes formes de spécialisation plus ou moins marquées selon les zones est peut-être à relativiser dans le cas des secteurs d'activités récemment mis en place, en liaison avec le projet technopolitain. Bien qu'il soit encore difficile aujourd'hui de déterminer quels en seront les contenus, il semble, à la vue de ce qui existe déjà, que la tendance serait plutôt à une forme de mixité.



- COM. MATERIAUX DE CONSTRUCTION
- ▤ COM. EQUIP. POUR INDUSTRIE
- ▥ COM. MAT. ET MOBILIERS DE BUREAU
- ▧ COM. FOURNITURES PROF. DU CON. ET SERVICES
- ▨ CABINETS D'ETUDES INFORMATIQUES.
- ▩ TRAVAUX INFORMATIQUES
- EXPERTISES COMPTABLES
- CREATEURS EN PUBLICITE
- ▬ SERVICES DIVERS RENDUS AUX ENTREPRISES
- ▭ AUXILIAIRES FINANCIERS
- ▮ AUXILIAIRES D'ASSURANCES
- ▯ AGENCES IMMOBILIERES

NETTE DOMINATION DU SECTEUR PRIVE

Le secteur privé est représenté par les entreprises industrielles et commerciales (EIC) pour 44 % du total des surfaces créées de 1980 à 1989 et par les sociétés civiles immobilières (SCI) pour 27 %.

D'une manière générale, les EIC interviennent de façon relativement continue dans le temps, laissant toutefois apparaître une légère hausse de leur activités à la fin des années 80, consécutive du regain d'activités que connaît la ville en cette fin de décennie.

Dans les zones industrielles nord et sud, les créations de surfaces d'activités des entreprises sont déterminantes : en zones industrielles sud (70 % des créations de 1980 à 89) et dans la même proportion en zone industrielle nord (63 % des créations). Ces proportions sont à relativiser toutefois au regard de la réalité des surfaces créées ; soit environ 84 000 m² en ZIS et seulement 16 500 m² en ZIN.

La domination des EIC n'est pas une réalité dans toutes les zones d'activités, en particulier pour celles dont le développement est plus récent. Le partage entre les opérateurs privés est plus équitable, les EIC n'ayant parfois qu'un rôle secondaire. Le rôle des SCI devient déterminant dans la deuxième moitié des années 80. Jusqu'en 1985 l'activités des SCI est sans continuité d'une année à l'autre :

Surfaces créées en m² par les SCI de 1980 à 1985

1980	1981	1982	1983	1984	1985
2 850	7 667	816	906	5044	4957

A partir de 1986 l'évolution à la hausse est continue :

Surfaces créées en m² par les SCI de 1986 à 1989

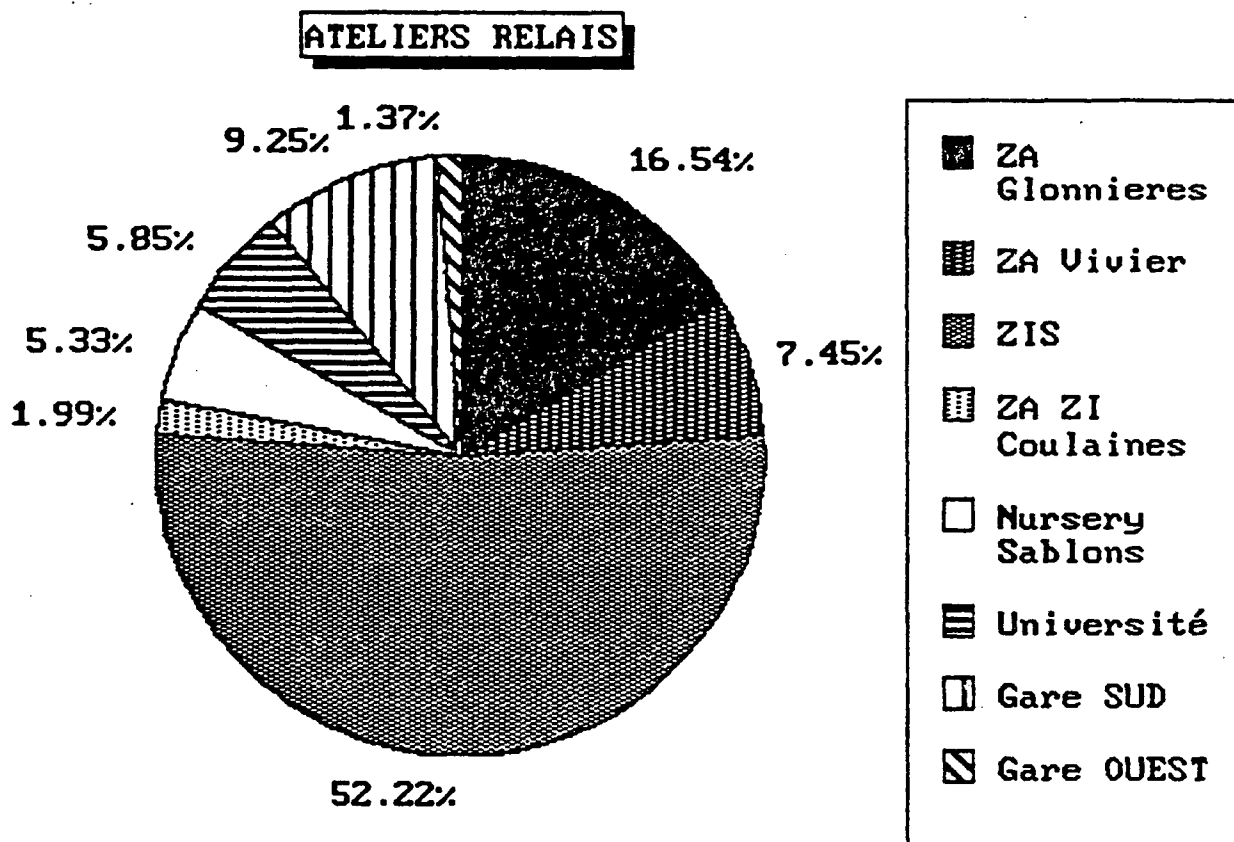
1986	1987	1988	1989
12 500	15 500	25 000	25 000

Le poids croissant des SCI est également sensible dans les zones de commerce spécialisé. En ZAC de Vauguyon, 30 % des installations sont le fait des SCI, la ZAC du Moulin-aux-Moines quant à elle accueille 58 % de SCI sur le total des implantations.

La part des opérateurs SCI devient particulièrement déterminante en centre ville. Depuis 1980, 31 % des demandes de permis de construire sont formulées par des SCI mais cette activités est concentrée sur quatre années depuis 1986 et de manière significative en 1988-89 (respectivement 100 % et 91 % des demandes en centre ville).

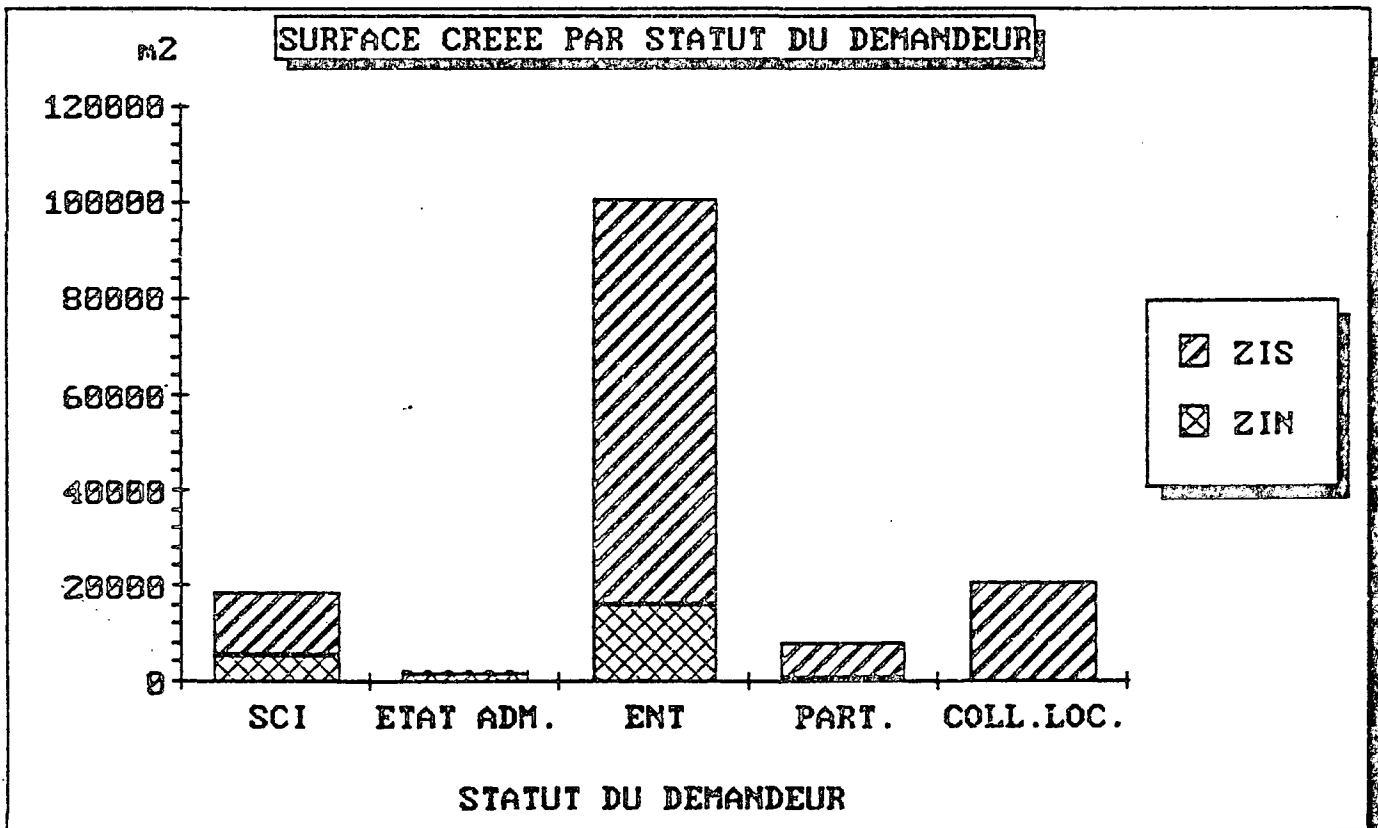
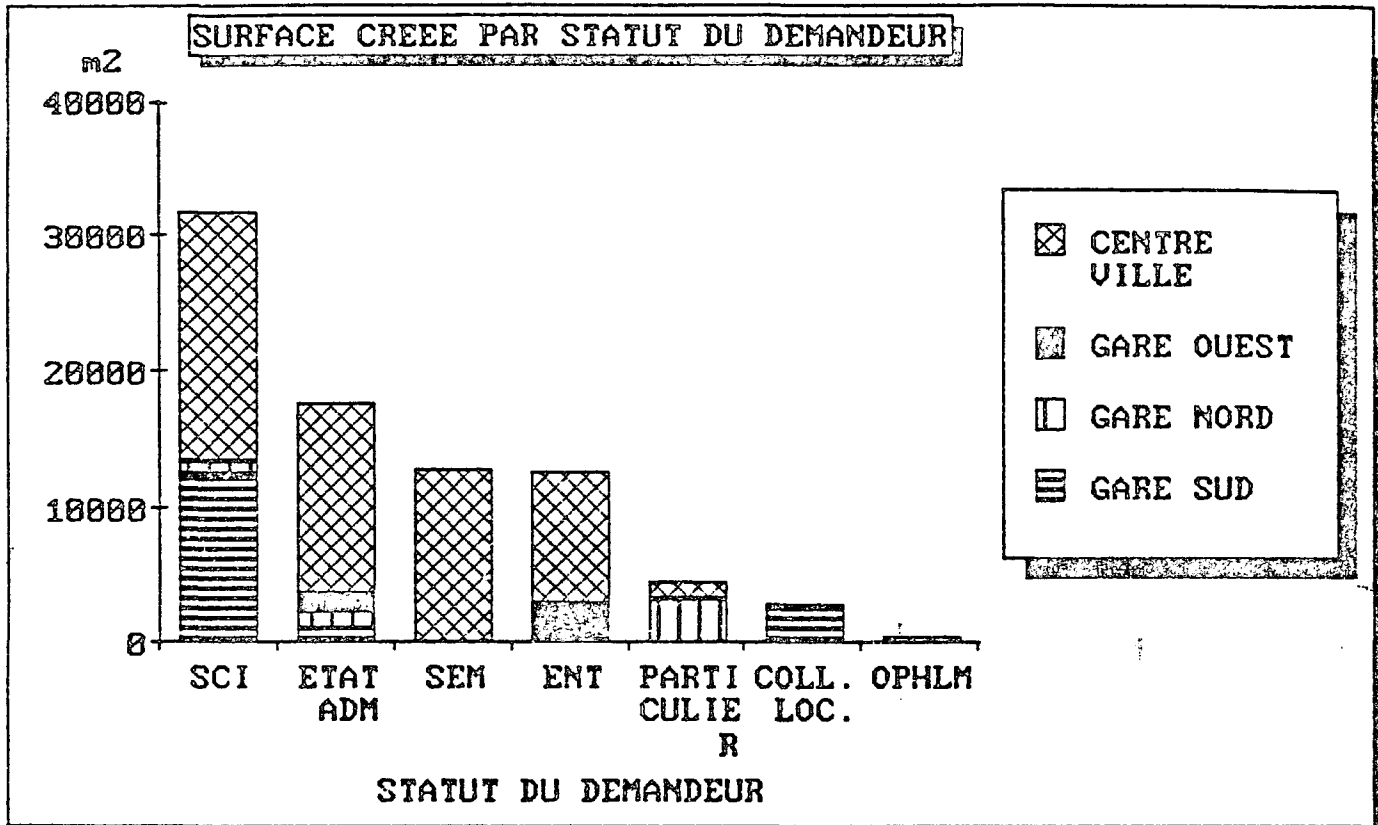
Cette domination du secteur privé ne doit pas masquer la politique d'intervention et de gestion du secteur public. Le rôle du secteur public est double : d'une part une intervention directe par la maîtrise d'ouvrage et d'autre

part une application particulière à la gestion du foncier. L'intervention directe se traduit par une incitation ou une aide à l'installation de PME-PMI : grâce à la création d'ateliers-usines-relais dans les zones d'activités, en particulier ZA et ZI, ces locaux étant offerts à la location sous différentes formes (locations simples, crédit-bail, promesses d'achat).



Celle-ci se traduit également, en centre ville, par la maîtrise d'ouvrage d'opérations concernant des équipements collectifs culturels (Palais des Congrès, Médiathèque).

En centre ville et secteur ouest (Université), la collectivité locale se réserve la maîtrise foncière des opérations de restructuration et le secteur privé la majeure partie des réalisations de locaux. En secteur ouest, les perspectives technopolitaines ont relancé les projets d'expansion déjà présents dans le SDAU du début des années 70, qui prévoyait l'aménagement d'une zone d'habitat. La constitution de ce capital foncier débutée lors des premiers projets se prolonge jusqu'à la fin des années 80, et aboutit aujourd'hui à un projet d'extension de la zone urbanisée vers l'Université en y associant des activités. Pour l'heure, les réalisations effectives ou projets déposés se réduisent à la construction d'une clinique (12 848 m²), d'un projet de locaux pour industrie de pointe (4 600 m²), et 1 703 m² destinés à la location et réalisés par la collectivité locale.



Le phénomène est particulièrement sensible en centre ville où l'offre de terrain pouvant accueillir de grosses opérations est plus réduite. Dans le cadre de l'opération Etoile-Jacobins, une grande partie de la réserve foncière a été constituée avant 1977 dans la continuité de la création de la Percée Centrale et dans l'objectif d'accueillir des équipements municipaux (bibliothèque, hôtel communautaire). Le changement de politique a nuancé et retardé le projet. Aujourd'hui l'ensemble de la surface de réserve foncière (soit environ 3 hectares) a été revendu à des opérateurs privés pour trois quarts et publics pour un quart.

En secteur Gare Sud, avec l'opération Novaxis, se dessine un partenariat. Le seul projet en rapport direct avec le TGV est localisé à l'immédiate proximité sud de la gare. Pour cette opération, le syndicat mixte a lancé un appel d'offres qui s'est traduit par une concertation avec le promoteur (Arthur Loyd) concernant le contenu de l'opération. En retour le syndicat mixte se portera acquéreur de la pépinière d'entreprises (918 m²).

La supériorité de l'investissement privé apparaît comme une constante de la décennie 80, les SCI ayant un poids déterminant à partir de 1985, en centre ville notamment où elles interviennent de façon significative et dans les zones de commerce spécialisé. Le rôle du secteur public est double, incitatif dans les zones d'activités et gestionnaire du foncier dans les secteurs centraux.

CONCLUSION

Au Mans la recomposition générale des activités et des emplois s'est traduite, notamment au cours des dix dernières années, par un double mouvement de désindustrialisation et de tertiarisation. La compression des effectifs du système productif industriel local fait que Le Mans ne représente plus aujourd'hui qu'un tiers du potentiel d'emplois sarthois dans ce secteur, mais reste marqué par la présence d'établissements moyens et par la place des usines Renault. Par contre, la tertiarisation autour de quelques grandes activités (transports, assurances, commerces de gros et de détail...) a renforcé le rôle du Mans dans l'ensemble départemental. Cette polarisation fonctionnant certes autour de grands établissements (Mutuelles du Mans) mais aussi grâce au rôle des entreprises moyennes et même des entreprises personnelles et de petite taille. Ce double mouvement n'a visiblement guère modifié un aspect important du dispositif d'activités et d'emplois au Mans : celui d'une sous-qualification d'ensemble, bien plus marquée ici que dans les autres grandes villes régionales.

Ces restructurations ont été accompagnées d'un redéploiement géographique. Au remplissage des classiques zones industrielles ouvertes dans les années 60 a succédé la mise en oeuvre de nouveaux espaces : zones commerciales périphériques, artisanales, pépinières et, plus récemment Centre d'affaires - au sud de la gare - et parc d'activités à ambition technopolitaine dans le voisinage de l'Université. Ces années 80 ont surtout été marquées par l'essor spectaculaire des espaces commerciaux périphériques, au point que le mouvement initié au début des années 80 a donné lieu à la création de nouveaux espaces jusqu'en 1986. Mais le centre, depuis le milieu des années 80, ne cesse de réapparaître comme un des espaces majeurs de la ville, grâce à des

opérations d'envergure (Centre d'affaires Novaxis, galeries marchandes) tirées par les initiatives des collectivités ou de promoteurs ; également grâce au développement de petites entreprises ou d'entreprises personnelles renforçant le potentiel en commerces et services.

Sources utilisées :

CCI

* fichier créations des entreprises, toutes activités confondues, du 1er janvier 1984 au 30 mai 1989.

Il s'agit des entreprises créées pendant cette période et encore existantes au 30 mai 1989.

ASSEDIC

* Tableau des évolutions des effectifs et des établissements, 1980, 1984, 1985, 1986, 1987.

Enquête structure des emplois 1986,

INSEE (présentation : Collections de l'INSEE, D 124, 1987).

Etude "Les chômeurs bénéficiaires de l'aide à la création d'entreprises dans la sarthe : 1979-1987",

J.Auriault, J.Chevalier, M.Kabtouri, décembre 1988, Université du Maine, Le Mans.

Permis de construire concernant les créations de surfaces d'activités : bureaux, commerces, industries, du 1er janvier 1980 au 30 mai 1989.

