



EFFETS SOCIO-ECONOMIQUES DU TGV A AU MANS : RESTRUCTURATION DU CENTRE, CONSEQUENCE LA PLUS IMMEDIATE

Georges GAC

Au delà des effets « directs » (gains de temps, amélioration du confort, de la sécurité ...), une nouvelle infrastructure de transport est de nature à modifier l'environnement socio-économique des régions qu'elle dessert. Elle a une influence sur l'environnement, l'organisation de l'espace, la localisation des activités et le développement de certaines d'entre-elles ; avec toutes les conséquences associées sur l'économie : emploi, démographie, localisation de l'habitat, transformations sociales. Pour apprécier l'effet des liaisons ferroviaires à grande vitesse sur l'aménagement du territoire, L'OEST, la DATAR, et la DTT, ont entrepris des études visant à mettre en évidence les effets socio-économiques du TGV Atlantique sur 2 villes nouvellement desservies, Nantes et Le Mans. Cet article présente quelques résultats relatifs à la 1^{ère} phase de l'étude réalisée au Mans. L'étude sur le terrain a été réalisée par le GREGUM, Groupe de Recherche en Géographie Sociale de l'Université du Mans. Le rapport d'étude sera disponible d'ici quelques semaines à l'OEST.

La démarche : un suivi «avant-après»

La démarche retenue pour l'étude consiste en la réalisation avant la mise en service d'un «état des lieux» de l'armature économique, sociale, urbaine, du Mans, permettant de comprendre dans le temps et dans l'espace les dynamiques propres à l'agglomération. D'ici quelques années, il sera réalisé une étude analogue, afin de déduire les changements imputables au TGV. Il a été procédé :

- à un relevé d'indicateurs statistiques relatifs à l'activité économique, aux implantations d'activité, à l'immobilier, et au tourisme,
- à des analyses spécifiques sur des zones géographiques ou secteurs d'activité 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.

Le contexte économique : désindustrialisation et tertiairisation

L'analyse du tissu économique de la ville, en terme d'activité et d'emploi, ne paraît pas la plus riche d'enseignements sur les retombées potentielles du TGV, au stade d'une phase d'observation "avant" la mise en service. Elle n'en est pas moins nécessaire : les évolutions inhérentes au TGV procéderont d'un enchaînement vis à vis duquel la situation économique de la ville n'est pas neutre. Retenons en donc quelques éléments essentiels.

Le Mans, agglomération de 200 000 habitants sans grande dynamique démographique, est le pôle majeur d'emploi de la Sarthe. La structure des activités s'est profondément modifiée depuis la crise des années 70. Autrefois centre industriel majeur (avec la présence de Renault notamment), les restructurations industrielles y ont été particulièrement fortes. Le tissu industriel local semble aujourd'hui relativement sous-qualifié, voué à des 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. Toutefois, ceux-ci se développent plutôt moins que dans l'ensemble du pays. Il apparaît une certaine sous-représentation du tertiaire supérieur, dominé par certaines grandes entreprises (les Mutuelles du Mans, les Comptoirs Modernes...), et affecté sans doute par la concurrence de la région parisienne toute proche.

*TGV et polarisation
parisienne*

A 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. Elle n'a été abordée qu'à travers des entretiens auprès de responsables d'entreprises du secteur tertiaire du Mans, qui ne peuvent être que le reflet d'intentions. La phase d'observation après la mise en service apportera davantage d'éléments de réflexion.

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. Si le TGV bénéficie d'une excellente image de marque, il est frappant de constater que la réflexion des entreprises sur le TGV est très peu avancée.

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 les réponses des responsables enquêtés ne permettent pas de 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.

Les enquêtes ayant été réalisées exclusivement au Mans, nous n'avons recueilli aucune information concernant d'éventuelles décentralisations d'entreprises parisiennes au Mans. En outre, la question spécifique des migrations quotidiennes n'a pas été abordée dans cette étude.

*TGV et
recomposition du
milieu urbain*

La mutations économiques ont aussi des traductions spatiales sous la forme de relocalisations des activités. Les années de croissance ont été marquées au Mans comme ailleurs, par le développement des zones d'activité, sous forme de créations, d'extensions ou de délocalisations urbaines. La 1^{ère} partie des années 80 voit la poursuite du remplissage des zones industrielles, l'essor des surfaces commerciales périphériques et la mise en oeuvre progressive de zones artisanales, de pépinières d'entreprises.

A partir du milieu des années 80, on assiste à la «redécouverte» du centre comme espace majeur, grâce à de nombreuses opérations dans lesquelles les collectivités locales sont fréquemment partie prenante. Mais les investisseurs privés, sous l'effet de la reprise économique, sont de nouveau là. Les friches industrielles datant de la crise, ont laissé vacant 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.

AMENAGEMENT

C'est dans ce contexte qu'il faut analyser l'arrivée du TGV. Outre qu'il a fallu repenser rapidement le rôle de la gare et son environnement immédiat, l'opération immobilière la plus ambitieuse de ces dernières années au centre-ville, la construction du centre d'activités Novaxis, directement liée à l'accueil du TGV (14000 mètres carrés dont une large part de surface de bureau), apparaît déjà comme un succès commercial. La 1^{ère} tranche est terminée et entièrement commercialisée, les travaux de la seconde tranche commencent.

Des effets d'entraînement se dessinent dans lesquels gare TGV et centre d'affaires 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. Les quartiers gare-sud et gare-ouest, non encore entraînés dans cette dynamique, disposent encore d'un fort potentiel de recyclage foncier et immobilier. Il semble que si la conjonction des initiatives privées et publiques se prolonge, 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. Il naît dans le quartier de la gare une certaine dynamique résidentielle - encore faible, mais qui pourrait bien se développer.

En revanche, la zone d'activité dite «Technopôle de l'Université», qui constitue un important investissement tertiaire, ne semble pas associé à la dynamique TGV.

Le tourisme d'affaires : perspective et réalité

Les séjours d'affaires, au Mans, sont relativement nombreux et de nature variée du fait du rôle moteur de certaines entreprises (Renault, les Mutuelles du Mans) qui accueillent de nombreux cadres ou stagiaires. L'activité de congrès, modeste malgré la construction d'un Palais des Congrès à vocation touristique, pourrait connaître un développement pour peu que la municipalité adopte une politique active en matière de communication, du fait de la nouvelle offre de transport, et ce malgré la concurrence vigoureuse d'Angers, Nantes, La Baule, également desservies par le TGV.

L'intensification récente des séjours d'affaire, a conduit au développement du secteur hôtelier de chaînes : des hôtels se sont installés le long des axes routiers, deux autres 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 amoindrie par une probable multiplication des voyages aller-retour dans la journée.

La Sarthe, département de tourisme rural

La ville du Mans est riche d'un patrimoine historique remarquable. Mais malgré des efforts de valorisation, des grands rassemblements (les 24 heures du livre, les "scénomanies" et surtout les célèbres 24 heures du Mans qui drainent chaque année 350 000 visiteurs), Le Mans n'apparaît pas encore comme une ville de séjour touristique.

La Sarthe est avant tout un département de tourisme rural (120 000 visiteurs par an). La fréquentation est locale, bien sûr, mais aussi nationale et internationale, la position de carrefour sur les axes de transit Nord-Sud et Est-Ouest de vacances en faisant un lieu privilégié de séjours de courte durée. Malgré des efforts d'investissement, des sites et des équipements de qualité- en particulier les installations fluviales-, 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 locaux du tourisme, sous forme de séjour à l'intention de la clientèle parisienne, intégrant un trajet en TGV.

Les résidences secondaires : entre sarthois et parisiens

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 ou de la Sarthe. Les Franciliens occupent en priorité les espaces de l'est du département, directement tourné vers le bassin émetteur selon un rapport très étroit avec le réseau routier et autoroutier. 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 une investigation plus poussée montre qu'il existe une forte proportion de possesseurs de résidences secondaires, habitant dans les quartiers parisiens proches de la gare Montparnasse, ainsi que de la future gare d'interconnexion de Massy. Un rapide calcul de l'arbitrage entre le coût et le temps de transport, montre que pour ceux-ci, l'usage du TGV pourrait devenir une stratégie gagnante, y compris pour une famille (du fait notamment de la congestion automobile sur l'autoroute de l'Ouest, et moyennant une organisation adaptée, telle la possession d'une voiture «secondaire» ou «de week-end» basée au Mans). Il existe sans doute là un marché aujourd'hui inexploré. ■

