

**APPEL D'OFFRE DE RECHERCHE**  
**DATAR / Observatoire Économique et Statistique des Transports**

**LE MANS, 6 ANS APRÈS L'ARRIVÉE DU TGV**

**VOLUME I**

**J. Chevalier (coordination), D. Amiard, N. Djéridi, R. Dodier**

**Groupe de Recherche en Géographie Sociale**

**ESO - Espaces géographiques et Sociétés, URA CNRS 915**

**Université du Maine - Le Mans**

**Octobre 1995**

**APPEL D'OFFRE DE RECHERCHE**

**DATAR / Observatoire Économique et Statistique des Transports**

**LE MANS, 6 ANS APRÈS L'ARRIVÉE DU TGV**

**VOLUME I**

**J. Chevalier (coordination), D. Amiard, N. Djéridi, R. Dodier**

Groupe de Recherche en Géographie Sociale

ESO - Espaces géographiques et Sociétés, URA CNRS 915

Université du Maine - Le Mans

Octobre 1995

## TABLE DES MATIERES

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

## Introduction

En 1989, l'Observatoire Économique et Statistique des Transports nous proposait d'évaluer le contexte dans lequel le TGV Atlantique allait faire son entrée au Mans, suite à l'ouverture de la ligne nouvelle mise en service en septembre 1989. Ce travail se traduisit par un rapport de recherche intitulé *Le Mans à l'arrivée du TGV Atlantique*. Cette recherche s'inscrivait dans des thématiques définies. Quatre grandes parties reprenaient ces thèmes. La première traitait des activités et des emplois, de leurs restructurations et recompositions, des dynamiques de localisation à travers la multiplication et la spécialisation des espaces d'activités. Une seconde partie centrait l'attention sur les activités et emplois du tertiaire supérieur liés à la production, aux services, à la recherche-développement; évaluant les forces, les retards et l'inégale dynamique. La troisième partie était consacrée aux dynamiques résidentielles, insistant sur la succession de deux mouvements opposés : à la diminution de l'offre nouvelle du début des années 80 succédait une relance de la construction neuve. Dans la dernière partie, le regard se portait vers les activités du tourisme de loisirs et d'affaires, insistant sur l'organisation de l'espace et les mutations en cours.

Cette recherche, visant à établir un état des lieux, évitait toute démarche déterministe. L'objectif des chercheurs rassemblés consistait à observer, à partir d'indicateurs variés, la manière dont fonctionnaient les dynamiques urbaines au Mans. Pour ce faire, deux principes avaient été retenus. Le premier consistait à ne pas s'enfermer dans une échelle unique d'observation. Il ne s'agissait pas seulement de lire ce qui se passait au Mans mais bien de saisir des mouvements pouvant se manifester - de manière inégale le plus souvent - dans la ville-centre, le reste de l'agglomération, la Sarthe et d'introduire des comparaisons avec d'autres agglomérations de l'Ouest et notamment des Pays de la Loire. L'approche globale, articulant plusieurs échelles de référence, permettait de mettre en évidence les contextes généraux et structurels, parfois d'échelle nationale voire internationale, et les contextes conjoncturels et locaux. Le second principe consistait à prendre une assez longue période d'observation. Empiriquement, nous avons décidé de porter l'attention sur les années 80. Elles nous paraissaient suffisamment riches pour définir les grandes tendances des dynamiques urbaines. Mais l'analyse longitudinale ne pouvait être totalement enfermée dans cette durée. A plusieurs reprises, dans les différentes thématiques, il apparut souhaitable d'emboîter notre période de référence dans des échelles de temps plus longues, permettant ainsi de proposer des lectures et des interprétations plus riches et pertinentes.

L'objectif de cette recherche consistait à disposer d'un ensemble de données et d'analyses bien inscrites dans un contexte (Le Mans) et une date (1989) avant que l'agglomération ne soit desservie par le TGV. Derrière cet objectif se profilait évidemment la possibilité, plus tard, de reprendre et de prolonger cette étude. C'est ainsi que l'OEST et la DATAR nous proposèrent en 1995 de conduire une nouvelle recherche portant sur "les effets socio-économiques du TGV au Mans". La méthode mise au point en commun à travers le cahier des charges de l'étude, les conditions du financement aussi, ont conduit à organiser la recherche sur deux plans articulés. Le premier plan consistait à mettre à jour l'étude réalisée en 1989, en reprenant la problématique spatio-temporelle retenue pour la piloter. En s'attachant à mettre en lumière les évolutions et les différenciations géographiques constatées à travers certaines réalités urbanistiques, économiques, sociales, supposées sensibles, parmi d'autres facteurs, à l'amélioration de la desserte ferroviaire. Le second plan concernait plus spécialement l'approche focalisée sur les "effets TGV"; la première partie de l'étude devant permettre d'émettre des hypothèses qu'il convenait de vérifier de manière empirique.

Ce premier volume du rapport de recherche, qui en comporte deux, présente les résultats des études centrées sur les objectifs constituant le premier plan du cahier des charges. Il rassemble quatre textes. Le premier dessine la manière dont les relations entre l'agglomération et le TGV se sont nouées et construites, depuis la décision d'ouvrir le chantier du TGV Atlantique en 1981 jusqu'à aujourd'hui. Vient ensuite une analyse de l'évolution des activités économiques tertiaires, ciblant quelques branches témoins des services capables d'apporter des éclairages sur les effets conjoncturels ou locaux. Le troisième texte met l'accent sur les conditions, les modalités et la durée de la relance de la construction neuve, tant dans le domaine résidentiel que dans celui des locaux destinés aux activités. Enfin, pour terminer, sont étudiées les caractéristiques du tourisme d'affaires et de congrès, en insistant sur le rôle de certaines entreprises mancelles et la diversité des structures et des lieux.

## **Le Mans et le TGV : des relations complexes**

**Jacques CHEVALIER**

L'histoire entre Le Mans et le TGV s'inscrit déjà dans une relative longue durée. Lorsque fut décidée la réalisation du TGV Atlantique en 1981, l'intérêt est déjà en éveil. Cet intérêt aura l'occasion de s'exprimer dès l'année suivante, lorsque le ministère des transports lancera la consultation auprès des élus des collectivités territoriales concernant le tracé du futur TGV. Le 29 juin 1982, conformément au souhait exprimé par la Ville, le Conseil de la CUM demandait le transit du nouveau train par la gare du Mans et souhaitait que soit engagée "une politique audacieuse d'aménagement de (celle-ci) qui pourrait être menée conjointement par la SNCF, la CUM, la Ville, le Conseil général et la Région". Après bien des réticences exprimées par la SNCF à propos du transit par la gare historique, le TGV finira par arriver en gare du Mans en septembre 1989. Mais l'histoire ne s'arrête pas à cet événement. Depuis, les élus n'ont jamais cessé de demander l'amélioration de la desserte. Ils ont par ailleurs entrepris et poursuivi une politique volontariste de développement de nouvelles activités en liaison directe avec la gare TGV, à travers le Centre d'activités Novaxis. Mais l'histoire entre Le Mans et le TGV n'est pas seulement une affaire d'élus. Les usagers, en particulier les migrants réguliers entre l'agglomération et Paris, participent aussi à cette histoire. Les conflits concernant les tarifs et les modalités d'usage du train, entre ces migrants et la SNCF, ont ponctué toutes les premières années de cette décennie. Enfin, cette histoire se poursuit. Le lancement du débat public à propos de la réalisation du TGV Bretagne-Pays de la Loire prolongeant la ligne nouvelle actuelle, fin 1994-début 1995, montre combien l'agglomération et le département restent fortement impliqués, sont prêts à défendre des acquis et en obtenir, si possible, de nouveaux.

### **Contournement et nouvelle gare ou passage dans la gare historique?**

Dès l'origine du projet, pour les représentants de l'agglomération, il ne fait aucun doute que le nouveau train doit passer par la gare historique et non dans une nouvelle gare installée sur un contournement. C'est ce qui est affirmé, et justifié, avec vigueur par la Ville et la CUM fin juin 1982. Mais l'option de la SNCF ne s'inscrit visiblement pas dans cette perspective. En mars 1983, après que se soit déroulée la première réunion de concertation entre les élus de la Ville, de la CUM et les représentants de la Direction générale de la SNCF, celle-ci continue à établir le contournement comme principe de la desserte du Mans. Son argumentation repose sur deux éléments : les difficultés à aménager l'actuelle gare pour le passage des TGV, la nécessité de faire profiter les voyageurs à destination de Rennes et

Nantes de l'effet grande vitesse le plus loin possible, donc au-delà du Mans. Entre avril et juin 1983, les conseils municipal et communautaire montrent de nouveau leur détermination à s'opposer au contournement; et demandent que la SNCF réalise une étude comparative de coût entre le contournement et l'aménagement de la gare. L'offensive n'est pas seulement conduite en direction de la SNCF. Les maire et président de la CUM demandent au Conseil général, divisé à propos de cette question, de défendre la position des élus manceaux. En août 1983, la SNCF et le ministère des transports acceptent le principe de conduire une étude comparative. Ce n'est qu'en mai 1984 que sera confirmée la décision de différer le contournement, au profit d'un aménagement de la gare.

Ce bras de fer entre l'agglomération et la SNCF à peine terminé, les élus engagent de nouvelles interventions afin que la SNCF prenne en compte deux aspects : l'ouverture de la gare vers le sud, la réalisation d'un équipement d'activités, greffé au sud lui aussi. En octobre 1984, débute les premières réunions de concertation entre les élus et la SNCF à propos de ces deux questions.

#### **L'aménagement de la gare historique : "une chance pour Le Mans"**

L'année 1985 apparaît décisive. La SNCF confirme qu'elle accepte l'ouverture vers le sud de la gare et propose de vendre un terrain de 5 ha sur ce versant, vente qui suppose de déménager les activités conteneurs de la SNC et le centre SERNAM. Mais, alors que les élus locaux et la SNCF commencent à négocier les modalités de l'aménagement, certains élus du Conseil général et le Comité d'Expansion économique expriment encore des regrets concernant l'abandon du contournement.

La dynamique est cependant lancée. Rien, désormais, ne va venir la contrecarrer; même si la concertation s'avère parfois longue et laborieuse car le projet de réaménagement apparaît complexe et demande à être clairement défini, tant du côté de la Ville que de la SNCF. Il faut, en effet, délimiter l'espace utile, négocier la cession des terrains SNCF, envisager le déplacement de certaines activités, établir les échéanciers. Dans le même temps, Ville et CUM poursuivent leur idée de Centre d'activités greffé à la gare, demandent conseils et soutiens (Conseil général, Comité d'Expansion, CCI, Région), rencontrent des partenaires potentiels (DATAR, SCET, Garonor, Thomson, Technopole-Service, etc.). Et, fin 1986, persuadés que le temps jouent contre leur projet, le maire et le président de la Communauté propose la création d'un "syndicat mixte d'étude, de promotion et d'aménagement d'un Centre d'affaires Gare TGV". Très rapidement, le Conseil général et la CCI approuvent ce projet; alors que la Région décline, pour sa part, toute adhésion. Début 1987, le syndicat mixte est constitué, réunissant des partenaires (Ville et CUM d'une part, Département et CCI

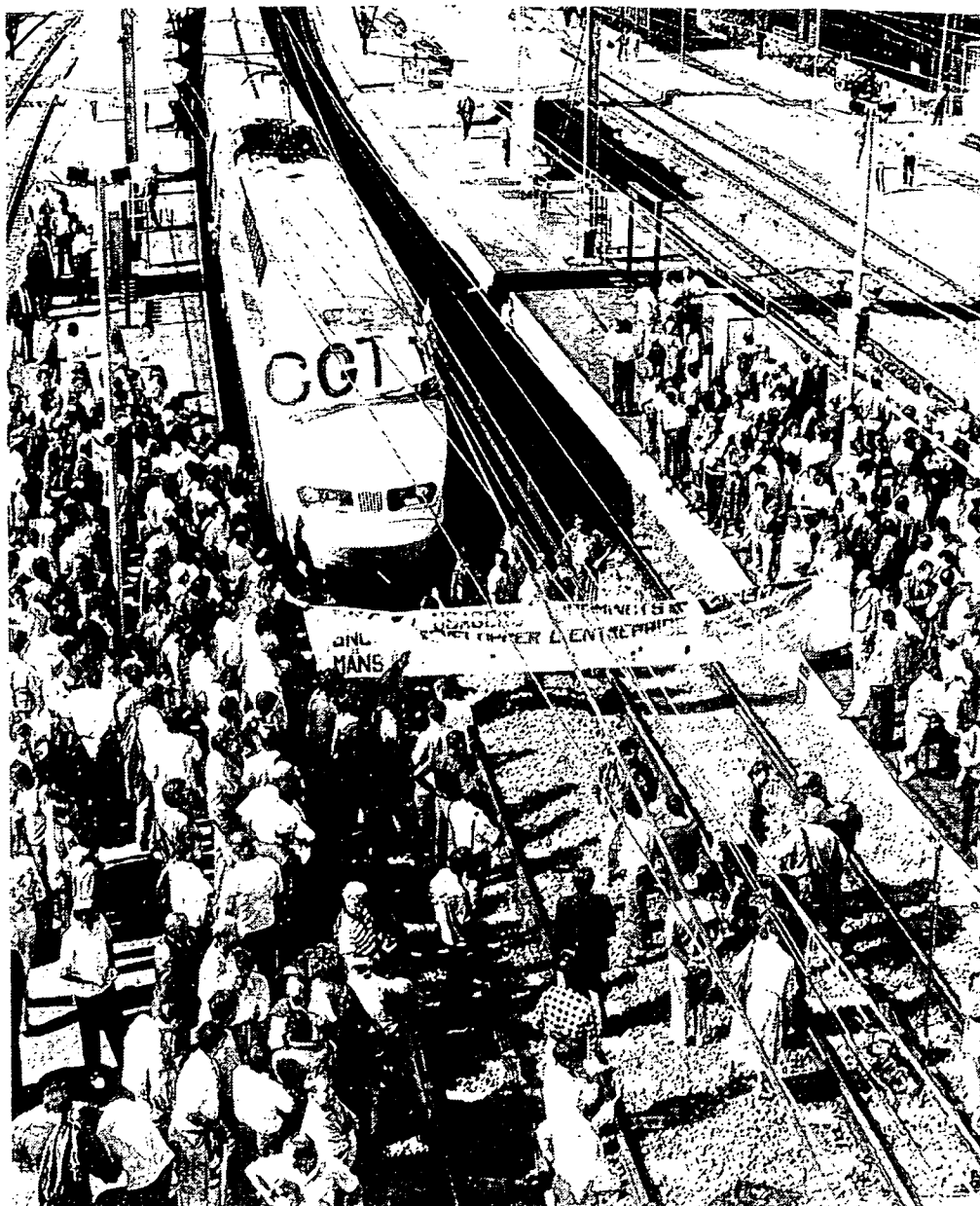
d'autre part) que tout opposait depuis les élections municipales de 1977 qui avaient donné le pouvoir municipal et communautaire aux tenants de l'"Union de la Gauche". Au sein de ce syndicat, l'agglomération (Ville et CUM) limite sa participation à 50% des apports et des délégués, ce qui la place toutefois en position dominante. Avec un budget total évalué à l'époque à 17,4 millions de F., représentant pour partie les coûts les plus immédiats (transfert des activités SNCF et acquisition des terrains (5 ha) que celle-ci accepte de céder pour 6,5 millions de F.), la phase de conception et de réalisation peut débuter. La SNCF entreprend les déménagements et travaux nécessaires à l'aménagement de la gare. Le syndicat mixte concentre désormais toute son énergie à prédéfinir le Centre d'activités et à mettre en oeuvre les voiries et réseaux. En septembre 1989, la ligne à grande vitesse est ouverte au service commercial. Désormais, les TGV entrent dans une gare réaménagée, bientôt dotée de deux ouvertures, et Le Mans se situe à moins d'une heure de Paris. Presque simultanément, les élus éprouvent une fierté légitime à montrer l'achèvement de la première phase de leur Centre d'activités Novaxis, un des éléments porteurs du projet technopolitain qu'ils ont dessiné pour la ville. Mais ces événements n'invitent pas nécessairement tous à se réjouir.

### **Inauguration de la ligne nouvelle : espérances et déceptions**

L'ouverture de la ligne nouvelle, et le rétrécissement spectaculaire de la distance-temps qu'elle entraîne entre Le Mans et Paris, est saluée avec enthousiasme par les élus de l'agglomération et des responsables d'entreprises fortement impliquées dans des relations fréquentes avec la capitale. Les élus ne manquent pas, alors, de rappeler leurs sept années de travail et de démarches pour qu'aboutisse le processus de desserte de la gare centrale et de concrétisation du Centre d'activités Novaxis. Ils voient dans cette nouvelle proximité de Paris une chance pour stimuler les énergies de l'agglomération et du département. D'autant que de nombreux espoirs sont placés dans la perspective de délocalisations d'activités. Des responsables économiques saluent le gain important de productivité que va apporter la diminution du temps de parcours.

Les élus et responsables économiques locaux n'apparaissent pas comme les seuls satisfaits. La SNCF peut se prévaloir, dès le service d'hiver 1989-90 d'un bon résultat commercial, résultat qui va rapidement se consolider. L'observation des fréquentations dès les deux premières années révèle un franc succès. Ceci est surtout vrai pour la mobilité que l'on peut qualifier de professionnelle, mobilité qui concerne donc principalement les trains du matin (pour des voyageurs se rendant à Paris pour la demi-journée ou la journée) et de fin d'après-midi (voyageurs repartant du Mans après un séjour dans la ville). Les trains permettant d'arriver à Paris avant 9 H 30 voit leur fréquentation augmenter de 70% entre 1989 et 1991. Quant à ceux quittant Le Mans après 17 H, c'est par 2,25 que sont multipliés





*Les deux TGV ont été bloqués une heure en gare du Mans.*

Source : Ouest-France, 21 septembre 1989

Le jour de l'inauguration de la ligne nouvelle, deux TGV transportant les invités, venant de Rennes et Nantes à destination de Paris, sont arrêtés et retenus une heure en gare du Mans. Cette manifestation, organisée par la CGT, rassemble au-delà des cheminots, "pour un TGV au service du public et non des hommes d'affaires".

Le même jour, les élus sarthois invités à l'inauguration officielle boycottent celle-ci. Une délégation, dirigée par le maire, les présidents de la CUM et du Comité d'Expansion (par ailleurs vice-président du Conseil général, député et maire de Sablé-sur-Sarthe), se rend cependant à Paris en soirée afin de rencontrer le ministre des transports pour obtenir une meilleure qualité de service pour Le Mans et Sablé ainsi qu'une diminution des tarifs d'abonnement.

les voyageurs durant la même période. Aujourd'hui, avec 1,2 millions de voyageurs TGV par an dans le sens Le Mans-Ile-de-France et 300 000 à destination des autres villes de l'Ouest, Le Mans représente un des grands gisements de voyageurs TGV de l'Ouest mais aussi un des grands potentiels puisque les relations par autoroute vers l'Ile-de-France concernent encore, chaque année, 2,5 millions de voyageurs.

Toutefois, cet enthousiasme pour le nouveau moyen de transport est fortement compensé par un ensemble de déceptions.

La première réside dans l'augmentation importante du prix des billets. Les voyageurs du Mans, bénéficiant pleinement de l'effet grande vitesse, apparaissent également comme ceux pour lesquels l'augmentation est la plus importante. Pour les usagers occasionnels, selon les heures, le prix se trouve en effet augmenté de 25 à 60 %. Pour les abonnés, c'est une augmentation de 85 % qu'ils doivent subir. Longtemps, la SNCF est demeurée énigmatique à propos de la question du prix, tout en prévenant que celui-ci serait en relation avec le nouveau service rendu (réduction du trajet de l'ordre de 45 minutes par rapport au meilleur train classique). Mais personne osait imaginer de telles augmentations. Ces nouveaux tarifs connus à la mi-juillet 1989 provoquèrent des protestations venant de tous bords : des responsables de la Ville et de la Communauté urbaine, du Conseil général, des différents partis politiques et syndicats, des usagers quotidiens, de chefs d'entreprises. Ces protestations mancelles et sarthoises furent relayées dans d'autres villes et départements desservis par le TGV Atlantique, même si l'augmentation des tarifs y était moins sensible. Toutefois, dans cet ensemble de protestations, celle des élus manceaux mérite d'être individualisée. Il faut y voir d'abord le rôle habituel d'élus défendant leurs administrés et clients occasionnels ou réguliers de la SNCF. S'y ajoute, secondairement, la déception que le TGV ne permettra pas de faire fonctionner un effet sur lequel ils comptaient : provoquer l'installation au Mans de salariés d'Ile-de-France travaillant à Paris, notamment de cadres, à la recherche de coûts immobiliers et de conditions d'existence meilleures qu'en banlieue et migrant quotidiennement entre la ville et Paris. Par les prix pratiqués, le TGV ne peut devenir un nouveau type de train de banlieue.

A cette première déception s'ajoute celle concernant les horaires et les fréquences. La mise en service du TGV s'effectue dans un premier temps avec un nombre limité de rames. Vont donc coexister les rames classiques (Corail) parcourant l'ancienne ligne et les TGV empruntant la nouvelle. Or les horaires et les fréquences des TGV passant par la gare du Mans, en provenance ou en direction de Paris, n'apparaissent guère satisfaisants. Nombreux sont les Manceaux qui éprouvent le sentiment que le TGV constitue surtout un

moyen de transport destiné aux Parisiens et aux habitants de Rennes et Nantes. Surtout pour ceux qui doivent arriver très tôt le matin à Paris. Ces derniers, en effet, subissent alors la contrainte d'un train Corail dont l'heure de départ est avancée. Si l'insatisfaction est grande pour les relations avec Paris, elle est au moins aussi importante lorsque sont examinées les relations entre Le Mans et Rennes ou Nantes. Les conditions d'horaire et de fréquence apparaissent nettement dégradées, en particulier avec la capitale de la Région. Une étude des horaires et des fréquences réalisées par le Syndicat National des Usagers des Transports (SNUT) montrera bien, début 1991, cette dégradation avec Nantes et plus encore Saint-Nazaire; dégradation dont sont victimes les Manceaux et davantage encore les habitants de la région de Sablé. La question du désenclavement du Mans et de la Sarthe dans la région Pays de la Loire redevient une question d'actualité. Cette déception ne constitue pas une particularité mancelle et sarthoise. En Mayenne, notamment, relayant les sentiments de leurs administrés, les élus ont vraiment le sentiment qu'ils devront se contenter de regarder passer les TGV.

Une autre déception concerne une population plus limitée mais importante dans l'histoire économique, sociale et politique du Mans : les cheminots. Historiquement, la ville du Mans a bénéficié du développement du chemin de fer. L'"étoile du Mans" en fait depuis longtemps une place importante. Mais l'histoire ferroviaire n'est pas seulement liée à l'existence de ce carrefour et au transit des voyageurs. Un triage, un dépôt, des ateliers de réparation de matériel ferroviaire, ont contribué à former une importante population d'employés et d'ouvriers ayant une forte identité et attachés à la défense de leur entreprise et du site manceau. Cette défense, ils l'assurent depuis longtemps à travers leurs syndicats, parmi lesquels la CGT occupe, par tradition, une place importante. C'est parmi les agents de conduite que la déception s'exprime avec le plus de vigueur. A l'époque de la mise en service du TGV, le dépôt représente plus de 300 agents. 215 conducteurs y sont attachés. Et parmi ceux-ci une trentaine ont la qualification pour conduire des trains à 200 Km/h. Or aucun aucun conducteur manceau n'a accédé à la conduite des TGV. Il apparaît exclu, par ailleurs, que Le Mans devienne un des dépôts TGV de l'Ouest; Paris-Montrouge, Rennes et Nantes obtenant ce rang. Les agents SNCF du Mans, et pas seulement les agents de conduite, ont l'impression de subir une punition, conséquence de la combativité dont ils ont toujours témoigné. Mais au-delà de ce sentiment de punition, ils sentent combien est devenue fragile la position du Mans, en particulier de son dépôt, à travers la mise en place du dispositif TGV. En particulier, ils sentent bien la menace pesant à moyen terme sur les effectifs, au fur et à mesure qu'augmentera le nombre de rames TGV au détriment des rames Corail. Cette déception et cette inquiétude expliquent la grève conduite le jour même de l'inauguration, déception et inquiétude relayées par les élus de la Ville et de la CUM qui,

depuis 1977, ont toujours soutenu les opérations de défense conduites par les salariés des deux entreprises mancelles les plus ouvrières : la SNCF et Renault.

### **Une nouvelle période de tensions avec la SNCF : 1989-1993**

Entre 1985 et l'été 1989, les relations entre les élus et la SNCF s'étaient nettement améliorées, bien que les élus aient toujours témoigné d'une relative méfiance à l'égard des responsables de l'entreprise nationale. A partir de l'été 89, ces relations se dégradent de nouveau; les élus jouant de nouveau leur rôle de défenseurs des intérêts des populations mancelles et sarthoises.

Leur principal grief associe la question du prix et celle de la desserte. Accusant la SNCF d'avoir mis au point un "service à deux vitesses" inégalitaire, les élus posent deux revendications : que la SNCF mette en place des trains Corail à des horaires satisfaisants permettant d'avoir un choix relatif en fonction de ses moyens, qu'elle abaisse le coût d'usage du TGV, en particulier pour ceux qui sont contraints à des déplacements quotidiens vers Paris. C'est cette dernière revendication qui pèsera avec le plus de continuité sur les relations entre les élus et la SNCF.

Dès que les nouveaux tarifs sont connus, l'Association des Voyageurs Usagers des Chemins de fer (AVUC) va intervenir pour obtenir le soutien des élus. Ceux-ci, qu'ils soient de l'agglomération ou du département, toutes tendances politiques confondues, s'empressent de s'associer aux revendications des usagers, d'autant qu'ils expriment les mêmes. Dès le soir de l'inauguration officielle, à laquelle les responsables sarthois refusent de participer, une délégation d'élus et de membres de l'AVUC effectue un déplacement à Paris où elle est reçue par le ministre des transports. Réitérant les principales revendications formulées, cette délégation va obtenir que soit ouverte une concertation concernant les tarifs des abonnés. Désormais, cette question va revenir régulièrement et, pendant plusieurs années, soulignera les tensions persistantes avec la SNCF. En effet, dans un premier temps, la SNCF accepte de modérer provisoirement l'augmentation des tarifs des anciens abonnés mais fait jouer pleinement celle concernant les futurs usagers réguliers. Calmant le jeu, cette décision ne règle pas les problèmes d'usage et de prix, qui surgiront d'année en année; chaque fois que la SNCF modifiera ses tarifs ou les conditions d'utilisation. Ces problèmes se traduiront par des manifestations organisées par l'AVUC, ses membres bloquant les TGV en gare du Mans ou imaginant d'autres interventions afin de se faire entendre et obtenir des concessions de la part de la SNCF. En 1990, en 1991 (en avril et octobre), en 1993 encore, l'AVUC - bénéficiant du soutien des élus - organise des opérations de blocage qui permettront d'atténuer les effets tarifaires. Il faudra attendre 1994 pour que la SNCF opte

La guerre des tarifs SNCF paralyse la gare du Mans

## Le coup de force des usagers



*Gare du Mans les usagers déterminés pour obtenir une négociation sur les tarifs. (Photos Philippe Blondel).*

Source : Ouest-France, 28 janvier 1993

La question du tarif des abonnements pour les usagers individuels faisant quotidiennement le trajet entre Le Mans et Paris détermine régulièrement des tensions fortes entre les adhérents de l'AVUC, soutenus par les élus, et la Direction commerciale de la SNCF.

Le blocage des trains représente un moyen de pression ou une menace, utilisé de manière limitée mais répétée entre 1989 et 1993. Le blocage effectué au matin du 27 janvier 1993 permettra aux abonnés mançoux d'obtenir temporairement une ristourne limitant l'augmentation de 8% qui devait entrer en vigueur au 1er février suivant.

enfin pour une attitude plus conciliante permettant d'éviter désormais les conflits majeurs. Ce qui ne signifie pas que les tensions aient totalement disparu.

Cette longue période de conflits et tensions entre usagers abonnés et SNCF invite à porter le regard sur cette catégorie particulière de clients. En 1989, au moment où le TGV est mis en service commercial, quelque 200 migrants quotidiens empruntent les trains Corail pour se rendre à leur travail à Paris. Dès l'été 89, ils porteront les revendications de l'AVUC et obtiendront de la SNCF un avantage tarifaire certain par rapport aux nouveaux abonnés. Toutefois, même si la SNCF n'encourage pas vraiment les migrations quotidiennes (prix élevé, contraintes de la réservation), force est de constater que leur nombre va progresser. Cette augmentation (environ 400 migrants quotidiens aujourd'hui) repose sur l'existence d'un moyen de transport rapide, l'amélioration progressive des dessertes au fur et à mesure de la mise en service de nouvelles rames, l'assouplissement des conditions d'utilisation. Mais le gonflement de l'effectif d'abonnés s'explique d'abord par le gisement d'emplois et la fluidité du marché du travail à Paris. Par rapport à une agglomération mancelle aux opportunités moins convaincantes : taux de chômage demeurant élevé, mobilité professionnelle plus difficile. Progressivement, ce sont ces nouveaux abonnés, venus aux déplacements vers Paris après la mise en service du TGV, qui vont devenir dominants dans la formulation des revendications de l'AVUC. Non seulement en raison de leur augmentation mais surtout à cause de la diminution du nombre des anciens abonnés. Fin 1994-début 1995, ces derniers, passés des Corail aux TGV, représentent seulement quelque 70 personnes. La plus grande part des migrants sont venus au déplacement Le Mans-Paris après la mise en service du nouveau train, notamment entre 1989 et 1993. Actuellement, trois catégories de migrants peuvent donc être individualisées, selon les tarifs payés. Les plus anciens ont conservé un abonnement à coût réduit, mais nettement supérieur à celui payé avant 1989. La seconde génération paie un abonnement au prix plus élevé mais bénéficie d'avantages (notamment la ristourne) obtenus grâce aux manifestations et négociations conduites par l'AVUC. Enfin, les migrants venus plus tardivement n'ont aucun avantage particulier. Pour ces derniers, un abonnement annuel dépasse les 30 000 F., soit quelque 5 000 F. de plus que pour les plus anciens.

#### **De nouveau la question du contournement**

Si la SNCF a abandonné en 1985 le projet de contourner Le Mans par le nord, cet abandon ne s'inscrivait que dans une perspective provisoire. Sur les cartes du réseau TGV, le contournement demeure une réalité. Et sur le terrain, la SNCF a déjà procédé à la définition du fuseau de tracé ainsi qu'à des achats fonciers.

La question du contournement réapparaît en 1990 lorsque les collectivités territoriales sont conviées à donner leur avis à propos du "schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse" qui sera adopté par le CIAT de mai 1991 et approuvé en avril 1992. La question est posée dans la perspective des futurs TGV Bretagne et pays de la Loire. Le contournement Connerré-La Milesse a pour objectif de faire éviter Le Mans aux trains qui pourront ainsi rejoindre Rennes ou Angers directement par une ligne nouvelle. Les réactions sarthoises sont sans ambiguïté : le contournement doit être évité afin que la desserte du Mans et de la Sarthe ne souffre pas de moins bonnes fréquences, et s'il ne peut être évité qu'il soit mis des conditions précises assurant une continuité de bonne desserte en gare du Mans. Pour les élus, comme pour les décideurs influents, de l'agglomération et du département, il ne peut être question de revenir en arrière. La SNCF a beau se vouloir rassurante (pas de projet de gare sur le contournement, qualité de la desserte du Mans ne méritant pas d'être revue à la baisse en raison de l'importance du trafic), la méfiance reste trop forte pour qu'élus et décideurs ne rappellent pas fermement leurs positions. Par ailleurs, ils affirment que le TGV représente désormais un trop puissant levier de l'aménagement du territoire pour que les décisions le concernant soient entièrement entre les mains de la SNCF. Ces positions étant rappelées, la question du contournement retourne dans l'ombre jusqu'en 1994.

Elle reviendra alors au premier plan, à l'occasion du débat public provoqué par la procédure de mise à l'étude du TGV Bretagne-Pays de la Loire. Ce débat public, initié dans le cadre de l'application de la circulaire Bianco de 1992, placé sous la responsabilité du Préfet de la Région Bretagne, s'inscrit dans une problématique comparable à celle réservée aux collectivités territoriales lors de la mise au point du schéma directeur national. En 1994, comme en 1990, il ne s'agit toujours de mieux desservir Rennes et l'ensemble de la Bretagne mais également Angers et toute la région de la Basse-Loire. Ce débat fait suite aux décisions de lancer la procédure d'étude du TGV Bretagne (février 1994), complétée quatre mois plus tard par celle d'articuler le projet de TGV Pays de la Loire au précédent, sous la pression des élus de cette dernière région fortement représentés, alors, dans le gouvernement. Au-delà de cette pression, l'argumentation d'une cohérence technique, territoriale et financière semble s'imposer. Ce changement conduit à bâtir un projet de débat se situant dans un cadre interrégional, sans doute plus facile à gérer; d'autant que la future ligne nouvelle prévue vers Rennes doit traverser la moitié de la Sarthe et la totalité de la Mayenne, départements situés en Pays de la Loire.

Dans ce cadre interrégional, la position de la Sarthe et de l'agglomération mancelle se trouve nécessairement difficile. L'opposition au contournement, si elle est

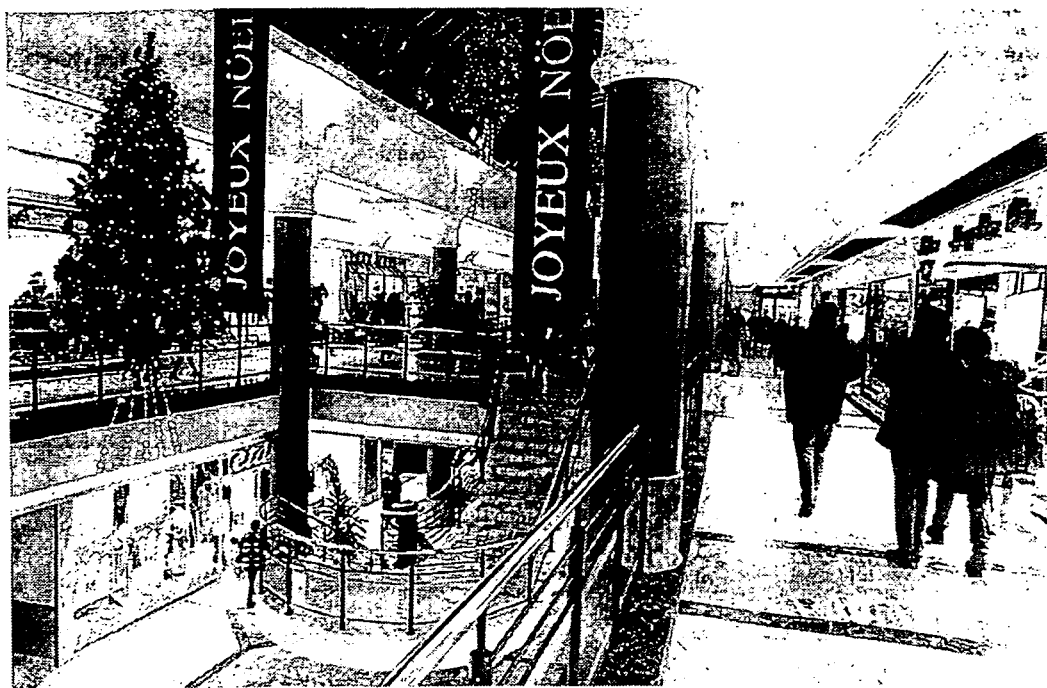
maintenue avec autant de vigueur qu'en 1990, conduit nécessairement à une confrontation d'intérêts non seulement vis-à-vis des élus et populations bretonnes mais également à l'égard des élus et populations des autres départements des Pays de la Loire, qu'ils soient concernés par l'une ou l'autre branche. Dans un premier temps, cette confrontation importe peu, semble-t-il, aux élus. Ceux-ci s'engagent en reprenant les positions développées quelques années plus tôt, dramatisant d'emblée le débat. Ceci eut pour effet de clore très vite toute possibilité de débat réel dans la Sarthe puisque les positions étaient déjà connues et répétées. Rien d'étonnant alors à ce que la contradiction entre les intérêts manceaux et sarthois d'une part et, d'autre part, ceux des autres régions et agglomérations de l'Ouest n'apparaisse une nouvelle fois en pleine lumière. Pour éviter de se laisser enfermer dans le piège d'une confrontation à travers laquelle Le Mans apparaissait positionnée sur des avantages acquis en 1989, empêchant les habitants des autres agglomérations et régions de l'Ouest de bénéficier pleinement du TGV, les élus manceaux et sarthois prirent alors l'option de déplacer le centre de gravité du débat. Deux manières furent utilisées. La première manière consiste à relativiser le verrou manceau en prenant l'exemple, autrement plus important à leurs yeux, du verrou mis en place par la région Ile-de-France pour empêcher le raccordement à grande vitesse entre le TGV Atlantique et le réseau national à grande vitesse (TGV Nord, TGV Sud-Est). La seconde repose sur la question de la desserte du sud-ouest de la sarthe et du sud de la Mayenne. Incontestablement, la manière de faire évoluer le débat, en particulier à travers la première manière, se traduit par une réussite. Le Mans et la Sarthe n'apparaissent plus alors comme l'agglomération et le département excentrés, gênant tout progrès de la desserte. Agglomération et département se positionnent dans une perspective dont tous les habitants de l'Ouest desservis par le TGV pourront tirer parti, et pas seulement les habitants de la Sarthe.

A travers une analyse rapide, ce déplacement du centre de gravité du débat pourrait être interprété comme l'application d'une tactique purement opportuniste. Cette interprétation ne résiste pas à une analyse sérieuse. Il s'agit bien d'une défense stratégique, aussi importante que celle conduisant à s'opposer au contournement de l'agglomération. Pour comprendre cette défense stratégique, un retour à 1989 s'impose. Cette année-là, quand le TGV est mis en service, les élus ne saluent pas seulement la réduction importante du temps de parcours entre Le Mans et Paris. Ils annoncent aussi l'importance que prendra rapidement l'interconnexion vers Lyon, puis vers l'aéroport de Roissy, la Grande-Bretagne et le Bénélux, avant de voir d'autres liaisons se développer au fur et à mesure de la mise en service du réseau européen de trains à grande vitesse. Leur vision est à moyen et long termes. Ils considèrent l'atout TGV dans sa globalité, comme un moyen de désenclavement extraordinaire pour une agglomération qui ne disposera jamais d'un aéroport. A cet égard, leur déception est grande. L'État, la SNCF sont accusés de ne pas mettre en oeuvre



La SNCF met Paris à 170 F du Mans aller-retour pour Noël

## Commerçants : le TGV de la colère



*Pour les fêtes de Noël, les commerçants en colère craignent une fuite vers Paris de la clientèle. (Photo Philippe Blondel).*

Source : Ouest-France, 1er décembre 1994

En novembre 1994, la SNCF lance une opération promotionnelle à destination des Manceaux. Les samedis 3, 10 et 17 décembre, ils pourront bénéficier d'un tarif particulièrement attractif, à condition d'emprunter l'un des deux TGV du matin (8 H 24 et 9 H 36) pour se rendre à Paris et de revenir, le même jour, par l'un des deux TGV de soirée désignés (18 H 45 et 20 H 50). L'objectif de cette opération commerciale, limitée dans le temps, est explicite : permettre aux Manceaux de se rendre dans les commerces parisiens afin d'y effectuer leurs achats de Noël.

Si cette initiative ne provoque pas de réaction particulière de la part des responsables des commerces situés dans les zones de la périphérie manceauise, il n'en est pas de même pour ceux situés en centre ville. Déjà soumis en fin d'année à la dure concurrence des grands magasins périphériques, ceux-ci accusent la SNCF de "concurrence déloyale" et de "détournement inadmissible de clientèle" pour des week ends considérés comme essentiels pour leur chiffre d'affaires.

complètement les perspectives auxquelles ils ont cru. Certes, la liaison avec Lyon est bien mise en service rapidement (1991) mais selon un itinéraire de train de banlieue entre Massy et le TGV Sud-Est. En 1995, nous en sommes toujours au même point. Certes, l'amélioration se concrétisera prochainement et permettra la liaison avec l'Europe du Nord-Ouest. Dans des conditions, toutefois, éloignées longtemps encore du projet initial, en raison de l'opposition des collectivités franciliennes concernées par le tracé et soutenues par leur Région. En privilégiant cette perspective globale, les élus sarthois se posent donc en défenseurs de toutes les populations de l'Ouest et des entreprises qui y sont implantées. Et ne limitent pas cette perspective au seul moment du débat public préalable au projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire. F. Fillon, président du Conseil général de la Sarthe, ne vient-il pas (septembre 1995) de favoriser la création d'une "association pour l'interconnexion du TGV Atlantique avec le réseau européen à grande vitesse", association qu'il préside et rassemblant élus des Régions, des Conseils généraux, des grandes villes, représentants des CCI, de tout le Grand Ouest, depuis la Bretagne, les Pays de la Loire et le Centre jusqu'en Midi-Pyrénées. Désormais, la question du contournement du Mans est redevenue secondaire. C'est sur d'autres fronts, autrement plus importants pour le désenclavement de l'Ouest atlantique et l'aménagement de son territoire dans une perspective européenne, qu'il faut agir. Sans l'ouverture du débat en Bretagne et Pays de la Loire, occasion de faire réapparaître la question du contournement du Mans, sans doute aurait-il été difficile d'assister à une telle mobilisation, aussi rapidement.

### **Conclusion**

La courte histoire des relations entre Le Mans et le TGV apparaît complexe. Toutefois, ce titre peut donner une idée inexacte de ces relations. Pour lever toute ambiguïté, disons préalablement que le TGV, lui-même, n'est jamais réellement en cause. Élus et populations de l'agglomération et du département ont plébiscité sa venue. Il fut attendu comme un formidable instrument de modernité du transport ferroviaire et un atout pour le futur. Une véritable relation positive s'est construite.

Cette relation positive se construit cependant toujours dans une contradiction entre les bénéfices et les coûts ou les risques que Manceaux et Sarthois peuvent espérer ou subir. Tantôt, ce sont les bénéfices qui l'emportent et ceux-ci apparaissent peu évoqués, sauf s'il contribuent à justifier la justesse de l'option de développement économique volontariste autour du TGV mise en oeuvre par les élus de l'agglomération et du département. Tantôt, ce sont les coûts et les risques qui surgissent. Fonctionne alors une mobilisation vigoureuse concernant une catégorie particulière de population (les usagers migrants quotidiens entre 1989 et 1993; les cheminots à travers une défense articulant intérêts manceaux, politique de

service public et acquis corporatistes; les commerçants du centre-ville en décembre 1994) ou/et les élus.

La complexité de la relation entre la ville et ce train vient donc de la difficulté à gérer les rapports entre les partenaires; parties prenantes de son développement, avant son arrivée, dans les années qui ont suivi celle-ci, dans le futur proche. Au coeur de cette relation difficile se positionnent la ville, la CUM, le département et la SNCF. La société nationale est accusée de vouloir imposer des vues purement techniques et financières qui ne conviennent pas aux élus qui pensent en termes d'aménagement du territoire et de service offert aux usagers. Mais, même lorsque la SNCF se rallie à la perspective aménagiste, elle demeure une entreprise financièrement étranglée par sa dette, obligée de rester dans les limites d'un budget très contrôlé par l'État. Elle ne peut donc répondre qu'imparfaitement aux attentes tarifaires des usagers, notamment de ceux empruntant les TGV quotidiennement, refusant, sur le réseau TGV, de jouer le rôle social auquel elle est contrainte sur les réseaux de banlieue.

La relation complexe ne fonctionne pas seulement à travers ce rapport élus, usagers, SNCF. L'État représente aussi un partenaire de poids, même s'il n'apparaît pas toujours en première ligne. Son poids se lit évidemment dans l'ombre de la SNCF. Il se traduit également dans l'ordonnancement qu'il fait du réseau TGV - national et européen -, à travers les débats qu'il provoque et dirige, des décisions qu'il prend quant à l'échéancier des réalisations. Toutefois, il apparaît plutôt dans une stature d'arbitre; celui auquel on a recours quand des difficultés se manifestent; celui aussi sur lequel on n'hésite pas à faire pression. A cet égard, la relation à l'État ne fut jamais vraiment négative dans le département quand cela concernait le TGV. La bipolarisation politique entre agglomération et département et les alternances politiques nationales ont sans doute permis au Mans et à la Sarthe d'obtenir l'essentiel dans la mesure où, concernant le TGV, il n'existait pas de discordance entre élus. C'est sur ce registre que la relation à l'État se prolonge.

Au-delà de ces partenaires principaux s'en dessinent désormais d'autres puisque, quelle que soit l'échéance, le TGV Bretagne-Pays de la Loire sera réalisé et qu'il faudra bien qu'existe une interconnexion correcte en banlieue sud de Paris. Ces nouveaux partenaires, ce sont des départements, des régions, des agglomérations. Dans ce nouveau contexte de multiplication des acteurs, la position du Mans et de la Sarthe peut devenir plus délicate. Il sera sans doute nécessaire aux élus de négocier un nouveau comportement, et de sortir du triangle élus locaux-SNCF-État dans lequel ils ont principalement vécu pendant plus de dix ans. Ils ont déjà fait l'expérience de ce nouveau comportement à travers le fonctionnement du

débat concernant le TGV Bretagne-Pays de la Loire, comportement se prolongeant par l'initiative récente de F. Fillion.

## L'EVOLUTION DU TERTIAIRE AU MANS

Rodolphe DODIER

Le secteur tertiaire, bien que prédominant sur le plan de l'emploi, reste assez méconnu, au Mans comme dans la plupart des autres agglomérations françaises. Le Mans garde même une image un peu vieillotte de ville assez industrielle, dominée par le secteur automobile et son réseau de sous-traitants travaillant dans la mécanique ou la plasturgie. Pourtant, le secteur tertiaire est depuis longtemps majoritaire dans le tissu économique local, d'abord sous l'impulsion du développement du tertiaire public et du commerce, relayés ultérieurement par les services marchands rendus aux particuliers et, plus récemment, aux entreprises. Durant les quinze dernières années, la croissance de l'emploi tertiaire a permis de limiter les dégâts induits par la désindustrialisation. Entre 1982 et 1990, elle a même engendré la croissance de l'emploi total, ce taux de croissance inter-censitaire étant pourtant la résultante d'une hausse dans le tertiaire et d'une forte baisse dans le secteur industriel. Le tertiaire est donc un secteur d'activité particulièrement dynamique dans la conjoncture économique contemporaine, sur le plan local comme sur le plan national.

Dans le rapport de 1989 concernant "Le Mans à l'arrivée du TGV Atlantique", le secteur tertiaire était abordé selon deux angles différents et complémentaires. L'analyse du "tertiaire supérieur", conçu en l'occurrence comme un regroupement de fonctions à fort contenu (encadrement, gestion, conseil, formation, recherche et valorisation), s'appuyait sur l'étude de la structure interne de toutes les entreprises (industrielles comme tertiaires) et consistait donc essentiellement en une analyse des structures de qualifications et du poids de ces qualifications dans chaque fonction. Or, l'impact potentiel du TGV sur ces structures d'emploi paraît a priori peu important, ou du moins ne peut être effectif qu'à long terme. Ce type d'investigations ne sera donc pas repris, d'autant que les sources disponibles ne permettent pas encore d'apprécier une quelconque évolution. La seconde entrée utilisait une analyse sectorielle de l'ensemble du tissu économique mancel, dans lequel le secteur tertiaire apparaissait comme le vecteur de la croissance de l'emploi. Il semble cependant nécessaire de compléter et d'approfondir cet aspect de la question du tertiaire au Mans, en particulier pour déterminer les véritables composantes de la croissance de l'emploi, surtout que le dynamisme et la vitesse des mouvements affectant cette branche (le rythme des créations et des disparitions est très rapide) la rendent particulièrement sensible aux recompositions spatiales. D'éventuels effets TGV ont donc plus de chance d'être observés dans ce secteur d'activité, ou du moins dans certains des segments le composant.

De plus, dans les deux cas, la source utilisée était l'Enquête Structure des Emplois (ESE). Or, malgré sa conception intéressante permettant l'analyse concomitante des branches

d'activités, des qualifications et des fonctions, cette source ne semble pas a posteriori la plus adaptée à l'étude des dynamiques de l'emploi dans le secteur tertiaire. Elle repose en effet sur une enquête auprès d'établissements d'une certaine taille (plus de 10 ou de 20 salariés selon la date de référence), le but initial étant l'application de la loi sur l'insertion professionnelle des handicapés. Or, la plupart des branches tertiaires et notamment les services aux entreprises sont composés d'une multitude d'entreprises personnelles ou de très petite taille. Les établissements de plus de 20 salariés font figure d'exception et peuvent être considérés comme les grands établissements du secteur tertiaire, d'ailleurs plus stables, à tout point de vue, y compris spatial, que les autres entreprises de la même branche. Pour respecter la réalité du secteur tertiaire, il est en fait nécessaire d'utiliser d'autres sources, plus complètes en termes d'emploi (ASSEDIC, URSSAF) ou exhaustives mais demandant des vérifications systématiques (SIRENE).

Le secteur tertiaire est le secteur d'activité le plus susceptible d'être affecté par des effets TGV. La petite taille des établissements est un facteur réduisant les freins à la mobilité, d'autant plus facile que les moyens de production sont particulièrement souples, à la fois peu nombreux et facilement transportables. Le local occupé est même généralement la principale immobilisation financière (avec les moyens informatiques), il suffit donc de peu de gains de productivité présumés ou l'espérance d'une amélioration substantielle des marges bénéficiaires ou du chiffre d'affaire pour amorcer la mobilité de l'établissement. De plus, certaines branches du secteur tertiaire sont particulièrement sensibles aux moyens de communication, de la rapidité de celle-ci dépendant la pénétration de certains marchés, l'amélioration de la collecte de l'information au sens générique, etc..., et donc l'augmentation de l'activité et/ou des marges bénéficiaires de l'entreprise.

Les éventuels effets TGV attendus concernent essentiellement les localisations. A l'échelle inter-urbaine, ils seront difficilement mesurables, les situations conjoncturelles et structurelles locales opacifiant quasi-complètement leur impact réel, d'autant que les villes choisies comme base de comparaison (Nantes et Angers, pour des raisons liées à l'accessibilité aux sources), sont également desservies par le TGV. L'accent devra donc être mis sur l'évolution des localisations intra-urbaines, en insistant particulièrement sur certaines branches des services rendus principalement aux entreprises, les plus dynamiques du secteur tertiaire actuellement et les plus susceptibles d'être touchées par des mouvements dans lesquels la présence du TGV a une certaine importance. De plus, l'opportunité que peut représenter le TGV a été valorisée par la mise en place d'opérations immobilières à vocation d'accueil d'entreprises tertiaires (NOVAXIS), incitées par la CUM et pilotées par le secteur privé, pourvues d'équipements de télécommunications de pointe (ZTA). Les possibilités d'installation dans un cadre assez institutionnel existent donc, mais les mouvements vers d'autres espaces moins organisés seront aussi recherchés. D'autres effets, structurels par

exemple (hausse des qualifications dans les branches tertiaires...) peuvent aussi être imaginés. Toutefois, les sources disponibles ne permettent pas encore d'apprécier ce type d'évolution, par ailleurs de temporalités certainement différentes (long terme plus que court terme).

### Un secteur dynamique

Le secteur tertiaire est à la base de la hausse contemporaine de l'emploi. Dans les Pays de la Loire, le nombre de salariés du secteur privé, qui est la composante principale de l'évolution de l'emploi, a augmenté de 7,24% entre 1982 et 1990 (Cf figure 1). Cette forte croissance est la résultante d'une désindustrialisation relative, surtout dans l'industrie des biens d'équipements (dont l'automobile), et de fortes hausses dans le secteur tertiaire, notamment dans les branches transports, services non marchands et, de façon encore plus nette, dans les services marchands.

#### EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE DANS LES PAYS DE LA LOIRE 1982-1990

| Branches                 | Evolution 1982-1990 en % | Soit     |
|--------------------------|--------------------------|----------|
| Industrie                | - 6,6 %                  | - 23 500 |
| Commerce                 | + 6,3 %                  | + 5 300  |
| Transports               | +22,9 %                  | + 6 000  |
| Services financiers      | + 4,0 %                  | + 900    |
| Services aux entreprises | +42,8 %                  | + 48 000 |
| Autres services          | +24,4 %                  | + 10 700 |
| Total                    | + 7,2 %                  | + 47 400 |

Source ASSEDIC

Figure 1

L'évolution du nombre d'emplois n'est cependant pas homogène sur l'ensemble du territoire. Ainsi, le nombre d'emplois industriels continue de croître dans la plupart des petites villes et des bourgs ruraux, alors que les grandes villes sont touchées par d'intenses restructurations industrielles et par des mouvements de délocalisation interne assez intenses.

De même, si la croissance de l'emploi dans les services banals est plutôt localisée dans les espaces ruraux, les petites villes et les banlieues, les lieux d'implantation privilégiés par les services à fort contenu (le tertiaire "supérieur") restent les communes-centres des grandes agglomérations.

Celles-ci se caractérisent donc par de très fortes variations sectorielles de l'emploi, qui ne sont pas sans modifier la structure par branches de ces espaces spécifiques (Cf figure 2). Tout d'abord, on observe une baisse généralisée de l'emploi dans ces villes-centres, dont l'ampleur est toutefois liée aux mouvements internes aux agglomérations. Ainsi, au niveau des bassins d'emploi, la croissance du nombre de salariés est proche de la moyenne régionale, supérieure même dans le cas de la métropole régionale (+10% à Nantes), et légèrement inférieure pour Angers (+5%) et surtout pour Le Mans (+2%). Ces grands centres sont touchés par une intense désindustrialisation (1/5 à 1/4 des emplois industriels ont disparu entre 1982 et 1990) mais aussi par une baisse du nombre d'emplois liés au commerce. Dans un cas comme dans l'autre, les transferts en périphérie d'unités de production ou de vente, mais aussi la concurrence d'établissements analogues situés en périphérie (donc moins limités dans leur développement ou mieux connectés à leurs clients) expliquent en partie la décroissance de l'emploi au centre. En fait, la quasi-stabilité du

**EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE**  
**COMPARAISON LE MANS/NANTES/ANGERS, 1982-1990**

| Branches                 | NANTES  | ANGERS  | LE MANS |
|--------------------------|---------|---------|---------|
| Industrie                | -27,3 % | -25,5 % | -20,7 % |
| Commerce                 | -10,6 % | - 7,0 % | -12,2 % |
| Transports               | -13,1 % | -36,0 % | +13,9 % |
| Services financiers      | + 5,4 % | - 6,4 % | - 1,1 % |
| Services aux entreprises | +34,1 % | +27,6 % | +35,1 % |
| Autres services          | + 3,6 % | +43,8 % | +25,4 % |
| Total                    | - 0,9 % | - 0,6 % | - 1,6 % |

Source ASSEDIC

Figure 2

nombre d'emplois dans les communes-centres a été obtenue grâce à une forte croissance du secteur des services. Si les services financiers (banque, assurance) sont déjà touchés, dans cette période, par des restructurations profitant exclusivement à la métropole régionale, les



services aux particuliers ou aux entreprises, de nature non-marchande ou, plus encore, de nature marchande, sont au contraire particulièrement dynamiques, avec des taux de croissance très élevés. Le nombre d'emplois de services créés en huit ans est ainsi de l'ordre de 9000 à Nantes, 5000 à Angers et au Mans, avec une prédominance du secteur marchand beaucoup plus marquée à Nantes.

Les trois grandes villes de la région connaissent donc des évolutions semblables au cours de la période 1982-1990, mais Le Mans se distingue par quelques éléments particuliers. Le premier est lié à l'augmentation totale du nombre d'emplois, plus faible que pour l'ensemble de la région. Certes, l'époque n'était pas favorable, globalement, aux villes intermédiaires et moyennes, mais le taux de croissance d'Angers, de taille équivalente, est par exemple supérieur à celui du Mans. Bien que la désindustrialisation ait été paradoxalement moins forte au Mans, pourtant plus spécialisée dans ce domaine, le manque de dynamisme de la périphérie mancelle explique cette relative apathie générale. Ainsi, la croissance de l'emploi industriel a été nulle en périphérie et les gains dans les branches du commerce ou des services marchands y sont restés limités. En fait, les délocalisations vers la périphérie ont souvent été moins fortes au Mans que dans les autres grandes villes et l'ensemble du système productif local apparaît moins dynamique que ses proches concurrents.

L'analyse de périodes plus récentes (c'est-à-dire depuis l'arrivée du TGV) se heurte à deux obstacles. D'une part, la source utilisée jusqu'à présent (ASSEDIC) a été remplacée au sein de l'INSEE par une nouvelle source (URSSAF) dont le champ d'application diffère de la précédente. De plus, la nomenclature des activités a également changé, de manière à rendre possible les comparaisons internationales, ce qui a engendré une modification du classement d'activités situées à la lisière du commerce et de des services. La comparaison entre 1990 et 1992 étant totalement impossible, seule l'année 1993 a fait l'objet d'une analyse fouillée. Cette année est cependant très spécifique, la conjoncture globale ayant été particulièrement difficile.

Les mouvements observés dans la période antérieure sont légèrement pondérés ou au contraire accélérés. La désindustrialisation s'est ainsi amplifiée (-10% en un an à Nantes !), comme la baisse du nombre d'emplois liés au commerce (Cf figure 3). Les branches des services ne sont pas épargnées par la conjoncture délicate. Le secteur bancaire et les assurances sont marqués par une baisse sévère du nombre d'emplois (-6% en moyenne), alors que les services aux entreprises ou aux particuliers ne sont plus créateurs d'emplois. La diminution globale du nombre d'emplois est ainsi supérieure en un an à ce qu'elle avait été en huit ans entre 1982 et 1990, dépassant même 4% au Mans. La commune du Mans est en effet à nouveau la plus touchée par les pertes d'emplois, notamment dans les branches du

commerce et des services aux particuliers, alors qu'une fois encore, la désindustrialisation y est pourtant moins forte qu'ailleurs. Il ne s'agit pas, dans cette conjoncture difficile de transferts vers la périphérie, qui connaît aussi une baisse du nombre d'emplois (-2% dans la première couronne, -1,5% dans la seconde). Sur l'ensemble du bassin manceau, les pertes d'emplois s'élèvent à 3,5%.

**EVOLUTION DE L'EMPLOI SALARIE AU COURS DE L'ANNEE 1993**  
**COMPARAISON LE MANS/NANTES/ANGERS**

| Branches                 | NANTES  | ANGERS  | LE MANS |
|--------------------------|---------|---------|---------|
| Industrie                | -10,3 % | - 6,9 % | - 3,9 % |
| Commerce                 | - 3,8 % | - 3,3 % | - 4,8 % |
| Transports               | + 6,0 % | - 5,8 % | + 0,4 % |
| Services financiers      | - 5,9 % | - 6,1 % | - 5,3 % |
| Services aux entreprises | - 0,1 % | + 0,9 % | - 0,1 % |
| Autres services          | + 0,1 % | + 2,4 % | - 6,5 % |
| Total                    | - 3,3 % | - 2,5 % | - 4,1 % |

Source URSSAF

Figure 3

La croissance de l'emploi tertiaire au Mans durant les quinze dernières années est donc la résultante de trois effets, un effet local, un effet spatial et un effet conjoncturel, dont la combinaison varie peu dans le temps, même après l'arrivée du TGV. Le facteur local est indéniable, l'augmentation du nombre d'emplois tertiaires étant toujours un peu moins forte au Mans comparée à des villes voisines de taille équivalente. Dans ce domaine l'arrivée du TGV ne semble pas avoir fondamentalement changé la position du Mans, du moins dans le cours laps de temps écoulé. L'effet spatial est constant, quasimentstructurel, c'est-à-dire que tout au long de la période, on assiste, au Mans comme dans toutes les villes, à une délocalisation progressive de l'emploi, y compris tertiaire, vers la proche périphérie. Cet effet n'est que pondéré, sur le plan local par les structures communales particulières (la ville-centre est très étendue) et par des conjonctures spécifiques (décroissance). Le facteur prédominant est en effet d'ordre conjoncturel, puisque les variations dans l'évolution de l'emploi sont

beaucoup plus fortes d'une année à l'autre que d'une ville à l'autre. Intense en 1987/1988, nulle en 1993, la croissance de l'emploi tertiaire au Mans est généralement dépendante de la conjoncture et parallèle à celle observée dans d'autres villes, avec seulement un niveau de croissance généralement un peu inférieur et des mouvements internes un peu plus faibles, et ne semble pas avoir été modifiée fondamentalement par un quelconque effet TGV de court terme.

### **Le Mans : une structure d'emploi particulière**

La relative spécificité mancelle se retrouve en partie dans les structures d'emploi générées par l'évolution du nombre de salariés au cours des dernières années. Si, comparée à l'ensemble du tissu productif régional, la commune du Mans apparaît comme une entité assez peu industrielle (Cf figure 4), elle reste la grande ville la plus industrielle de toute la France de l'ouest. Malgré la différence de taille entre les deux communes, le nombre d'emplois industriels est même à nouveau plus important au Mans qu'à Nantes depuis 1991/1992, la désindustrialisation ayant été nettement moins forte au Mans. C'est ainsi la seule grande ville où un secteur industriel est sur-représenté (l'industrie des biens d'équipement, l'automobile en l'occurrence) et, bien que cette spécificité soit en voie de dilution, sa prégnance dans le tissu économique local et dans le marché du travail reste réelle.

A contrario, le secteur tertiaire est peu sur-représenté au Mans, en tous cas moins qu'à Angers, de taille équivalente, et bien sûr qu'à Nantes où les fonctions métropolitaines sont à la base de fortes sur-représentations des services marchands et des organismes financiers. Au Mans, on note seulement l'apparition, dans la période récente, de deux petites sur-représentations dans les services marchands et non-marchands, qui sont numériquement les deux branches principales du tertiaire. Encore absentes en 1982, alors qu'au même moment Angers est déjà spécialisée dans ces deux secteurs d'activités, elles se renforcent depuis 1990. Toutefois, la seule branche tertiaire vraiment sur-représentée dans le système productif manceau, ce sont les assurances, avec une entreprise dominante, les Mutuelles du Mans, mais aussi avec la présence d'établissements secondaires liés à d'autres grandes entreprises du secteur (Groupama, etc...). Etant donné les faibles effectifs habituels de la branche assurances, la sur-représentation semble très forte, mais elle ne contrebalance que partiellement le faible poids relatif des autres secteurs tertiaires. Par contre, cette branche caractérise bien le tissu économique local, dominé dans l'industrie comme dans les services par un employeur principal, mais dont les effets induits sur le reste du tissu économique sont peu importants. La dominance des grands établissements manceaux a plus joué sur le marché du travail (bloqué à certains moments) que sur les relations inter-entreprises.

TABLEAU TYPES GEOGRAPHIQUES - BRANCHES DE LA NAP15 : EVOLUTION 1982-1990

|                              | 1982<br>82-90 | 1990 | IAA            | Energie    | Indust.<br>de base | Indust. d'<br>équipem | Indust.<br>consom. | BTP          | Commer<br>ce | Transp.    | Serv.<br>march. | Loc.<br>immobil | Assura<br>nces | Orga.<br>financ. | Serv. no<br>march. |
|------------------------------|---------------|------|----------------|------------|--------------------|-----------------------|--------------------|--------------|--------------|------------|-----------------|-----------------|----------------|------------------|--------------------|
| Nantes                       |               |      | + -0,5<br>-1,5 | 0          | + -1<br>-2,5       | -2<br>-               | -5,5<br>-5         | -1<br>-1     | +0,5<br>0    | +2<br>+0,5 | +4,<br>+6,5     | 0<br>0          | 0<br>0         | +5<br>+7         | +3,5<br>+2,5       |
| Le Mans                      |               |      | -1,5<br>-1,5   | 0          | -3<br>-2,5         | +4<br>+1,5            | -3,5<br>-3         | 0<br>0       | 0<br>0       | 0<br>0     | 0<br>+0,5       | 0<br>0          | +27<br>+28,5   | 0<br>0           | 0<br>+0,5          |
| Angers                       |               |      | + -1<br>-1,5   | 0          | -2,5<br>-2,5       | +0,5<br>0             | -1,5<br>-1,5       | -0,5<br>-0,5 | 0<br>0       | 0<br>-0,5  | +1,5<br>+1,5    | +0,5<br>+1      | 0<br>0         | +<br>+1          | +1<br>+3,5         |
| Villes 45 à<br>60 000 hab    |               |      | + -0,5<br>-1   | 0          | 0<br>0             | +8<br>+5,5            | -1,5<br>-1,5       | -1<br>-1     | 0<br>0       | 0<br>0     | 0<br>0          | 0<br>0          | -0,5<br>0      | 0<br>+0,5        | 0<br>0             |
| Villes 10 à<br>30 000 hab.   |               |      | +1,5<br>+1,5   | 0          | +0,5<br>0          | 0<br>0                | +1,5<br>+1,5       | -0,5<br>-0,5 | 0<br>0       | 0<br>0     | 0<br>0          | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | 0<br>0           | -<br>-1            |
| Villes 5 à<br>10 000 hab.    |               |      | +0<br>+1       | 0          | +2<br>+1           | 0<br>+0,5             | +1<br>+0,5         | 0<br>0       | 0<br>0       | 0<br>0     | -1<br>-1,5      | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | -0,5<br>0        | -1<br>-0,5         |
| Villes 2 à<br>5 000 hab.     |               |      | +0,5<br>+2,5   | 0          | +0<br>+1           | -0,5<br>-0,5          | +7<br>+3,5         | 0<br>0       | 0<br>0       | 0<br>0     | -1,5<br>-2,5    | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | -0,5<br>0        | -0,5<br>-0,5       |
| Urbain<br>balnéaire          |               |      | 0<br>0         | +0,5<br>0  | -1<br>-1           | -2<br>-2,5            | -0,5<br>0          | +1,5<br>+1,5 | 0<br>+0,5    | 0<br>0     | +0,5<br>+0,5    | 0<br>0          | 0<br>-0,5      | 0<br>0           | 0<br>0             |
| Banlieue com.<br>+10 000 hab |               |      | 0<br>0         | 0          | +1,5<br>0          | +0,5<br>0             | -2,5<br>-          | 0<br>0       | +0,5<br>+1   | 0<br>0     | 0<br>0          | 0<br>0          | 0<br>0         | -0,5<br>-0,5     | 0<br>-0,5          |
| Banlieue com.<br>-10 000 hab |               |      | 0<br>0         | +7<br>+3,5 | +1,5<br>+0,5       | +1<br>+0,5            | -1,5<br>-0,5       | 0<br>0       | 0<br>+0,5    | 0<br>+0,5  | -0,5<br>-0,5    | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | -0,5<br>-0,5     | -1<br>-1           |
| Rural<br>urbanisé            |               |      | +0<br>+0,5     | 0          | -0,5<br>0          | -3<br>-1,5            | +16,5<br>+12,5     | +1,5<br>+1   | -0,5<br>-0,5 | 0<br>0     | -1<br>-1,5      | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | -0,5<br>-0,5     | 0<br>0             |
| Rural restes<br>decantons    |               |      | +1,5<br>+0,5   | 0          | +1<br>+1,5         | -1,5<br>-0,5          | +2<br>+1,5         | +1,5<br>+1,5 | -1<br>-0,5   | 0<br>0     | -1,5<br>-1      | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | -0,5<br>-0,5     | 0<br>0             |
| Cantons<br>ruraux entiers    |               |      | +0,5<br>+1     | 0          | +0,5<br>+1,5       | -1,5<br>-1            | +1,5<br>+1         | +1,5<br>+0,5 | -0,5<br>-0,5 | 0<br>0     | 0<br>-0,5       | 0<br>0          | -0,5<br>-0,5   | -0,5<br>-0,5     | 0<br>0             |

1982 et 1990 : Signe= signe de (effectif réel - effectif théorique). Chiffre= contribution de chaque case au khi2, en milliers.

82-90 : évolution 1982-1990 des spécialisations (signe proportionnel à l'intensité).

Source: ASSEDIC, INSEE

Au Mans, la branche assurances (mais aussi les services publics) est donc beaucoup plus présente que dans d'autres systèmes locaux, mais les services financiers ou aux entreprises restent proportionnellement peu développés. Cette différence entre Le Mans et Angers ou Nantes ne doit cependant pas être exagérée, puisque par rapport à l'ensemble de la région, les tissus économiques des trois grandes villes sont en fait assez homogènes. La position marginale du Mans doit être pondérée, c'est une ville intermédiaire où l'ensemble des services est sur-représenté, même si certaines branches le sont un peu moins que dans d'autres villes intermédiaires. Cette caractéristique existait déjà au début des années 80 et perdure en 1990, sans s'accroître ou diminuer de façon notable, comme le montre la convergence des tendances à la tertiarisation des trois grandes villes de la région (Cf figure 4)

L'analyse de sources plus récentes (Cf figure 5) confirme cette analyse, bien que les comparaisons soient un peu difficiles du fait du changement de nomenclature et de source. La branche "Assurances" reste aujourd'hui très nettement sur-représentée au Mans (6 fois plus de salariés qu'à Nantes !), mais les branches "Intermédiation financière" (banques, etc...), "Activités informatiques" ou "Recherche et Développement" sont peu présentes au Mans. Dans le cas de la R&D, il en est de même à Angers, laissant sous-entendre qu'il s'agit d'une activité plus spécifiquement métropolitaine, du moins sous sa forme externalisée (pour des raisons liées à la taille des marchés potentiels). De même, la sous-représentation des activités informatiques au Mans s'explique par la non-externalisation de cette activité aux Mutuelles du Mans. Le Mans est au contraire la principale concentration d'ingénieurs informatiques de la région Pays de la Loire, cette fonction étant particulièrement importante au sein d'une grande entreprise tertiaire comme les Mutuelles du Mans. En fait, la sous-représentation du tertiaire au Mans vient plus de la rareté des services aux particuliers (surtout santé et action sociale ; du secteur privé, rappelons-le) que de la faiblesse des services aux entreprises, excepté le cas particulier du secteur bancaire (Cf figure 5). Cependant, la structure du secteur tertiaire local, avec la prédominance de la branche assurances, engendre au Mans une dynamique un peu spécifique, notamment dans ses variations conjoncturelles.

**STRUCTURE DE L'EMPLOI SALARIE AU 31/12/1993**

**COMPARAISON LE MANS/NANTES/ANGERS**

| Branches                        | NANTES |             | ANGERS |             | LE MANS |             |
|---------------------------------|--------|-------------|--------|-------------|---------|-------------|
|                                 | nombre | %           | nombre | %           | nombre  | %           |
| Finances                        | 4 115  | 5,8         | 2 021  | 5,4         | 1 313   | 2,6         |
| Assurances                      | 1 078  | 1,5         | 854    | 2,3         | 4 531   | 8,9         |
| Auxiliaires financiers          | 811    | 1,1         | 196    | 0,5         | 213     | 0,4         |
| Immobilier                      | 2 045  | 2,9         | 1 222  | 3,3         | 1 096   | 2,2         |
| Location                        | 228    | 0,3         | 38     | 0,1         | 180     | 0,4         |
| Informatique                    | 1 729  | 2,4         | 433    | 1,2         | 219     | 0,4         |
| R & D                           | 659    | 0,9         | 59     | 0,2         | 70      | 0,1         |
| Autres services aux entreprises | 9 936  | 14,0        | 3 858  | 10,3        | 6 130   | 12,0        |
| Total services aux entreprises  |        | <b>28,9</b> |        | <b>23,3</b> |         | <b>27,0</b> |
| Autres services                 | 15 816 | 22,2        | 9 911  | 26,5        | 9 687   | 19,0        |
| Total secteur privé             | 71 165 |             | 37 449 |             | 50 873  |             |
| Dont services                   |        | <b>51,1</b> |        | <b>49,8</b> |         | <b>46,0</b> |

Source URSSAF

Figure 5

**La branche services aux entreprises**

Parmi les différentes branches tertiaires, les services aux entreprises occupent une place centrale, notamment dans la définition des dynamiques locales. Or, ils sont sans doute parmi les plus susceptibles d'être affectés par des effets induits par la présence du TGV. L'accent peut donc être porté sur la branche 77, "Etudes, conseils et assistance" (de l'ancienne nomenclature NAP). C'est la branche clef de l'évolution récente du tertiaire, d'une part parce que les fonctions assurées par les entreprises de cette branche sont souvent des fonctions externalisées, aux caractéristiques généralement nobles (études, conseils, publicité, comptabilité, gestion du personnel, etc...) et, d'autre part, à cause du rythme élevé de création d'emplois dans cette branche. Ainsi, entre 1982 et 1990, le nombre d'emplois a augmenté de 77% dans la région Pays de la Loire (Cf figure 6), un rythme d'ailleurs

nettement supérieur à la moyenne française. Cela représente plus de 21600 emplois, soit l'équivalent de la moitié des créations d'emplois dans la région de 1982 à 1990. Le rythme est un peu plus faible dans les communes-centres (+45% à Angers, +60% à Nantes) sauf au Mans, où il est au contraire un peu plus rapide (+86%). Une fois encore, les structures communales expliquent l'essentiel de ces différences, les taux de croissance au niveau des agglomérations étant très homogènes et très proches de la moyenne régionale. De plus, à augmentation brute égale, les taux de croissance sont toujours plus forts lorsque les effectifs de départ sont faibles, ce qui était le cas au Mans en 1982. En 1990, malgré un relatif rattrapage, le nombre d'emplois dans cette branche 77 reste plus faible au Mans qu'à Angers. Par rapport à l'ensemble de la région, Le Mans pèse 10% de l'emploi dans cette branche, contre 25% pour Nantes, sans compter sa banlieue. En fait, la branche études, conseils et assistance occupe 15% des salariés du secteur privé à Nantes, 12% à Angers et environ 9% au Mans, score à peine supérieur à ceux observés dans la plupart des villes moyennes. Au vu de la source ASSEDIC, le rôle du Mans dans cette branche très polarisée semblait donc assez secondaire, même en 1990, soit peu après l'arrivée du TGV.

**L'EVOLUTION DE L'EMPLOI DANS LA BRANCHE 77**  
**ETUDES, CONSEILS ET ASSISTANCE**  
**1982/1990 DANS LES PAYS DE LA LOIRE**

|                           | NANTES | ANGERS | LE MANS | Les 3<br>et leurs<br>banlieues | Région<br>PDL |
|---------------------------|--------|--------|---------|--------------------------------|---------------|
| Nombre<br>1982            | 7 986  | 3 597  | 2 557   | 16 651                         | 28 069        |
| Nombre<br>1990            | 12 819 | 5 211  | 4 763   | 29 386                         | 49 703        |
| Evolution<br>82/90<br>en% | + 60,5 | + 44,9 | + 86,3  | + 76,5                         | + 77,1        |

Source ASSEDIC

Figure 6

Suivre l'évolution récente de cette branche apparaissait donc intéressant, pour observer d'éventuels effets inter-urbains. Cependant, le changement de source et de nomenclature ne le permet pas et apporte son lot de surprises. Dès début 1993, c'est-à-dire dans un laps de temps trop court pour que l'évolution de l'emploi soit seule en cause, les proportions de salariés travaillant dans la branche "Services rendus principalement aux

entreprises" de la NAF sont significativement différentes. Ces proportions s'établissent en effet à 14% à Nantes, 10% à Angers et ... 12% au Mans. Les modifications du champ d'application (passage à la source URSSAF) et de la nomenclature (certaines activités sont exclues de cette branche, de nouvelles sont incluses) induit une autre appréciation de l'état de la branche au Mans, qui semble en fait correctement développée, mais sans doute de composition interne un peu différente des autres agglomérations. D'ailleurs, sur la seule année 1993, la branche perd 150 emplois au Mans (globalement plus touchée par la conjoncture difficile), alors qu'elle continue à croître à Angers (+50) et à Nantes (+350) dans ce contexte particulier.

En fait, une fois encore est donnée la preuve de la relative spécificité du tissu économique manceau, globalement proche de ceux des autres villes intermédiaires, mais aux dynamiques particulières, tant dans le secteur tertiaire que dans le secteur industriel. Malgré une spécialisation dans l'industrie des biens d'équipements a priori handicapante, le tissu industriel du Mans a mieux résisté que celui des autres villes intermédiaires à la tendance à la désindustrialisation. Par contre, le secteur des services est moins dynamique au Mans, quelque soit la conjoncture, parce que le climat d'affaire y est moins favorable, mais aussi parce que la structure du secteur tertiaire local est très spécifique. D'une part, la branche assurances occupe une place centrale dans le secteur tertiaire, et la domination d'un grand employeur se traduit au Mans plus par des blocages (sur le marché du travail notamment) que par un essaimage (peu d'externalisation de fonctions autres que péri-productives, ce qui pourrait assurer l'existence d'entreprises spécialisées, diffusant par la suite leurs compétences dans le tissu économique local). D'autre part, la faiblesse des organismes financiers et notamment la quasi absence de tout siège bancaire ou de capital-risque, limite les possibilités de soutien financier autre que les possibilités habituelles ou institutionnelles. Enfin, la branche des services aux entreprises a une composition particulière, plus orientée vers l'aide technique et l'intérim que vers la recherche-développement ou le conseil juridique et financier, ce qui le rend plus sensible qu'ailleurs aux variations de conjoncture, notamment industrielle. Alors que dans d'autres systèmes productifs, le rôle essentiel des établissements de services aux entreprises est de fournir une aide à d'autres entreprises tertiaires, au Mans, les branches industrielles sont leurs principaux clients.

La recherche d'éventuels effets TGV inter-urbains reste donc vaine. Les variations conjoncturelles sont prédominantes dans l'évolution du secteur tertiaire au Mans et les facteurs structurels (composition sectorielle, structures communales, etc...) de différenciation entre Le Mans et les autres villes intermédiaires sont suffisamment marqués pour opacifier ces éventuels effets TGV, du moins sur un court laps de temps.



Pour apprécier d'éventuels effets TGV, ou des évolutions dans lesquelles le TGV à un certain rôle, il est en fait nécessaire de changer d'échelle (pour s'intéresser à l'intra-urbain) et de descendre à un niveau plus fin de nomenclature, permettant seul la comparaison entre NAP et NAF puisqu'on retrouve des intitulés de sous-branches assez voisins dans les deux nomenclatures. Ainsi, à partir de la comparaison des localisations d'établissements de branches voisines à deux dates différentes, il sera (peut-être ! ) possible de mettre en évidence des mouvements intra-urbains en partie induits par le TGV.

# LA PRODUCTION DE LOGEMENTS ET DE SURFACES D'ACTIVITES AU MANS AU DEBUT DES ANNEES 1990

Noura DJERIDI

En terme de production immobilière, à la fin de la décennie 80 et au cours des premières années 1990, se confirment les mouvements observés ou pressentis avant 1989. Globalement, les dynamiques intra-urbaines sont identiques mais connaissent à partir de 1991 une baisse d'intensité et des volumes de la production d'immobilier neuf. L'effet géographique de l'installation de la Gare sud (T.G.V.) est indéniable mais d'autres espaces ou quartiers du Mans ont subi des restructurations très comparables au cours de la même période. Il convient donc de ne pas masquer les causes directes et indirectes qui ont pu structurer, organiser le marché foncier et immobilier mançais. Ce dernier a connu une phase d'accélération de la production immobilière à la fin des années 1980 avec le lancement de grandes opérations dans les parties centrales de la ville, et la création de nouvelles structures d'accueil des entreprises. Cette relance de la production immobilière s'achève progressivement jusqu'en 1994. La partition des causes, le poids des acteurs sont difficiles parfois à évaluer tant ils sont imbriqués et en étroite interrelation. Toutefois, on constate au cours des 10 années qui précèdent la présence accrue du secteur privé dans l'activité immobilière, les acteurs privés sont les constructeurs-promoteurs de la majeure partie des opérations immobilières de logements, bureaux, et commerces. Les partenaires publics restent un groupe d'acteurs dont le rôle est décisif dans la mise en marche de la reprise de l'activité foncière et immobilière. Les collectivités locales sont très actives au travers d'une politique foncière rigoureuse, elles sont aussi un intermédiaire pour les entreprises en intervenant précisément dans la production de surfaces d'activités destinées aux PME-PMI.

## UN MARCHE DU LOGEMENT FRAGILE

La parc de logements s'accroît nettement à la fin des années 1980. Toutefois, la croissance globale perçue en 1989 au regard des chiffres des logements autorisés (plus de 1300 logements) ne se poursuit pas au début de la décennie 90.

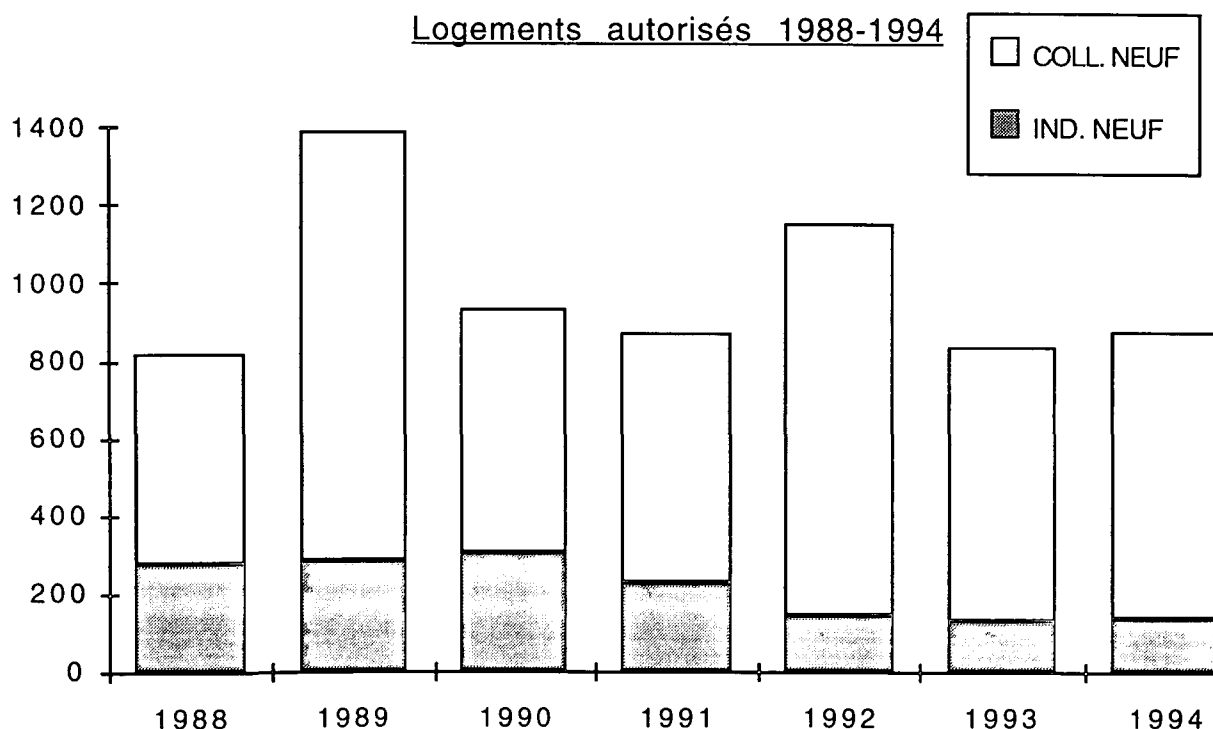
Les oscillations de la production de logements montrent la fragilité du marché pour lequel on observe une alternance de phases de croissance de courte durée et de phases de ralentissement. Au cours des années 1980-90, les acteurs privés et publics sont dépendants et en attente des décisions nationales en faveur du logement. Le secteur social dont le rôle dans la production de logements neufs s'était amoindri à la fin des années 1980 confirme son

effacement au début des années 1990. Le secteur privé quant à lui est largement en tête des productions de logements.

### Le secteur privé domine le marché

L'évolution des financements et les mesures gouvernementales pour le logement s'orientent au cours des années 1980 vers la libéralisation progressive de la production d'immobilier neuf dont l'objectif est double: relancer la construction entrée en phase de récession et renouveler le parc locatif. Concrètement les avantages offerts par la loi Méhaignerie ont stimulé le marché du logement neuf collectif et privé. Au Mans, on en constate les premiers effets dès 1987 (la loi Méhaignerie est votée en 1986). De 1987 à 1989, la production annuelle de logements ne cesse de croître, en 1989 1100 logements collectifs privés sont autorisés auxquels il faut ajouter 210 logements individuels.

Le marché immobilier collectif manseau est alors en effervescence en raison de la mise en chantier de grandes opérations immobilières: l'opération Etoile-Jacobins située en centre ville, les opérations du quartier du Miroir et de la gare T.G.V., l'opération Monthéard et celle du quartier de la Croix-de-Pierre. Le marché est aussi dopé par les activités de promoteurs aux ambitions plus modestes, les quartiers centraux et péricentraux sont touchés par une vague de construction de petits collectifs.



A partir de 1990, la production de logements semble fragilisée même si on constate des hausses ponctuelles au regard des chiffres des logements autorisés. Les plus grandes opérations (celles citées précédemment entrent dès 1990 dans l'étape d'achèvement des dernières tranches de chantiers: 30 derniers logements de l'opération de la Croix-de-Pierre en 1993 et dernière opération du promoteur MAGGI dans le quartier du Miroir). Depuis 1990 en effet, les opérations porteuses de la fin des années 1980 soutiennent encore le marché mais sont presque terminées. De 1990 à 1994, le marché de l'immobilier collectif neuf et privé est en baisse et connaît un relatif redressement en 1992. Il convient pour s'en rendre compte d'entrer dans le détail de son contenu.

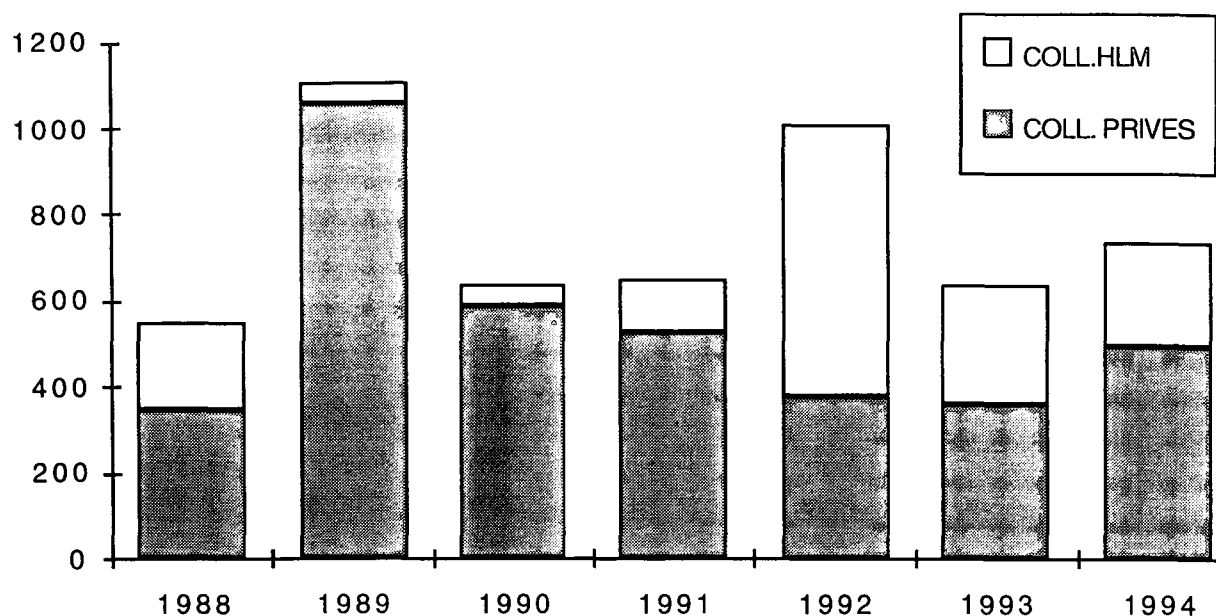
Types de logements collectifs neufs privés autorisés de 1990 à 1994

|                                 | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|---------------------------------|------|------|------|------|------|
| nombre de logements             | 636  | 646  | 1007 | 708  | 763  |
| dont réhabilités                | 7    |      | 19   | 28   | 37   |
| dont logements étudiants        |      |      | 18   | 88   | 94   |
| dont logements pour pers. âgées |      |      | 80   |      |      |

La hausse sensible du volume de logements collectifs neufs et privés est appuyée par des constructions qu'on pourrait qualifier de conjoncturelles à partir de 1992, comme le montre le tableau précédent. 200 logements étudiants sont construits entre 1992 et 1994 et 80 logements pour personnes âgées en 1992 (opération SERPASO dans le quartier du Miroir). La part de logements individuels privés est peu importante au total et tend même à diminuer entre 1990 et 1994. En 1994, 15 lotissements sont en cours de remplissage. Deux d'entre eux sont anciens et de grandes tailles: le Meslier (388 lots prévus) et le Cadran (123 lots prévus), autorisés en 1979 et 1981, sont en voie d'achèvement (il reste dans chacun environ 3 lots non construits). La majorité des lotissements ont été autorisés depuis 1990, ils devraient tous comprendre moins de 50 lots. Sur 321 lots autorisés de 1990 à 1994 216 avaient déjà fait l'objet d'un dépôt de permis de construire. On constate une baisse progressive des disponibilités foncières en lotissements. En 1994 on dénombrait 105 lots non bâtis en lotissements offerts à la vente alors qu'on en comptait encore 200 en 1992. Ce

constat résulte d'un tarissement plus général des disponibilités foncières intra-urbaines au Mans. L'activité immobilière accrue des dernière années a largement concouru au recyclage foncier dans toutes les parties de la ville.

Distribution des logements collectifs neufs 1988-1994



La position des acteurs avait pivoté au milieu des années 1980, les acteurs privés ont depuis affirmé leur rôle dans la production de logements sur le marché manceau alors que les productions de logements sociaux constituent une part résiduelle des constructions. A partir de 1990, si on exclu les 440 logements étudiants construits près de l'Université, la part des logements sociaux est très variable et globalement faible. Rappelons toutefois, que de 1980 à 1985 l'activité du secteur HLM avait permis d'agrandir très nettement le parc de logements: en 1980, 79% des logements autorisés étaient des logements sociaux, la production des deux années 1980 et 1981 représente 1650 logements. On constate pourtant un certain relèvement en 1993 avec 233 logements sociaux neufs (auxquels s'ajoutent 43 logements réhabilités): on compte (parmi les 23) 7 opérations dont 3 comprennent plus de 35 logements (76 rue Compain Laurent à l'ouest immédiat des deux gares, 42 dans la Z.A.C. de Gazonfier en périphérie Est et 35 dans la Z.A.C. de Vauguyon au Sud de la ville). En 1994, avec au total 223 logements sociaux neufs (+5 logements réhabilités et 20 logements en foyer pour personnes âgées), 3 opérations sur les six comptent plus de 50 logements: rue du Donjon, rue Paul Courboulay et

Bd Zamenoff. Il faut noter que la reprise de l'activité de construction de logements sociaux à lieu alors même que les productions privées ont tendance à baisser.

### **Acteurs privés et publics: le partage des rôles autour des grandes opérations**

On observe, au cours des années 1980, des changements de formes qu'on attribue au secteur privé pour l'essentiel: opérations mixtes (comprenant dans un même immeuble des bureaux, et/ou logements et/ou commerces) et opérations composites (comprenant les interventions de plusieurs acteurs sur des opérations distinctes mais circonscrites dans un même espace). Ces opérations immobilières sont un phénomène qu'on retrouve avec plus de fréquence après 1986 et croissant à la fin des années 1980 et au début de la décennie 90. Elles convergent avec une mise en mouvement des quartiers centraux et péri-centraux, dans laquelle devient nécessaire une plus grande proximité avec les éléments vitaux (gares) ou centraux, où se développent de nouveaux besoins de lisibilité géographique.

Depuis 1986, le nombre d'opérations mixtes a pris une place croissante. L'évolution de ce phénomène suit la courbe générale de l'activité immobilière au Mans. De 1986 à 1988, le nombre des opérations mixtes est peu élevé, 1 opération en 1986, 4 en 1987 et 1 en 1988. En 1989, 12 opérations mixtes sont montées dans les quartiers centraux et péri-centraux, puis 8 en 1990 et 5 en 1991. Depuis 1992, elles sont moins nombreuses parfois inexistantes: 2 opérations en 1992 et 3 en 1994.

Les logements autorisés dans le cadre d'opérations mixtes constituent 51,6% des logements autorisés (collectifs et privés) en 1989, 39,4% en 1990 et 27,4% en 1991, soit en nombre de logements 466, 191 et 140. Après 1992, seulement 78 logements et 107 en 1994, soit 11 et 14% des logements collectifs privés autorisés. Ces opérations s'accompagnent bien sûr d'un renforcement de la structure commerciale et des surfaces d'activités réservées aux bureaux.

Cette "grande production immobilière" à l'ancrage mançais est moins issue d'un phénomène local que d'un mouvement d'échelle au moins nationale qui entraîne l'uniformisation de la production immobilière tant dans ses formes que dans ses processus de production. En effet, au Mans comme dans la majorité des villes françaises s'organise une fragmentation du marché foncier et immobilier qui place les collectivités locales en tant que gestionnaire du foncier et les acteurs privés en tant que promoteurs-constructeurs. Plus encore cette période est fortement marquée par l'intervention de multinationales du B.T.P. sur la scène locale, celle-ci interviennent dans le cadre des plus grandes opérations.

Concrètement, ce partenariat entre les collectivités locales et les grands groupes du B.T.P. est mis en oeuvre avec les opérations suivantes dans lesquelles on retrouve à la fois des

opérations mixtes et le caractère composite d'un rassemblement d'opérations différentes. Le démontage des processus de production des quatre plus grandes opérations nous le montre.

*L'opération Etoile-Jacobins* est l'aboutissement d'un projet ancien de regroupement des services municipaux : Mairie, bibliothèque, etc. Elle est aussi le prolongement physique de l'opération de rénovation de la Percée Centrale. Cette dernière était privée et avait au cours des années 1960-70 restructuré une partie du centre ville, faisant disparaître un tissu urbain ancien.

Elle illustre bien les diverses préoccupations urbaines et politiques des années 1989,1990 et 1991. En 1988 et 1990 la Communauté Urbaine du Mans acquiert les derniers terrains (en 1988 celle-ci investit 469 721 F dans l'achat de parcelles et en 1990 5 367 968 F). Au cours des années 1990-91 les collectivités locales revendent à des promoteurs privés la majorité des terrains : ces ventes représentent 45,6% des cessions de l'année dans le budget de la C.U.M. en 1990 et 41,3% des cessions de l'année 1991.

L'opération est imposante en centre ville, installée sur des terrains publics laissés en friche en l'attente de recyclage. La partie galerie marchande est le point fort de l'opération. Pilotée par l'arrivée de la Fnac qui occupe un tiers du Rez-de-Chaussée et C&A (un quart du Rez-de-Chaussée et un quart du 1er étage), elle est complétée par environ 40 boutiques.

Cette opération, d'initiative publique venant des collectivités locales, est entièrement réalisée par le secteur privé. Les collectivités locales rachèteront des locaux achevés pour y installer des services administratifs de la ville et de la C.U.M..

Opération Etoile-Jacobins: affectation des surfaces construites

|             | SHOB<br>en m2 | Bureaux<br>en m2 | Commerces<br>en m2 | Logements<br>nombre |
|-------------|---------------|------------------|--------------------|---------------------|
| Ilot B      | 5032          | 2479             |                    |                     |
| Ilot C et D | 19837         | 4285             | 1196               | 50                  |
| Ilot E et F |               | 4000             | 11140              | 85                  |

SHOB: surface hors oeuvre brute

L'opération Etoile-Jacobins est dirigée par la S.A.E. (Société Auxiliaire d'Entreprises). Le groupe S.A.E. (créé en 1924) est constitué de deux ensembles : La S.A.E. Constructeurs, la S.A.E. Immobilier. Son champ d'action est mondial (filiale S.A.E. Internationale). Dans les années 1990 et 1991, la baisse de l'activité immobilière oblige le

groupe à des restructurations, en particulier à un rattachement (en 1992) avec le groupe FOUGEROLLE (entreprise de Bâtiments et Travaux Publics. de taille internationale). La société FOUGEROLLE devient administrateur de la S.A.E..

La S.O.C.A.E.-Centre, filiale de la S.A.E. en région Centre (dont le siège social est à Limoges) prend en charge le Grand-Ouest de la France. La stratégie régionale de la S.A.E. présente des formes très décentralisées. Elle passe par une implantation en région (9 directions régionales) qui draine environ 200 sociétés. La structure d'intervention locale est fondée sur l'association d'une filiale B.T.P. et d'une filiale promotion. L'Entreprise locale de B.T.P. Dumartinet (rachetée par la S.A.E.) construit le centre Etoile-Jacobins. La SOCAFIM est chargée de la promotion de l'opération.

Le programme de *la Z.A.C. de la Croix-de-Pierre* est lancé en 1983 par le biais d'un concours. Les lauréats sont locaux; il s'agit des architectes Mercier et Gaubert. Cinq années après, en 1988, les chantiers sont ouverts. La construction se fait en plusieurs tranches dont les premières, celles qui sont achevées en 1993, font intervenir deux acteurs principaux : l'O.P.H.L.M. de la C.U.M. pour un tiers des logements et les sociétés CODEFI et SORIF pour les deux tiers.

99 logements sociaux sont construits en 1988 sur deux premiers lots. La suite de l'opération est privée. Elle comprend deux résidence-services pour personnes âgées, Renaissance I et Renaissance II. Les deux opérations de 45 et 49 logements sont équipées d'une partie réservée à des activités commerciales (600 m<sup>2</sup> par opération). La partie privée est installée en façade sur la rue des Maillets; la partie constituée de logements sociaux est située en retrait.

La CODEFI et la SORIF ont acheté l'ensemble des terrains, à l'exception de ceux destinés aux logements sociaux. A partir de 1990, CODEFI se retire de l'opération, il reste alors deux lots. L'un est revendu à la S.C.I. St Vincent des Maillets, qui y construit 42 logements. Le dernier sera le support d'une opération de 31 logements en 1993.

La Croix-de-Pierre est pilotée par le groupe C.B.C. (Compagnie générale de Bâtiment et de Construction) dont le siège social est à Paris-là Défense. C.B.C. est détenue à 80% par la Compagnie Générale des Eaux. En France, en 1991, trois des quatre branches de la C.B.C. sont actives : BATIMENT FRANCE à hauteur de 52% du chiffre de la société, IMMOBILIER pour 16% et DIVERSIFICATION qui représente 3,5% du chiffre de l'année. Deux types d'activités sont privilégiés : les bureaux (30% de l'activité de C.B.C.), le logement (23%).

Les deux filiales qui interviennent au Mans font partie de la branche IMMOBILIER. La SORIF et sa branche financement la SORINVEST sont surtout présentes sur les marchés parisiens. CODEFI est elle une société de prestation de service en montage d'opérations. Elle est présente sur les chantiers du Mans (Z.A.C. Croix de Pierre) et à Orléans. La C.B.C.



possède ses propres filiales de B.T.P., chargées de la construction des opérations qu'elle monte. HEULIN (ex entreprise mancelle de B.T.P.) est ainsi une entreprise détenue à 100% par la C.B.C. dans la branche BATIMENT FRANCE.

*Les mutations du secteur Gare-sud* sont nées dans l'attente de l'effet T.G.V.; c'est aussi le projet le plus ancien. Celui-ci comprend trois phases ou étapes identifiables. La première est celle de la construction de la Gare-T.G.V. et du centre d'affaires (NOVAXIS I et II); la seconde est celle du projet de réaménagement du quartier du Miroir; enfin, la troisième est celle d'une série d'aménagements épars (de voirie notamment), liés au fonctionnement du quartier. Ces derniers aménagements sont un aspect important des transformations physiques et fonctionnelles du quartier situé au sud de la gare. Ils constituent une ouverture à la circulation dans un espace auparavant très fermé, aux caractéristiques urbaines faubouriennes (rues étroites, parcellaire étroit). Le choix de la construction de la Gare-TGV au sud de l'ancienne et dans ce quartier joue sans conteste un rôle moteur dans les dynamiques qui vont s'y développer au cours des années 1988-1994.

La construction de la Gare et du centre d'affaires (Novaxis) débute en 1988 et s'achève en septembre 1989 (pour la première tranche : NOVAXIS I). La période d'acquisition des terrains par les collectivités locales s'étend de 1987 (Bd A. Oyon : site de la gare et de l'opération NOVAXIS) à 1991 dans le secteur Miroir. Le projet est imposant, les acquisitions de la collectivité couvrent 87 442 m<sup>2</sup> (991 m<sup>2</sup> préemptés seulement). Il faut ajouter près de 6800 m<sup>2</sup> achetés à l'ouest du boulevard Demorieux, qui vont permettre d'accomplir les projets de voirie et constituer une part des réserves foncières aux abords des nouvelles constructions de la Gare-sud, dans un espace où par ailleurs des friches industrielles sont en attente de recyclage (Manufacture). La part des surfaces non bâties est réduite, ce quartier est un ancien faubourg qui renferme surtout des locaux anciens : entrepôts et ateliers. La première acquisition est capitale. L'entreprise Carel et Fouché (production de matériels roulants) propose ses terrains à la vente en 1988, la Ville du Mans acquiert là les parcelles constitutives de la base du projet (64 023 m<sup>2</sup>) Rue du Miroir. Tous les terrains de l'îlot (Rue du Pont, Rue de Torcé, Rue des Charmes, Rue du Miroir) ne sont pas achetés, une partie du bâti existant (mancelles et jardins) est conservé en l'état (habitat et habitants) et sera intégré au futur projet (deuxième tranche du projet Miroir).

Les réalisations de la deuxième phase (Miroir) recycle l'essentiel de la principale friche industrielle (Carel et Fouché). Elle comprend le nouveau Lycée (Rue du Miroir) de près de 1000 m<sup>2</sup> bâtis, le terrain nécessaire étant mis à disposition de la Région. Une zone d'aménagement est alors définie au P.O.S (UEb). Celle-ci reçoit deux propositions de logements sociaux venant l'une du Foyer Manceau (90 logements), l'autre de l'O.P.H.L.M.

de la Communauté Urbaine du Mans. Enfin, un lotissement artisanal est réalisé; les lots viabilisés sont revendus à des entreprises artisanales ne présentant pas de nuisances. L'îlot compris entre les Rues de Torcé, des Charmes, du Pont et du Miroir, est revendu au promoteur privé MAGGI (Nantes, Le Mans) pour la partie des terrains acquis par la collectivité locale. Ce promoteur établit un projet de construction de logements collectifs et individuels et de commerces de proximité. Aujourd'hui deux immeubles collectifs ont été réalisés : la résidence Margaux (128 logements collectifs) et la résidence Alison (75 logements collectifs). Une maison médicalisée (SERPASO) pour personnes âgées est enfin construite en 1992 comprenant 80 logements (Rue des Maraîchers). Aux abords de l'opération MAGGI (Rue du Pont), une maison de quartier est construite à l'initiative de la Ville du Mans.

*Le projet d'aménagement du quartier Monthéard* est plus récent (les premiers permis sont déposés en 1990) et son évolution est plus chaotique. Les raisons du ralentissement que connaît ce projet sont multiples : essoufflement de la reprise de l'immobilier, saturation du marché manœuvre de l'immobilier d'entreprise notamment.

Dans le secteur Monthéard, la collectivité (ville et C.U.M.) acquiert 37 170 m<sup>2</sup>. La majorité des acquisitions s'est faite selon une procédure amiable. La part des terrains acquis par préemption est infime : seulement 5351 m<sup>2</sup>. Rue Monthéard en 1989 et 1990 : 3 parcelles sont ainsi acquises.

47% des surfaces acquises sont des terrains nus de petite taille, en moyenne 460 m<sup>2</sup>. Les acquisitions de la rue du Rail (le long de la voie de chemin de fer) sont une grande partie de cet ensemble de terrains. Le second type de terrains est constitué de grandes parcelles (en moyenne 2258 m<sup>2</sup>), bâties pour l'essentiel. Il représente 53% des acquisitions publiques dans le secteur Monthéard.

Le projet est circonscrit depuis l'Avenue Bollée par le côté de la Rue Monthéard et une partie du cœur d'îlot vers la Rue des résistants internés, enfin par l'îlot entre la Rue des Marais et la Rue du Rail.

La période d'anticipation est courte. Peu de parcelles ont été achetées par les partenaires publics avant 1987 : 11 des 47 parcelles ont été achetées entre 1976 et 1987, les 36 restantes l'ont été entre 1987 et 1991, mais surtout en 1990 et 1991 (27 parcelles). Le projet est extensif; les premières acquisitions concernent les abords de l'Avenue Bollée (jusqu'en 1982), puis la Rue Monthéard de 1987 à 1988. Le projet s'étend vers l'intérieur du quartier et les acquisitions de la Rue des Marais, mais surtout de la Rue du Rail, datent des années 1990 et 1991.

Dans le secteur Monthéard une partie du projet est retardée ou transformée. La base du projet Monthéard est l'opération privée (S.M.C.I.-PELEGE) de construction de l'Espace-Bollée (situé à l'angle formé par l'Avenue Bollée et la Rue Monthéard), qui comprend une partie en locaux de bureaux (+10 000 m<sup>2</sup>), des logements (26), un hôtel (80 chambres). Cet ensemble immobilier, massif en façade sur l'Avenue Bollée, est réalisé aujourd'hui mais l'hôtel est transformé en 81 studios.

Le groupe PELEGE entre en jeu sur cette opération. Il est alors partenaire de la S.M.C.I. (Société de Mission et de Coordination Immobilière). La S.M.C.I. se place en aménageur par le biais de montage d'opérations composites en accord avec les collectivités locales. Le groupe PELEGE-S.M.C.I. est promoteur-financeur d'opérations immobilières. La partie exécution fait intervenir des entreprises extérieures. Dalla Vera emporte le chantier de l'Espace-Bollée, il s'agit là d'une filiale du groupe Bouygues.

Rue Monthéard, il était prévu l'installation d'un super-marché, mais celui-ci a repris le site d'une ancienne surface commerciale à quelques pas d'ici. Toujours Rue Monthéard, la réalisation d'une maison médicalisée de 84 lits est retenue et remplace l'immeuble de logement locatifs, intégré au démarrage du projet de quartier. En coeur d'îlot, un ensemble immobilier devant être réalisé sur la base de logements conventionnés A.P.L. en accession à la propriété, est abandonné.

Rue des Marais, un lotissement d'artisanat est retenu au n° 60 (SOBICHA), comprenant 15 lots dont les trois quarts sont déjà commercialisés en l'état d'achèvement (foncier et bâti achevé). Un promoteur privé (extérieur au projet originel) s'était joint au projet, en achetant les terrains situés à l'angle opposé de la Rue Monthéard (prolongement de l'Espace-Bollée). Il prévoyait la construction de 39 logements, 650 m<sup>2</sup> de bureaux et 650 m<sup>2</sup> de commerces, mais ce projet est abandonné à la fin de l'année 1991. Il reste en perspective l'installation des bureaux de la Direction Départementale de l'Équipement, un terrain est aussi réservé pour recevoir la Direction du Travail.

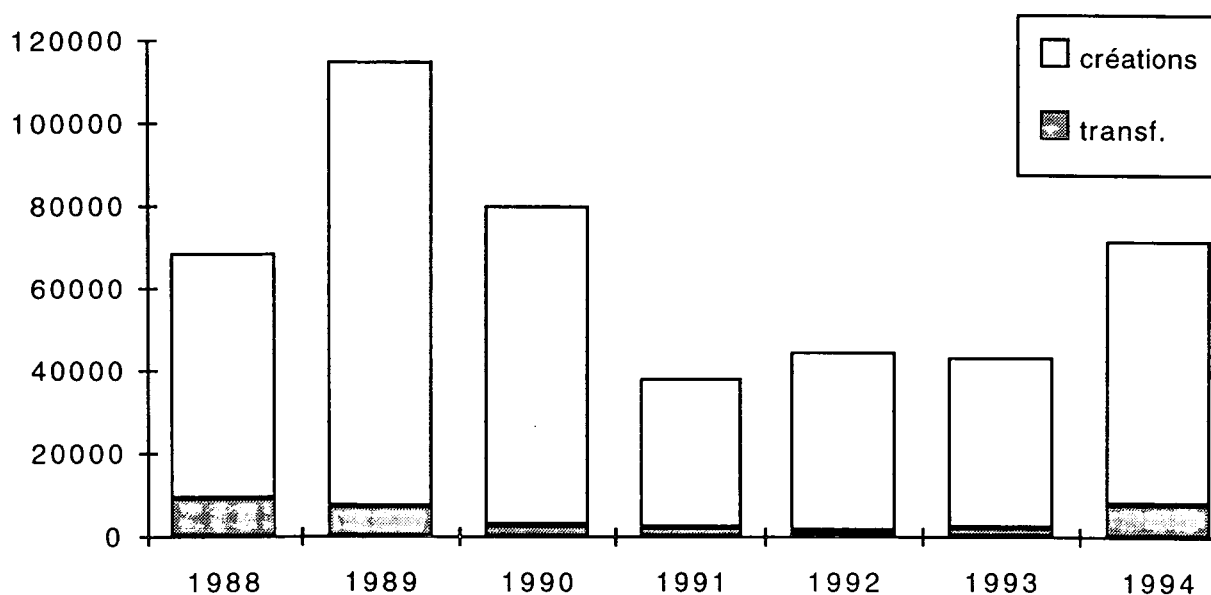
La relance de l'activité immobilière de logement a pris des formes nouvelles au cours de la période qui nous intéresse. En terme de construction, elle apporte des modèles nouveaux en favorisant le rapprochement des lieux de l'habitat et des activités économiques. Elle concrétise le retour aux parties centrales de la ville des dynamiques intra-urbaines, en développant des formes très structurantes ou composites d'aménagements urbains en plein coeur de la ville ou dans les quartiers péricentraux. De courte durée dans le temps, la croissance de l'activité immobilière de logement s'accompagne avec de très fortes inter-stimulations et inter-dépendances entre les acteurs; les uns (publics) sont gestionnaires du sol

et décideurs des politiques urbaines, les autres (acteurs privés) en sont les promoteurs et les constructeurs. Les fortes productions de logements privés qui caractérisent les années 1989-1990 renouvellent le parc de logements collectifs, alors que la production de logements individuels se heurte à la diminution de l'offre foncière en lotissements. La construction immobilière à caractère social connaît une phase de ralentissement depuis la fin des années 1980, mais elle avait initié le retour de l'activité immobilière dans les quartiers anciens au début des années 1980

### CROISSANCE RAPIDE ET ESSOUFFLEMENT DES CREATIONS DE SURFACES D'ACTIVITES

Au cours des années 1980 se sont développées des formes nouvelles ou réhabilitées en vue d'accueillir des activités. Un bâti propre à recevoir des bureaux, des commerces et des activités artisanales ou industrielles réinvestit des espaces qui connaissent un certain ralentissement économique.

Surfaces d'activités autorisées en m2 1988-1994



La période allant de 1988 à 1994 correspond à une phase de croissance de la production de surfaces d'activités. Elle débute par une première période de forte croissance dès 1988, elle se poursuit durant deux années, avec plus de 110 000 m2 autorisés (et réalisés depuis) en 1989 et 77 000 en 1990. Entre 1991 et 1994, le rythme de production s'essouffle, mais il est

maintenu autour de 35 000 et 45 000 m<sup>2</sup> de 1991 à 1993, il atteindra même 63 000 m<sup>2</sup> en 1994. Il s'agit là d'un mouvement sans précédent dans les années 80, rappelons que la production moyenne annuelle de 1980 à 1985 n'excédait pas 20 000 m<sup>2</sup>.

Cet emballement de la production de surfaces d'activités correspond au même titre que l'immobilier de logement à une période de stimulations multiples. L'impulsion est donnée par la mise en oeuvre du projet technopolitain de la gare sud et par les projets d'accompagnement souvent publics de créations de périmètres nouveaux, de locaux aussi destinés à apporter une nouvelle dynamique dans le paysage économique mançais. L'aide publique aux entreprises se développe, elle offre des moyens plus importants aux partenaires publics, l'intervention des promoteurs privés permet de mener à terme les projets de constructions. Les PMI-PME réalisent elles le plus souvent des extensions de locaux qu'elles occupent.

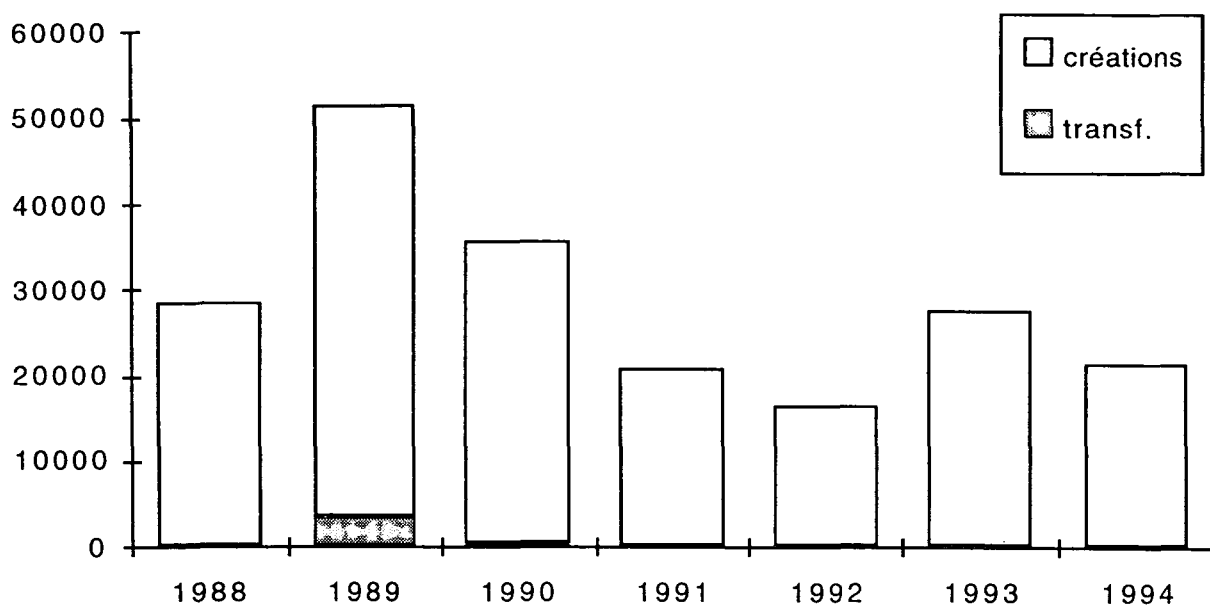
La part des créations individuelles de locaux vides est faible. Ceci peut s'expliquer par l'arrivée sur le marché d'un stock important de locaux neufs à louer ou à vendre, et par la souplesse des modes d'occupations qui sont proposés aux entreprises; celle-ci ont tout intérêt à utiliser les locaux offerts sur le marché.

### **Des sites privilégiés pour l'accueil des PMI-PME**

Les créations de surfaces d'activités en m<sup>2</sup> sont largement menées par les constructions de locaux d'artisanat ou à usage industriel: avec près de 50 000 m<sup>2</sup> autorisés en 1989 pour 42 opérations et autour de 30 000 et 35 000 m<sup>2</sup> en 1988 et 1990. Depuis 1991, le volume des productions de locaux à usage industriel ou artisanal a baissé. De 20 000 m<sup>2</sup> en 1991 il passa à 16 500 m<sup>2</sup> en 1992, il stagne ensuite aux environs de 25 000 m<sup>2</sup> en 1993-1994.

Le renouvellement des structures d'accueil des entreprises industrielles et artisanales est complet, on identifie au cours des années de forte activité deux mouvements complémentaires. Le premier consiste en la définition de zones d'activités. Elles rompent avec le paysage industriel qui jusqu'alors était marqué par les deux zones industrielles périphériques (nord et sud des années 1960-70) et une relative diffusion des entreprises artisanales dans le tissu urbain ancien. Les zones d'activités des années 1980-90 sont une nouvelle génération; elles sont de petites tailles, elles s'insèrent dans la ville en se rapprochant du centre.

### surfaces à usage industriel ou artisanal en m2 1988-1994



Le second mouvement renouveau le parc immobilier d'entreprises industrielles et artisanales (des PMI-PME) en proposant des locaux plus adaptés aux nouvelles exigences des entreprises. Les créations de locaux d'artisanat ou à usage industriel sont construits dans les nombreuses zones d'activités qui naissent depuis la fin des années 1980, quelle que soit leur nature, elles ont connu un accroissement du volume des surfaces d'activités.

Le projet technopolitain engendrent la création de deux zones d'activités bien distinctes. La première set située près de la Gare-T.G.V.. La deuxième zone technopolitaine est située en périphérie ouest de la ville et à proximité de l'Université. Ce nouveau pôle de développement offre un réel potentiel foncier.

Une frange péricentrale située au sud et sud-est du centre ville reçoit la majorité des nouvelles zones d'activités : lotissement artisanal du Miroir (1992), zone des Acacias, zone du Marais (1989), la zone artisanale du Danemark située en marge du péricentre (1988), la zone technopolitaine de la Gare-sud (1989). Toutes utilisent des terrains situés aux abords de la voie de chemin de fer, aux fonctions éteintes (lotissement du Miroir), en friche (zone du Marais) et enfin le technoparc du circuit est situé près de l'aérodrome (1993). Cette période péricentrale est d'importance mais de courte durée, les projets annoncés par les collectivités locales pour le futur proche sont périphériques. Les projets Foucaudières (1992-93), Oasis

(1992-93) sont localisés en périphérie sud de la ville. Ils devraient réutiliser des friches militaires.

Les acteurs publics jouent un rôle moteur parce qu'ils mènent la politique foncière de définition des zones d'activités et parce qu'ils réalisent une large part des créations de locaux neufs et vides. En 1988, 57% du total des créations à usage artisanal ou industriel sont des initiatives publiques et 48% en 1990. Les collectivités locales sont absentes en 1991-1992 (le budget est alors consacré pour l'essentiel à la réfection de groupes scolaires), elles se voient autoriser de nouveaux projets en 1993-1994 représentant respectivement 13% et 49% des surfaces industrielles ou artisanales autorisées. Depuis 1992 en effet, la production publique de locaux industriels ou artisanaux continue à la baisse. En 1993, seulement 3680 m<sup>2</sup> sont autorisés et construits pour les partenaires publics. En 1994, ils sont à nouveau très présents: 10 500 m<sup>2</sup> de locaux neufs, dans le détail: la Communauté urbaine du Mans et la Société d'Equiperment du Mans lancent la construction de deux Hôtels industriels de 500 m<sup>2</sup> chacun dans la zone du Danemark, un groupe de 5 Villas d'entreprises de 500 m<sup>2</sup> chacune près de l'Université et l'agrandissement d'un Atelier-Relais en Zone Industrielle sud (1700 m<sup>2</sup>). Toujours en 1994, le conseil général s'implique dans l'aménagement du Technoparc du circuit avec la construction d'une Pépinière d'Entreprises de 2600 m<sup>2</sup> et un Atelier-Relais de 1800 m<sup>2</sup>.

Les collectivités locales sont à l'origine de près de 80 Ateliers-Relais depuis le début des années 1980 sur le territoire de l'agglomération; 9 l'ont été dans les communes périurbaines du Mans. Les Ateliers-Relais seront, à terme, propriété des l'entreprises qui les occupent. Les entreprises installées dans les pépinières d'entreprises sont locataires des surfaces qu'elles occupent; 30 entreprises fonctionnaient en 1991 en pépinières (7 sur la commune d'Allonnes).

Les pépinières ont pour objectif le lancement des entreprises, un aspect provisoire (23 mois) offrant ainsi les conditions de la création d'entreprises à moindres risques. Les pépinières (mais aussi les lotissements d'artisanat) renforcent par leur situation la prise en compte de préoccupations urbaines et font partie, dans la majorité des cas (à l'exception de la zone du Danemark), de projets plus globalisants comprenant notamment des logements (Miroir, Monthéard). Quatre secteurs accueillent les pépinières : la zone des Acacias, du Danemark, l'opération technopolitaine Novaxis, la première tranche de la technopole de l'Université dite zone ouest. Les deux premières présentes des similitudes, elles prennent la forme de zones artisanales. Les deux dernières font partie du projet technopolitain.

Les productions du secteur privé sont surtout des extensions de locaux existants. Les plus importantes depuis 1989 sont les surfaces construites par les entreprises Calberson en 1989

(5940 m<sup>2</sup>), Lefranc-Bourgeois en 1990 (2300 m<sup>2</sup>), les établissements Joyaux en 1992-93 (5500 m<sup>2</sup>).

Les collectivités locales se sont chargées de construire les locaux ou de les réhabiliter (atelier du Miroir). Elles étaient devenues les interlocuteurs privilégiés des entreprises. Dans les années récentes, les S.I.C.O.M.I. (sociétés immobilières pour le commerce et l'industrie créées en 1967) interviennent plus fréquemment; elles financent 100 % de l'opération soulageant à la fois les PME-PMI et les collectivités locales. Les S.I.C.O.M.I. ont été mis en place par les banques, elles peuvent bénéficier, au même titre que l'Agence de Développement du Mans, des subventions (du type F.E.D.E.R). Le crédit-bail, dont la gestion incombait aux collectivités locales est supplanté depuis 1990-91 par la formule faisant intervenir les S.I.C.O.M.I. (Batiroc notamment). Les ventes en l'état futur d'achèvement sont plus récentes encore et moins répandues.

En dehors des deux zones technopolitaines (gare sud et zone ouest) qui annoncent des ambitions dans les domaines du tertiaire supérieur, les autres zones affichent rarement de domaine de prédilection et sont surtout dominées par des activités de production.

Au Mans, la zone des Acacias, qui est aujourd'hui arrivée à saturation ne comprend que des artisans ayant des activités de production (ou de maintenance) en matériel électrique. Cette dominante est favorisée par la proximité de l'entreprise Tabur-électricité (fournisseur en câbles et autres matériels électriques).

La zone d'activité du Danemark est aussi très marquée par des entreprises de production artisanale (usinage, menuiserie, mécanique). Ces entreprises sont installées dans des locaux de 200 à 250 m<sup>2</sup> dans la zone des Acacias et de 140 à 150 m<sup>2</sup> dans la zone du Danemark.

La zone ouest (université) peut être dissociée des autres zones par une partie de son contenu plus axée vers le tertiaire supérieur. Il n'y a pas ailleurs de spécialisation géographique ou zonale des ateliers et usines relais.

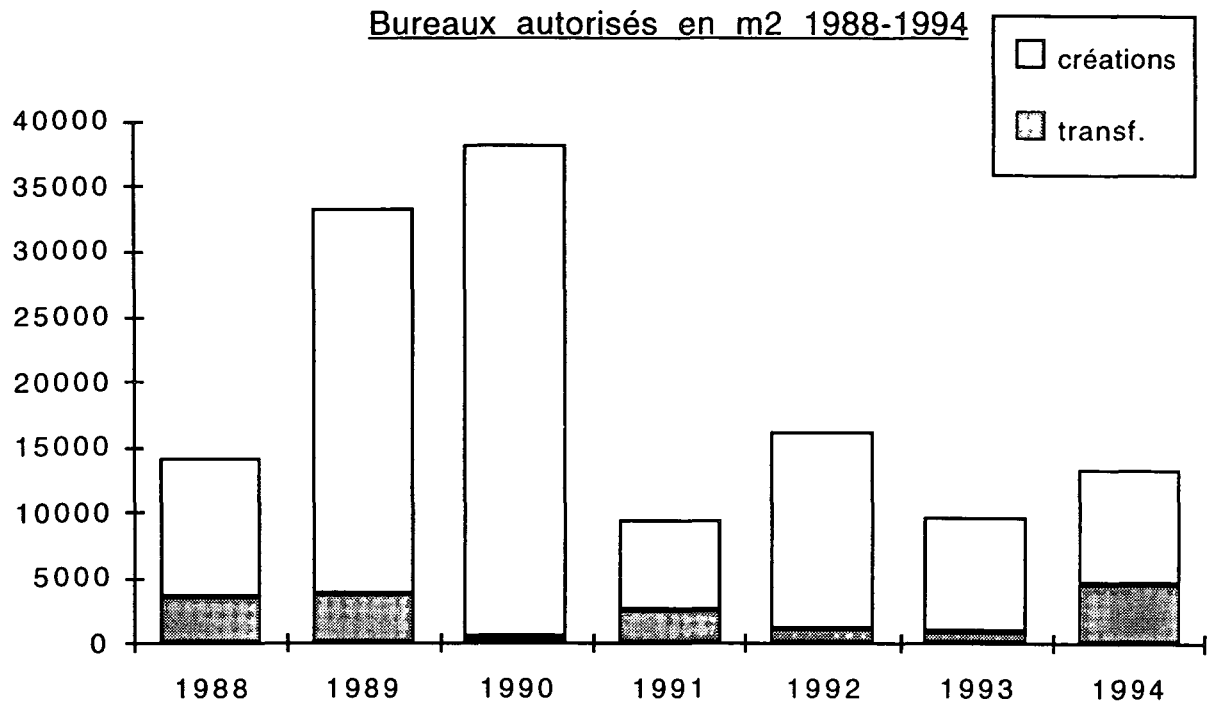
En règle générale dominent les activités de transport, imprimerie, mécanique-montage, outillage et agro-alimentaire, quelle que soit la localisation des locaux.

#### **La construction des bureaux reste du domaine privé**

La part des bureaux est notable au plus fort de la production immobilière en 1989 et 1990: 29 000 et 37 000 m<sup>2</sup> de bureaux sont alors autorisés. Depuis 1991, la production de bureaux a nettement diminué: 6700 m<sup>2</sup> en 1991, 15 000 m<sup>2</sup> en 1992 et 8800 m<sup>2</sup> en 1994. On retrouve après 1991 le rythme moyen de construction de bureaux observé au début des années 1980. Le marché du bureau est très dépendant de celui de l'immobilier de logement, nous l'avons



vu précédemment, par l'importance des opérations mixtes dans les parties centrales et péricentrales de la ville.



Il faut distinguer les bureaux créés vides qui vont alimenter le marché de la vente ou locatif et les créations de surfaces de bureaux qui émanent d'entreprises existantes en vue d'agrandir des locaux occupés. Durant cette période la production de surfaces de bureaux neuves et vides a deux origines. Elle est surtout comprise dans les opérations immobilières mixtes des parties centrales de la ville et disparaît donc en même temps que s'achèvent les dernières opérations.

Bureaux créés vides en m2 de 1989 à 1994

|                      | 1989  | 1990  | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|----------------------|-------|-------|------|------|------|------|
| opérations publiques | 5400  | 1323  | 636  | 170  | 0    | 2861 |
| opérations privées   | 13212 | 20232 | 2175 | 8362 | 0    | 816  |

Les deux années de forte production sont marquées par les 9900 m2 de bureaux autorisés dans le cadre de l'opérations Etoile-Jacobins en 1989, en 1990 l'Espace-Bollée (dans le quartier Monthéard) comprend 10 800 m2 de bureaux et la dernière tranche dans le quartier Etoile-Jacobins 7500 m2.

La seconde source de production de locaux à usage de bureau est celle des opérations publiques dans les zones d'activités récentes. Il s'agit de locaux destinés à des entreprises du secteur tertiaire. La production publique est irrégulière, elle est importante en 1989 dans la période de relance générale de l'activité immobilière, et en 1994 alors que se poursuit le remplissage du secteur technopolitain de l'université (Villas) et l'aménagement du Technoparc du Circuit (Pépinière et Atelier-Relais).

Les transformations de locaux existants et les agrandissements forment un ensemble de productions assez variables. Ils représentent 45% des bureaux autorisés en 1989-1990 et leur poids va croissant après 1991: 70% en 1991 et 1994, la totalité des bureaux autorisés en 1993.

La proximité des deux partenaires publics et privés autour d'opérations de construction de locaux destinés à des activités est similaire à celle qui touchait l'immobilier de logement dans les chapitres précédents.

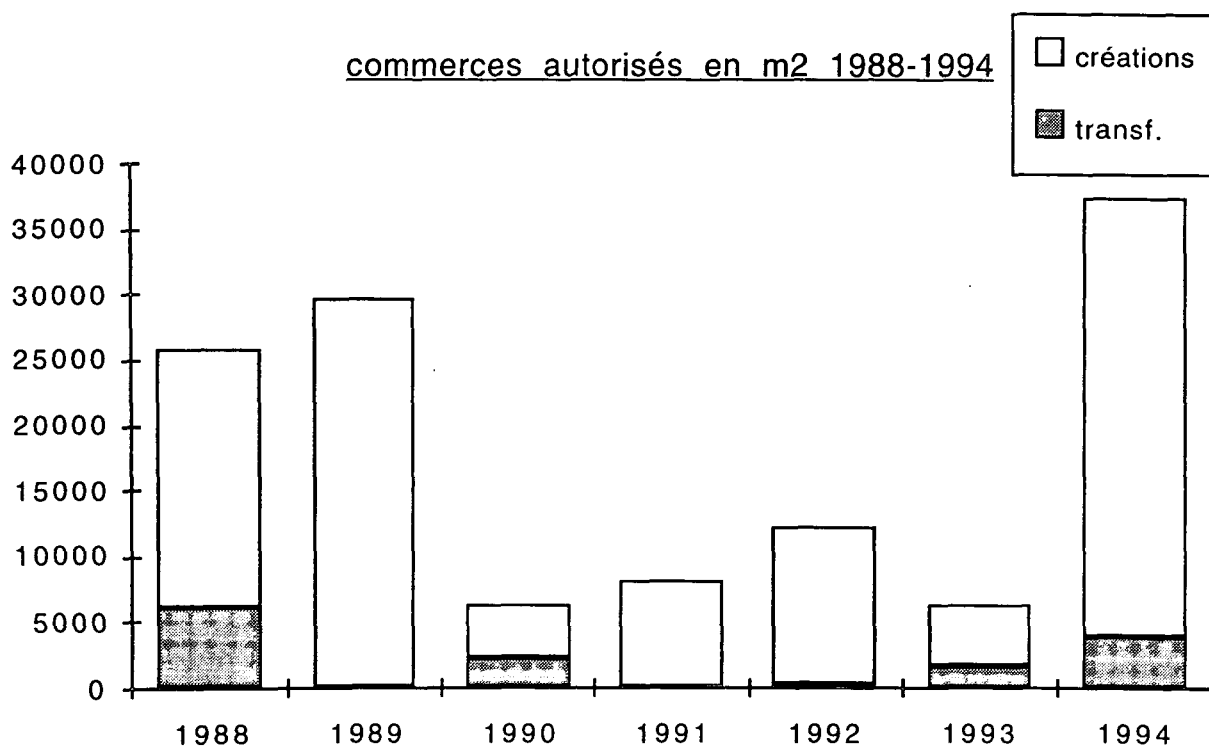
Le secteur Gare Sud (en péricentre), directement associé à la Gare T.G.V., reçoit en 1989 l'opération dite Novaxis du promoteur 'Arthur Lloyd' de 14000 m2 et en 1992 7500 m2 de bureaux. Novaxis revêt un caractère assez singulier, à la fois dans sa forme et dans ses objectifs. La prospective ou la spéculation faite autour des ouvertures que créerait la ligne du TGV Atlantique se sont développées alors que devient nécessaire, en période de crise économique, de provoquer localement une dynamique urbaine et économique. Novaxis est en quelque sorte l'emblème de ce mouvement commun par ailleurs à la majorité des villes moyennes et grandes.

La gestion de l'ensemble Novaxis est publique et privée. La Ville du Mans gère les locaux en ateliers relais et en pépinière. Le promoteur tourangeot Arthur Lloyd est propriétaire du reste des locaux. Les prix diffèrent entre les deux partenaires. Pour les mêmes prestations, Arthur

Lloyd pratique des prix de location allant de 750 à 850 F/m<sup>2</sup>/HT et l'ADEMA une moyenne de 557 F/m<sup>2</sup>/HT en pépinières.

### Un nouveau paysage commercial

Les créations et transformations de surfaces à usage commercial forme un mouvement très irrégulier ponctué par de grandes opérations. On observe là encore une pointe de l'activité à la fin des années 80 alors que la ville en divers endroits est en pleine transformation. Nous devons à nouveau insister sur les imbrications de l'immobilier de commerce et de logement dans cette période de forte activité immobilière. Près de 20 000 m<sup>2</sup> de commerces sont autorisés en 1988 et 30 000 en 1989, depuis on peut considérer que l'activité s'est arrêtée, le marché manœuvre devant faire face à un effet de stock déjà important. Seule la grande distribution assure encore le renouvellement des surfaces à caractère commercial.



Les transformations de l'appareil commercial manœuvre sont pourtant profondes. Plusieurs vagues se succèdent depuis le milieu des années 1980. Au milieu des années 1980, les Z.A.C. nouvellement définies (Vauguyon, Moulin aux Moines) prennent les mêmes formes que dans la majorité des villes françaises. Entrepôts-magasins bardés de tôles colorées se

construisent; se développe ainsi un type de commerce spécialisé (direct d'usine, jardinerie, restauration rapide). En 1994, les magasins de type "Discount" développent 4600 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales.

Une seconde vague touche cette fois les quartiers péricentraux. Alors que jusqu'alors les hypermarchés étaient périphériques, on assiste au redéploiement de certaines chaînes près des centres villes. Au cours des années 1970-80 les surfaces alimentaires disparaissent du centre ville alors que le commerce de proximité traditionnel de quartier survit difficilement. Le centre ville est peu accessible aux moyennes surfaces par les difficultés de stationnement qu'il impose, en raison aussi du développement de la piétonisation dans le sens où elle ferme une partie du centre et renvoie la circulation sur ses marges.

Certains groupes (Monoprix) ont adopté cette stratégie centrale dans les années 1960-70 et justifient le regain d'activité des dernières années par la demande d'une nouvelle frange de la population : les couples bi-actifs, les mono-ménages, les plus de 55 ans.

On compte en 1988 seulement une superette traditionnelle (ATAC) qui s'installe au sein de l'opération "Les Halles". Répondant à une demande spécifique (ouverture en continu toute la semaine) le groupe Marché Plus déploie lui aussi une stratégie centrale et choisi d'investir des locaux existants neufs ou vides. Deux opérations concurrentes (Marché U et Stock) de 2000 et 3000 m<sup>2</sup> se sont implantées près du centre ville en 1989 à environ 300 m l'une de l'autre sur une Avenue qui connaissait déjà une circulation fluide mais abondante. Ils distribuent ainsi à la fois les habitants du quartier et une population de passage. Le même phénomène est identifiable dans le quartier Monthéard, un Super Marché U s'installe en 1990 alors que la Z.U.P. des Sablons avait reçu un Stoc (Comptoirs Modernes) de 2000 m<sup>2</sup>. En 1994, les supermarché Leclerc réalisent une opération différée depuis 1992 en sortie Est de la ville.

Au coeur du centre ville, se sont les galeries qui ont connu le plus grand essor. Trois galeries ont été construites entre 1985 et 1991: les deux premières (Galerie des Quatre Roues et Bérengère) construites avant 1987 sont de petites tailles (environ 1500 m<sup>2</sup>). La dernière, la Galerie Etoile-Jacobins (1989-90) compte 10 000 m<sup>2</sup> de surfaces commerciales. Il faut ajouter la part considérable des surfaces commerciales réparties de manière éparse dans la ville et intégrées à des opérations mixtes.

Surfaces commerciales construites dans les opérations mixtes de 1989 à 1994

| 1989  | 1990 | 1991 | 1992 | 1993 | 1994 |
|-------|------|------|------|------|------|
| 18592 | 736  | 2070 | 356  | 0    | 1387 |

Le reste des créations de surfaces commerciales depuis 1991 est surtout constitué d'extensions (les magasins St Maclou, Foussier par exemple) et de délocalisations (Castorama créé 8000 m<sup>2</sup> en 1992).

La production immobilière de surfaces d'activités (commerces et bureaux) est liée pour une partie à la relance de l'activité immobilière dans les parties centrales de la ville. Elle connaît aussi des changements de fond, dans les localisations des zones d'activités qui réutilisent des friches foncières et immobilières dans les quartiers anciens ou en périphérie, et par le biais d'un renouvellement du parc immobilier d'entreprise. La croissance momentanée de la production immobilière de surfaces d'activités correspond aussi à la réalisation de convergences de stratégies d'acteurs. Le remaniement des structures commerciales met ainsi en lumière l'adaptation aux dernières exigences de la consommation des groupes de la grande distribution: dans les quartiers anciens avec l'implantation d'un semis de superettes et en périphérie avec le développement de la distribution "Discount". L'importance de l'immobilier de bureau est révélateur de la stratégie des promoteurs privés dans les quartiers centraux; par l'intermédiaire de la production mixte (logements et surfaces d'activités) ils entrent à la fois sur le marché du logement et des entreprises, s'assurant probablement une meilleure rentabilité.

La politique d'accompagnement des projets immobiliers que mènent les collectivités locales joue un rôle dynamisant de l'activité immobilière à usage économique. Elle passe par une politique urbaine en zones d'activités et par la coordination des programmes immobiliers composites (dans le quartier du Miroir par exemple) en y assurant l'implantation de locaux d'activités.

La ville du Mans fait l'objet entre 1988 et 1994 de nombreuses transformations, tant en terme de volumes de la production immobilière, que dans la nature des constructions et dans les processus de production. Cette période est dominée par les activités du secteur privé qui réalise une grande partie des opérations immobilières. La relance de la construction immobilière de logements revêt un caractère très conjoncturel. Les faveurs accordées aux investisseurs privés par les décisions nationales pour le logement ouvre le marché après une période de morosité qui s'était maintenue durant toute la première moitié des années 1980. La reprise de la production de logements est éphémère et intense entre 1988 et 1994, mais s'épuise rapidement après 1991.

La production de surfaces d'activités est très hétérogène. Les locaux à usages commerciaux et de bureaux sont pour une large part liés au marché du logement, parce qu'ils sont souvent

intégrés dans des opérations immobilières globalisantes, ils subissent donc les mêmes fluctuations. Toutefois la dynamique des activités mise en place au cours des années de la relance laisse entrevoir des potentialités dans les nouvelles zones d'activités. Les restructurations du paysage économique urbain destinées aux entreprises artisanales (ou industrielles) et tertiaires ne sont pas achevées et évoluent encore au travers des projets en cours.

L'arrivée du T.G.V. indissociée du projet technopolitain manœuvre est un des tremplins de la relance de l'activité immobilière des années 1980-1990. Cette dernière a été orchestrée par une politique urbaine publique qui anticipe à brève échéance, organise et accompagne les grandes opérations restructurantes du paysage urbain.

## LE TOURISME D'AFFAIRES ET DE CONGRES DANS L'AGGLOMERATION MANCELLE

Dominique AMIARD

Le tourisme est aujourd'hui considéré comme un fait de civilisation tant ses traductions économiques, sociales et politiques apparaissent considérables. Cette formidable expansion, tout particulièrement après la seconde guerre mondiale, a logiquement débouché sur l'affirmation d'un certain nombre de pratiques touristiques spécifiques au rang desquelles on trouve le tourisme d'affaires, même si ce dernier apparaît en Europe beaucoup moins structuré qu'en Amérique du Nord.

Pour autant son poids est bien réel, y compris en France, puisque la Fédération Française des Salons Spécialisés estimait à 18 milliards de Francs les retombées de cette activité essentiellement dans l'hôtellerie, la restauration et les transports. Paris se présente d'ailleurs comme la première ville de congrès avec 266 manifestations internationales chaque année et précède Londres. Cette hégémonie parisienne ne doit pourtant pas masquer le fait que les deux tiers des salons français se tiennent en province, même si là encore de profondes disparités existent.

Dans ce contexte il est intéressant d'essayer de mesurer l'impact de cette activité de congrès, séminaires, colloques et autres réunions à l'échelle d'une ville comme Le Mans dont le passé industriel est encore aujourd'hui fortement prégnant bien que le système productif ait considérablement évolué ces dernières années sous l'effet d'un développement des activités tertiaires. Les perspectives technopolitaines qui se sont faites jour au début des années 90 se sont ajoutées à une modernisation et un renforcement des infrastructures de transports matérialisés notamment par l'arrivée du TGV.

De la même manière, le développement de zones d'activité, la restructuration de quartiers, l'émergence de nouveaux pôles hôteliers ou bien encore la réalisation d'équipements ludiques structurants révèlent également ce processus de mutation et de modernisation dans lequel s'est engagé l'agglomération mancelle depuis le milieu des années 80.

Ce rapport va essentiellement s'attacher à présenter dans un premier temps le cadre de l'étude, tant pour ce qui est des aspects méthodologiques que de la définition d'un espace de référence, et dans un second temps un certain nombre d'acteurs et d'enjeux.

## Un secteur économique difficile à cerner

Plusieurs définitions du tourisme d'affaires sont aujourd'hui proposées entraînant une diversité d'appréciation selon les acteurs, diversité préjudiciable à l'affirmation d'une identité forte de ce secteur, tout du moins en France et plus largement en Europe.

Aux Etats-Unis le tourisme d'affaires est considéré comme une forme à part entière du tourisme dans la mesure où il génère des déplacements et séjours, y compris lorsque la motivation première est à caractère professionnel. Il est vrai qu'il s'agit là d'un secteur économique beaucoup plus développé dans les métropoles nord-américaines qu'il ne l'est dans les grandes villes européennes, ce qui lui confère une véritable identité. Le fait de mettre en relation activités professionnelles et loisirs est aujourd'hui pleinement admis et conduit à une différenciation entre les congrès, séminaires, colloques, journées d'étude et forums d'une part, les conventions d'entreprise d'autre part et enfin les voyages de motivation, de stimulation (incentives).

Quelques contributions françaises permettent également d'en préciser les contours et d'affiner son contenu. Parmi celles-ci retenons la définition de Pasqualini-Jacquot mettant l'accent sur le fait qu'"il existe des voyageurs d'affaires - qui toutes l'année, rendent des visites commerciales et restent hors de leur domicile plusieurs jours - et des touristes d'affaires -qui participent à des congrès ou des salons".

Au-delà de cette distinction, Y. Tinard différencie "le tourisme d'affaires à caractère interne, qui s'adresse aux salariés de l'entreprise et vise à motiver le personnel, à en améliorer la productivité et les niveaux de performance (séminaires d'entreprise, formations permanentes, voyages de stimulation) et celui à caractère externe, qui comprend les déplacements professionnels, foires, expositions, congrès, colloques, lancement d'un produit, tourisme industriel".

Pour autant cette définition assez large du tourisme d'affaires nécessite d'être adaptée au cadre manœuvre dans lequel les voyages de stimulation offerts par les entreprises sont pour l'instant très peu développés. Par ailleurs, les voyageurs d'affaires constituent par leurs motivations et les caractéristiques de leur fréquentation une catégorie spécifique difficilement assimilable dans une étude de ce type aux congressistes, stagiaires, etc..., ce qui nous a conduit à ne pas les retenir.



Trois portes d'entrée sont généralement retenues pour apprécier, à travers la demande et l'offre de produits, l'impact et les mécanismes du tourisme d'affaires et de congrès.

Les salles de réunions, avec en particulier au Mans le Palais des Congrès et de la Culture (P.C.C.), permettent de satisfaire les besoins de rencontre directe.

L'hébergement, à travers notamment la situation de l'hôtellerie, se présente également comme un axe fort de cette approche. L'étude de la fréquentation et des produits proposés est de la même manière souvent riche d'enseignements.

Par leurs besoins renouvelés et en progression, les entreprises et les administrations jouent bien évidemment un rôle essentiel dans le développement de cette activité.

D'autres pistes peuvent également être explorées notamment dans le domaine des services aux entreprises dont le développement enregistré ces dernières années n'est sans doute pas uniquement lié à un phénomène d'externalisation mais doit aussi être compris comme une réponse à des besoins nouveaux.

La multiplicité des acteurs et des formes conduit à privilégier l'approche de terrain, qualitative, au détriment d'une démarche quantitative, quant bien même certains outils statistiques et d'observation existent. Il en va ainsi du Réseau d'Informations Economiques du Tourisme des Pays de la Loire (R.I.E.T.) dont l'objectif est de fournir une information synthétique sur la fréquentation touristique au Mans sans distinction selon les motivations. Les données fournies par ailleurs par le Comité Départemental de Tourisme (C.D.T.) et l'Office de Tourisme trouvent également rapidement leurs limites dans la connaissance de ce phénomène.

### **L'image d'une ville industrielle et de sports mécaniques malgré de profondes mutations**

Le Mans est très souvent présentée comme la porte de l'Ouest, en ce sens qu'elle se situe au coeur des villes moyennes et grandes de l'Ouest. Cette position géographique avantageuse lui a valu très tôt de bénéficier d'infrastructures de transport de qualité qui n'ont cessé de se renforcer et de se moderniser avec notamment des aménagements majeurs routiers, autoroutiers (Océane, A81) et ferroviaires (TGV en 1989). Les liaisons aériennes longtemps délaissées s'améliorent également parallèlement au développement de l'aérodrome Le Mans-Arnage. De fait aujourd'hui, grâce au TGV, Le Mans est à 55 minutes de Paris au rythme de 17 liaisons quotidiennes, mais également à 1h30 de Roissy, 3h de Bruxelles, 3h35 de Lyon, etc... sachant que des gains de temps sont attendus avec la création d'une nouvelle connexion au réseau TGV nord, est et sud. La perspective d'un axe Calais-Bayonne prolongeant le lien

fixe participe également à faire du Mans une ville carrefour. Ce sont là des atouts largement mis en avant par les décideurs locaux tant dans leurs stratégies d'implantation d'activités nouvelles que dans l'affirmation d'une activité de tourisme d'affaires. Ces deux dimensions se rejoignent d'ailleurs puisque l'installation de nouvelles entreprises contribue au renforcement des flux et en premier lieu celui d'une clientèle d'affaires pour qui la possibilité d'un aller-retour dans la journée devient déterminante.

Le contexte socio-économique de l'agglomération mancelle n'est pas pour autant, ipso facto, considéré comme particulièrement favorable au développement d'une activité de tourisme d'affaires et de congrès ; et ceci malgré les progrès enregistrés ces dernières années en matière d'infrastructures de transport. L'héritage industriel est encore de nos jours prégnant, moins d'ailleurs dans le paysage urbain que dans la structure de l'emploi et les mentalités. Cette agglomération de 189 000 habitants regroupe environ 12 000 entreprises, pour une part incluses dans le secteur secondaire avec notamment quelques fleurons de l'industrie mécanique (Renault, Glénzer-Spicer, ...), agro-alimentaire (Socopa, Yoplait, ...) et électronique-électrique (Framatome, ...). De grands établissements subsistent encore malgré une réelle désindustrialisation et la réduction en nombre de ceux-ci alors que parallèlement le système productif industriel apparaît sous-qualifié avec un net déficit en emplois d'ingénieurs, cadres, techniciens. Or c'est précisément dans ces secteurs de haute qualification que se trouvent les moteurs du tourisme d'affaires.

Pour autant des transformations importantes ont eu lieu dans l'agglomération mancelle au cours de ces 15 dernières années faisant du Mans une ville d'employés, de cadres, ... liés aux activités tertiaires. La création d'entreprises de services aux entreprises, la présence d'un tertiaire supérieur d'encadrement et de gestion particulièrement développé en raison de la présence du groupe Mutuelles du Mans sont autant d'éléments à ne pas négliger dans cette approche du tourisme d'affaires. Par ailleurs, les collectivités locales se sont lancées dans un ambitieux projet visant à faire du Mans une ville technopolitaine en s'appuyant sur trois pôles aux compétences distinctes. Le technopôle de l'Université est orienté vers les technologies avancées (informatique, robotique, chimie, matériaux, ...) alors que le technoparc du circuit est tourné vers la compétition automobile, dans le prolongement notamment des 24 heures et d'un possible grand prix de Formule 1. Enfin, le centre d'activités Novaxis jouxtant la gare sud accueille désormais quelques sociétés de poids telle les Mutuelles du Mans mais aussi des entreprises certes moins renommées mais d'envergure nationale telles AREPOS ou plus récemment Téléfleurs. Avec l'implantation du siège régional du groupe Comptoirs Modernes à quelques centaines de mètres, c'est tout un quartier qui est en voie de restructuration depuis l'arrivée du TGV.

En parlant de tourisme à côté des affaires, D. Clary met l'accent sur la seconde dimension de ce secteur, celle des loisirs qui en la circonstance apparaissent comme le prolongement naturel de l'activité professionnelle. Sur ce plan, la ville a également des atouts à faire valoir, ce que ne manquent pas de mettre en avant les différents organismes concernés. Au niveau du Conseil Général, par le biais du Comité Départemental de Tourisme, la production de fascicules publicitaires, l'élaboration de circuits, etc... destinés pour une part à cette clientèle indique une prise en compte progressive de cette activité. Une liste des salles de congrès et séminaires est notamment proposée avec leurs caractéristiques techniques.

L'Office de Tourisme de la ville du Mans met l'accent sur la richesse du patrimoine architectural en s'appuyant sur l'enceinte gallo-romaine du IV<sup>ème</sup> siècle, le Vieux-Mans, la Cathédrale St Julien, etc... Des monuments qui sont d'ailleurs le cadre de manifestations dont la renommée dépasse largement les limites départementales s'agissant par exemple des Cénomaniens ou du Festival de la Musique. L'image touristique du Mans reste malgré tout étroitement associée au sports mécaniques et en particulier à son fleuron, les 24 heures automobile, qui attirent environ 200000 personnes lors d'un week-end. L'ouverture d'un nouveau musée de l'automobile en 1991 vient renforcer ce pôle tout en dotant le circuit d'une capacité d'accueil nouvelle, notamment en salles de séminaires.

Des efforts réels ont été entrepris pour donner à la ville une image plus dynamique, plus moderne avec une qualité de vie préservée. Autour d'équipements majeurs tels que le Palais des Congrès et de la Culture sont venus se greffer de nouvelles structures à l'image du Musée de l'automobile ou du centre culturel et sportif "Antares" constituant autant d'atouts pour le développement d'une activité tourisme d'affaires au Mans. Le développement important du parc hôtelier va d'ailleurs dans ce sens et témoigne de stratégies territoriales bien particulières, ce qui dans tous les cas élargit à l'ensemble de l'agglomération le cadre de cette étude.

#### **Une offre en salles diversifiée et attractive**

Les besoins de rencontres directes ont conduit à la création de nombreuses salles dans les agglomérations de premier plan mais aussi, et plus récemment, dans des villes moyennes pour accueillir colloques et séminaires. Ce mouvement traduit un phénomène de décentralisation de l'activité congrès en raison de la saturation de la Capitale ainsi que de prix

plus attractifs en province. Le Mans cherche bien entendu à profiter de ce phénomène en offrant aux congressistes un équipement de qualité.

- Le Palais des Congrès se présente dans toutes les grandes villes comme la pierre angulaire du système tourisme d'affaires. Il existe actuellement 4 établissements de ce type dans les Pays de la Loire, à Nantes, Angers, La Baule et au Mans, et 2 hors de la région mais suffisamment proches pour être pris en compte, à savoir sur le site du Futuroscope depuis 1989 et à Tours plus récemment avec le Vinci. En élargissant au Grand-Ouest, des villes comme Dinard, Brest, St Malo, .... possèdent également cette structure.

Au Mans, le Palais des Congrès et de la Culture (PCC) date de 1982 et est géré par la ville avec un objectif double puisqu'il est destiné à accueillir des manifestations culturelles ainsi que des congrès. Il se compose d'une salle de 1400 places pouvant se réduire à 740, de trois autres salles de taille plus réduite (240, 86 et 50 places, ainsi que de 4 salles de commissions. 400 m<sup>2</sup> de hall sont également utilisables pour des expositions. Ce bâtiment bénéficie d'équipements de qualité en matière notamment de liaison satellite et offre un certain nombre de prestations intégrées ou optionnelles. La construction récente d'un restaurant attendant complète cet ensemble localisé à proximité du centre-ville et de la gare ; une implantation qui s'avère déterminante puisque 70% des congressistes qui viennent au Mans empruntent le TGV.

Ouvert 310 jours par an, le Palais des Congrès et de la Culture comptabilise en 1993 45 jours de spectacles et 30 manifestations congressistes nationales ou internationales. Ce sont ainsi environ 50 000 congressistes qui chaque année bénéficient d'un service "clef en main", tel qu'il peut être proposé à un certain nombre de clients locaux (banques et grandes entreprises) ou dans près de 70% des cas à des clients franciliens. Outre la provenance, l'effet TGV se mesure aussi à travers la diminution régulière de la durée de séjour pour ces clientèles extérieures puisqu'elle oscille le plus souvent entre 2 et 3 jours. Le développement des facilités de transport concourt de toute évidence à cette évolution.

Il existe également de nombreuses salles de réunions de taille plus réduite que le Palais des Congrès et de la Culture. Ces centres de congrès et de séminaires apparaissent tout à fait complémentaires à l'image des 2 structures localisées près du circuit des 24 heures que sont les salles gérées par l'Automobile Club de l'Ouest (ACO) d'une part et le Musée de l'Automobile d'autre part.

- L'ACO, organisatrice de courses, dispose depuis juin 1991 d'un nouvel équipement comprenant notamment des salles de réceptions. Un service de location a été mis sur pied afin de proposer des salles situées en surplomb du circuit Bugatti, hors les périodes de courses.

Le Motel et le Welcome offrent respectivement 200 et 350 places auxquelles s'ajoutent un salon "24 heures" modulable entre 40 et 70 places, des salons de moindre capacité et un centre média de 1300 m<sup>2</sup> pour les congrès. Différents services annexes et une liste de fournisseurs agréés complètent cette offre.

Les manifestations se déroulent en général sur 1 journée et concernent 30 à 40 personnes avec un maximum d'une douzaine d'opérations hebdomadaires. La clientèle essentiellement régionale utilise le TGV ou l'autocar pour se rendre au Mans et contribue à rentabiliser les équipements. Il s'agit dans ce cas précis d'une activité marginale, complémentaire par rapport à la course automobile.

- Le Musée de l'Automobile, créé en 1961, appartient au Conseil Général qui en a confié la gestion à un syndicat d'économie mixte. De nouveaux bâtiments accueillent depuis 1991 les différentes collections sachant que ce changement de cadre s'est accompagné d'une diversification des fonctions avec la mise en place de location de salles à destination des entreprises. L'offre repose sur 3 modules différents. Une salle à thèmes, intégrée au musée, peut accueillir 300 personnes, dans les allées, entre les voitures. Une salle de cinéma de 80 places avec vidéo est également proposée de même qu'une salle panoramique avec isolation phonique pour environ 120 personnes.

Les rentrées procurées par cette nouvelle activité sont, contrairement à l'ACO, indispensables pour l'équilibre financier du musée.

- Le parc exposition des 4 jours est situé à proximité du circuit et de l'aérodrome et permet au Mans d'accueillir des foires et salons à l'origine de déplacements professionnels nombreux. L'ensemble se développe sur 13 ha et comprend un certain nombre de salles louées dont une rotonde pouvant accueillir jusqu'à 7000 personnes. Plusieurs halls de 850 à 2000 m<sup>2</sup> complètent cette offre ainsi que, depuis 1987, un Forum d'une capacité de 3000 personnes qui se présente comme une salle de prestige, polyvalente avec cloisons amovibles.

Ce ne sont pas moins de 90 manifestations par an qui sont organisées pour des durées oscillant entre la journée et la semaine sur la base de réservations effectuées par des clientèles locale et régionale, si l'on veut bien excepter quelques entreprises parisiennes. Ces différentes opérations attirent environ 400 000 visiteurs chaque année dont un quart lors de la Foire des 4 jours qui se déroule au début du mois de septembre.

A travers ce rapide panorama des salles de congrès au Mans, qui ne se veut d'ailleurs pas une présentation exhaustive du potentiel local, une certaine diversité des formes et des processus de mise en place ressort.

## LE PALAIS DES CONGRES

### EXEMPLES DE MANIFESTATIONS ENTRE 1990 ET 1994.

#### CONGRES.

Congrès Européen des Entreprises de Nettoyage 1988.  
Congrès National de l'Hôtellerie 1990.  
Congrès National des Utilisateurs de « Virtual Machine » (IBM) 1990.  
Congrès National Accueil Villes de France 1990.  
Congrès Mutuelles du Mans Assurances 1991.  
Congrès International de la Chimie 1991.  
Congrès Régional CFDT 1991.  
Congrès National de la Jeune Chambre Economique 1991.  
Congrès médical 1992.  
Congrès National de Groupement des Infirmières de Travail 1992.  
Congrès National de Syndicat de la Boucherie 1993.  
Congrès National du Groupe Français de Rhéologie 1993.  
Congrès National Médical de l'Association Perse 1994.

#### SALONS.

Salon des Loisirs 1990.  
Salon des Minéraux et Fossiles 1991.  
Salon Santé et Avenir 1993.  
Salon de la Carte Postale 1994.

#### ASSEMBLEES.

Assemblée Régionale MACIF 1991.  
Assemblée Générale des Experts Comptables 1992.  
Assemblée Générale Crédit Mutuel 1993.  
Assemblée Générale CADS 1993.  
Assemblée Fédération Départementale de Pêche 1994.

#### COLLOQUES.

Colloque de Cardiologie 1990.  
Colloque France-Télécom 1991.  
Convention société Market Place 1991.  
Convention Renault 1992.  
Convention Jet Tours-Air France 1993.  
Colloque « L'Allemagne et l'Europe » 1993.  
Convention Volvo France 1994.

Source: Listes des congrès, Palais des Congrès et de la Culture.

On ne peut que remarquer la variété de l'offre qui s'appuie tout à la fois sur des outils habituels, tels que Palais des Congrès et salles de séminaires classiques, et des espaces plus insolites comme le hall d'exposition du Musée de l'automobile. Ceci traduit l'existence de nouveaux créneaux sur ce marché du congrès du fait d'entreprises à la recherche d'un cadre insolite et plus à même de marquer les esprits des congressistes.

Par ailleurs ces quelques exemples permettent de constater qu'il existe aujourd'hui sur le marché une offre "institutionnelle" qui repose sur des équipements majeurs et structurants comme le Palais des Congrès et de la Culture mais aussi, et sans doute de plus en plus, une offre "parallèle" qui se présente comme une réponse à multiples facettes à des demandes croissantes et variées. Cette dernière est beaucoup plus difficile à cerner car elle relève de cheminements différents de la part d'organismes dont l'objectif initial n'est pas la location mais qui voient là une rentrée financière accessoire (ACO) ou au contraire essentielle (Musée). Il existe même un certain nombre de salles comme celles proposées par les organisations agricoles, près de la gare, qui ne figurent dans aucun guide professionnel et qui pourtant sont régulièrement louées ou mises à disposition.

La segmentation de l'offre de salles de congrès témoigne des mutations en cours de cette activité au Mans en raison de son caractère récent mais aussi d'attentes nouvelles. Pour autant ces infrastructures apparaissent complémentaires et se positionnent sur des créneaux différents. Il en va de même de la mise à disposition d'espaces de réunion dans les hôtels de l'agglomération mancelle.

### **Vers un rattrapage et une adaptation de l'offre hôtelière**

Le développement du tourisme d'affaires est étroitement lié à la qualité du parc hôtelier dans la mesure où il s'agit là du mode d'hébergement dominant chez les congressistes.

Il existe au Mans (y compris Arnage et La Chapelle St Aubin) une cinquantaine d'établissements classés 1 à 3 étoiles totalisant environ 1800 chambres soit à peu près la moitié du parc sarthois. L'absence d'hôtels 4 étoiles constitue sans aucun doute actuellement un handicap dans l'organisation de congrès haut de gamme. Les hôtels trois étoiles sont au nombre de 4 et proposent 200 chambres alors que 16 hôtels 2 étoiles ont une capacité de 900 chambres. Le reste du parc est composé d'établissements 1 étoile ou de tourisme.

L'installation de nouvelles chaînes hôtelières ces dernières années procède indéniablement d'un phénomène de rattrapage dans une ville où l'accueil a longtemps été essentiellement assuré par l'hôtellerie indépendante. Avec l'arrivée d'Ibis, d'Arcade, Novotel, Campanile, FI, etc... qui constituent autant d'enseignes nationales et internationales proposant des

produits connus et standardisés, la concurrence est devenue rude pour la petite hôtellerie dont la capacité est limitée et les structures vieillissantes.

Ces nouvelles installations se sont essentiellement réalisées, dans la ville, le long des principales voies routières et, en périphérie, sur des axes ou noeuds majeurs. Un pôle ancien de concentration en centre-ville, av. de la Gare et du GI Leclerc regroupe des unités plus petites ayant bénéficié de rénovations importantes. La construction récente d'un Relais Bleus intégré à la gare sud est venue étoffer cet ensemble. Des pôles plus récents émergent en direction d'Alençon ou bien encore à Arnage au même titre qu'un axe Ouest-Est reliant le technopôle de l'Université à la N23 et à la sortie Le Mans-est de l'A11 en direction de Paris. Cette situation nouvelle témoigne indiscutablement du développement des échanges, des flux, et consacre le rôle majeur du réseau routier et autoroutier dans les choix de localisation alors que les atouts ferroviaires apparaissent dans la période récente très secondaires si l'on veut bien excepter le cas des Relais Bleus.

Le Réseau d'Informations Economique du Tourisme permet de constater à partir du suivi de quelques établissements test, sur la période estivale, que le tourisme d'affaires est le principal moteur de l'activité hôtelière. La baisse importante de la fréquentation des hôtels en été en témoigne car elle correspond à la réduction d'activité des entreprises pourvoyeuses d'hommes d'affaires. Dans le même temps les autres formes de tourisme ne compensent que très partiellement ces pertes.

Parmi les 30 hôtels classés de 15 chambres et plus, répertoriés dans le catalogue groupe du Comité Départemental de Tourisme, 17 mentionnent l'existence de salles de séminaires, auxquels il faudrait sans doute ajouter quelques unités non indiquées comme le Novotel. Les établissements qui se sont créés ces dernières années intègrent pratiquement tous ce service dans leurs prestations en y associant parfois des équipements particuliers. Quelques études de cas permettent là encore de mieux apprécier la démarche engagée.

- L'hôtel Les Relais Bleus a ouvert en 1990 sur le site de Novaxis. Intégré à la gare sud, bien relié au centre-ville, il est également associé à un restaurant. Les 66 chambres bien équipées sont essentiellement occupées par des hommes d'affaires avec un taux de location qui avoisine 25% en Juillet et Août contre une moyenne annuelle de 55%. C'est une clientèle de proximité fournie notamment par le Centre de Formation de l'ANPE, les Comptoirs Modernes, les Mutuelles du Mans Assurances et quelques entreprises.

Cinq petites salles sont régulièrement louées permettant d'accueillir une centaine de personnes avec des possibilités de prestations complémentaires, à la demande, comme la location de matériel.



- S'agissant de La Closerie, établissement situé en périphérie ouest, là encore la qualité des dessertes apparaît déterminante avec l'existence d'un embranchement autoroutier proche garantissant des liaisons rapides avec la région parisienne et les grandes métropoles de l'Ouest que sont Nantes et Rennes. Le développement du technopôle de l'Université ne peut d'ailleurs que valoriser cette localisation.

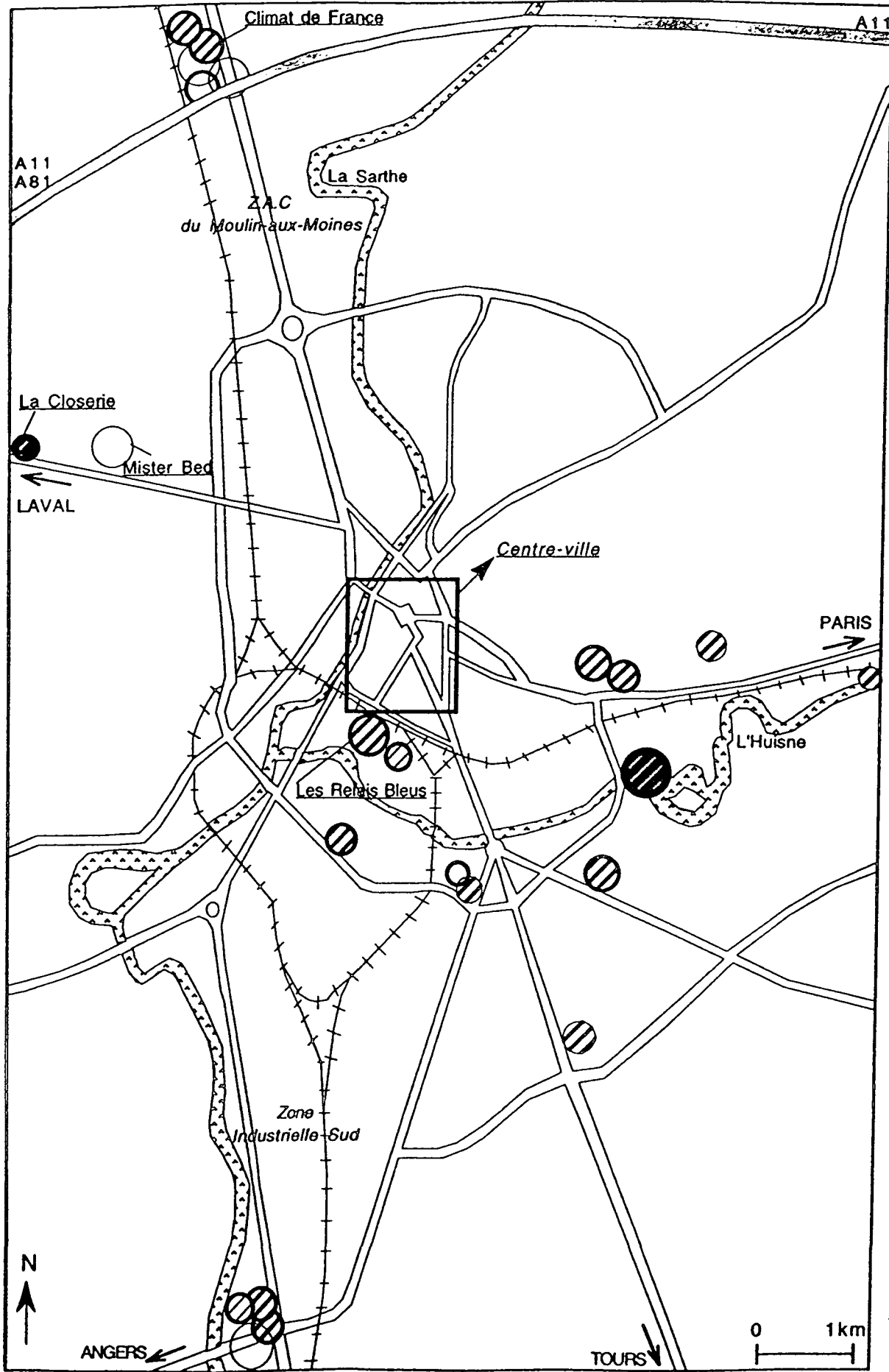
Au restaurant gastronomique est venu se greffer un hôtel 3 étoiles de 29 chambres en 1991 concrétisant l'arrivée de la chaîne Best-Western. 4 salles de séminaires sont également disponibles et doivent contribuer à assurer la rentabilité de l'ensemble. Deux types de clientèle sont accueillis en semaine avec d'une part des VRP et des hommes d'affaires se déplaçant individuellement pour une à deux nuits et d'autre part des groupes émanant d'entreprises de la région ou relativement proches ayant passé des accords pour l'organisation de réunions, séminaires ou encore de séquences de formation. Il existe même une convention particulière passée avec une société parisienne de dimension internationale qui a choisi ce site pour réunir ses collaborateurs du Grand Ouest. De ce contrat, outre la réservation de la salle, il ressort que ce sont également 2000 chambres années et environ 4000 repas qui sont fournis à des groupes de 10 à 15 personnes qui séjournent en moyenne une semaine.

Une politique active de promotion en direction des entreprises est destinée à proposer des forfaits séminaires sous forme de journée d'étude avec un certain nombre de suggestions d'activités récréatives.

- La chaîne Climat de France dispose au Mans d'un établissement hôtelier associé à un restaurant "La Soupière" au nord de l'agglomération mancelle, soit à proximité immédiate de la zone commerciale du Moulin-aux-Moines et d'une sortie autoroutière. Sur ce site 4 autres hôtels se sont d'ailleurs installés ces dernières années constituant aujourd'hui un pôle hôtelier majeur comparable par bien des aspects à ce que l'on rencontre au sud-ouest, à Arnage.

Sa réalisation en 1986 s'est traduite par la mise sur le marché d'une cinquantaine de chambres fréquentées par une clientèle en partie liée aux séminaires qui se tiennent dans une salle de réunion dont la capacité est de l'ordre d'une vingtaine de personnes. Il s'agit d'une fréquentation extra-départementale avec une durée qui excède rarement une nuit. Le choix de cet établissement tient bien souvent à la recherche d'un lieu central entre Paris et l'Ouest. En moyenne, huit séminaires sont organisés chaque mois dont la moitié associée à du résidentiel et l'autre partie sous forme d'une simple journée d'étude.

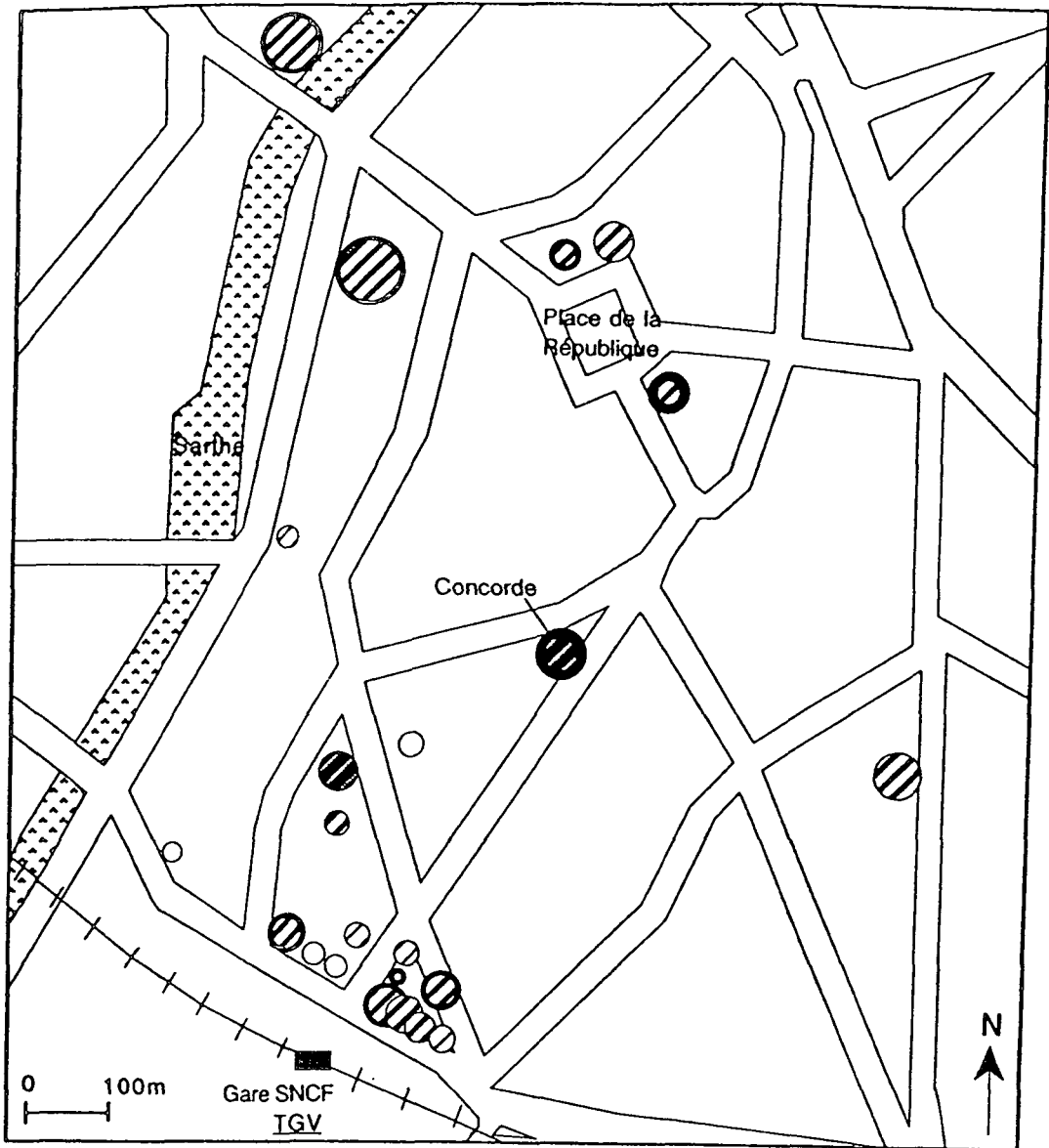
# L'HOTELLERIE DANS L'ESPACE MANCEAU



Détail de l'encadré "Centre-ville" et légende page suivante.

(J. Englebert)

# L'HOTELLERIE EN CENTRE-VILLE



|  |  |
|--|--|
| <u>Capacité hôtelière: nombre de chambres</u>            |  |
|  |  |
| <u>Salles de séminaires: capacité d'accueil (places)</u> | <u>Catégorie hôtelière: nombre d'étoiles</u> |
| ○ sans   | ○ sans                                       |
| ○ < 100  | ◐ 1  |
| ● > 100  | ◑ 2  |
|  | ◒ 3  |

(M. Englebert)

Source: Comité Départemental du Tourisme

A travers ces trois exemples d'établissements hôteliers plusieurs remarques peuvent être faites.

Tout d'abord, il faut remarquer qu'il s'agit d'établissements récents qui par leur localisation sont remarquablement positionnés pour capter cette clientèle d'affaires car ils bénéficient des dessertes ferroviaires ou plus souvent encore autoroutières. Ces établissements sont situés aux portes de l'agglomération. A une autre échelle, ils profitent également de la situation d'interface de l'agglomération mancelle entre la région parisienne et le Grand-Ouest. Ce constat est très net dans le cas de l'hôtel La Closerie qui cherche d'ailleurs à développer cet avantage.

Par ailleurs, le niveau de confort des établissements étudiés correspond aux exigences de la clientèle d'affaires ce qui, à contrario, laisse supposer une faible aptitude à capter ces flux pour les hôtels anciens et enclavés dans le tissu urbain au même titre d'ailleurs que pour les hôtels économiques (Formule 1, ...) essentiellement fréquentés par les VRP et une clientèle familiale.

Ensuite, on constate que le créneau de la location de salles est systématiquement exploité dans ces nouveaux établissements avec un double objectif puisqu'il s'agit tout à la fois pour ces chaînes d'en dégager un profit direct mais aussi et surtout indirect avec des retombées sur la restauration et la location de chambres. Le classement de l'hôtel n'influe pas directement sur cette stratégie dans la mesure où Les Relais Bleus et le Climat de France sont répertoriés 2 étoiles et La Closerie 3 étoiles. Pour autant cette dernière unité a une approche beaucoup plus professionnelle avec une démarche promotionnelle en direction des entreprises en vue de faire connaître les atouts de l'établissement ainsi que, plus récemment, les possibilités qui s'offraient à des congressistes en matière de détente et de loisirs. Des produits spécifiques ont été élaborés ou sont en voie de constitution en partenariat avec d'autres prestataires pour consolider cette dimension tourisme d'affaires.

Enfin, outre leur localisation par rapport aux grands axes structurants, ces hôtels s'appuient également sur des zones d'activités nouvelles et en expansion sachant que la part de clientèle qui en émane n'est pas toujours aisée à mesurer. Dans le cas des Relais Bleus il ne fait aucun doute qu'un volet important de la clientèle de l'hôtel est lié à Novaxis. Pour ce qui est du Climat de France et de la Closerie, la proximité respectivement de la ZAC du Moulin aux Moines avec ses extensions récentes et du technopôle de l'Université, a là encore indéniablement des effets bénéfiques.

## Conclusion

Cette première phase de l'étude du tourisme d'affaires au Mans aura pour le moins eu le mérite de mettre en exergue l'existence d'une activité de congrès vivace, même si les difficultés pour en mesurer précisément les retombées économiques sont nombreuses. Les choses ne sont jamais très simples en matière de tourisme et à plus forte raison s'agissant du tourisme d'affaires étroitement lié au monde de l'entreprise.

Le renforcement de cette activité se mesure à travers la création d'équipements structurants tel que le Palais des Congrès ainsi que par la volonté nouvelle manifestée par un certain nombre d'organismes et d'infrastructures de s'ouvrir à ce nouveau marché alors que ce n'était pas là leur vocation première. Le cas du Musée de l'automobile est à ce titre riche d'enseignement et pourrait faire école si l'expérience actuellement concluante se pérennisait. Avec des ambitions plus limitées et la volonté de rentabiliser des investissements lourds, d'autres structures à l'image de l'ACO se sont également positionnées sur ce marché de la location de salles.

Une activité qui est également présente dans de nombreux hôtels, en particulier lorsqu'il s'agit d'établissements récemment implantés. L'ambition est alors de profiter de l'augmentation des flux d'affaires en proposant un cadre de travail dont on espère qu'il engendrera des retombées positives sur la restauration et l'hébergement. Mais là encore, les démarches engagées témoignent de stratégies différenciées selon le niveau de confort, la localisation et les chaînes.

Le développement du tourisme d'affaires ne saurait se comprendre au Mans sans référence aux transformations qui ont affecté le milieu économique au cours de ces quinze dernières années. La ville industrielle est aujourd'hui une cité dominée par les activités tertiaires symbolisées en l'occurrence par le groupe Mutuelles du Mans. Les créations de technopôles et de zones commerciales nouvelles ont favorisé dans leur prolongement l'émergence d'établissements hôteliers, pouvant aller jusqu'à la constitution de véritables pôles qui cherchent aujourd'hui à exploiter ces potentialités nouvelles. Pour autant si une part des besoins de rencontre émane des entreprises locales, en particulier celles aux activités de commandement développées (siège social, centre régional, ...), l'affirmation du Mans comme point nodal du quart nord-ouest de la France est régulièrement avancé par un certain nombre d'entreprises parisiennes. Cette situation centrale, cette position d'interface entre les maisons-mères et leurs antennes disséminées dans le Grand-Ouest est un atout récemment mis en lumière et en voie d'être intégré par certains établissements hôteliers qui s'engagent vers une approche plus professionnelle de prospection et d'élaboration de produits. L'amélioration des dessertes ferroviaires et autoroutières a joué, joue et jouera encore demain

un rôle essentiel dans la définition de nouvelles fonctionnalités. A l'effet TGV, bien réel à proximité de la gare, s'ajoute une effet autouroutier qui explique tout autant les dynamiques relevées en périphérie.

### Références bibliographiques

PASQUALINI (J.P) - JACQUOT (B), *Tourismes* - Dunod, 1989.

TINARD (Y), *Le tourisme, Economie et Management*, 1992.

CLARY (D), *Le tourisme dans l'espace français*, Masson, 1993.

BERAUD (E), *Les aspects socio-politiques du tourisme d'affaires en France*. Thèse, Toulouse, 1986.

LANQUAR (R), FIGHIERA (G.C), *Congrès, séminaires, voyages de stimulation. Que Sais-Je ? n°1855*, PUF, 1980.

ENGLEBERT (M), *Le tourisme d'affaires au Mans*, Maîtrise Université du Maine, 1994.

LABASSE (J), *Les congrès, activité tertiaire de villes privilégiées*. *Annales de géographie* n°520, 1984.

## Conclusion

Les quatre contributions apportées dans ce premier volume du rapport de recherche ont, rappelons-le, une double mission. Elles doivent contribuer à poursuivre l'état des lieux effectué dans le cadre du contrat de 1989. Par ailleurs, celles-ci doivent permettre de préciser les axes d'entrée dans la seconde étape de l'étude consacrée à la lecture d'effets socio-économiques localisés qu'il serait possible de lier ou d'imputer au fonctionnement du TGV. Avant d'aller plus avant dans la formulation de conclusions, sans doute n'est-il pas inutile de dire que si la problématique d'aujourd'hui épouse celle mise en oeuvre en 1989, ce n'est pas pour autant qu'il faut attendre un rapport construit de manière similaire au premier. Plusieurs raisons nous ont poussés à ouvrir ou limiter les champs d'investigation. D'autres nous ont conduits à adopter d'autres sources parce qu'elles sont désormais disponibles ou qu'elles apparaissent plus pertinentes.

La première contribution constitue un bon exemple d'élargissement. Dans le rapport de 1989, nous n'avions pas consacré un chapitre au TGV. Pourtant, il était déjà possible de préciser certaines données. Cela fut fait mais de manière dispersée. La raison de cette absence tenait au projet lui-même. Il consistait, en effet, à centrer l'attention non sur le TGV et son arrivée imminente mais sur les dynamiques en cours dans l'agglomération et dans la Sarthe. Aujourd'hui, l'absence d'un tel chapitre ne pourrait pas être justifiée et représenterait un handicap pour la suite de l'étude. Comment comprendre tous les enjeux, tous les espoirs et déceptions, toutes les implications et imbrications, sans reprendre l'histoire de la relation entre les élus, les populations du Mans et ce train. Cette histoire permet de mettre en évidence des jeux d'acteurs qui tendent à se complexifier depuis que le projet de TGV Bretagne-Pays de la Loire est revenu au premier plan; de montrer aussi comment fonctionne localement une difficile combinaison contradictoire entre un ensemble d'avantages ou de bénéfices et un ensemble de coûts et de risques; avantages, coûts et risques qui ne concernent pas tout le monde avec la même insistance.

Dans le second chapitre, consacré à l'analyse du secteur tertiaire, il était difficile de ne pas répéter d'abord certaines des données concernant les évolutions constatées dans l'agglomération mancelle, dans une perspective comparative avec Angers et Nantes. La méthode d'investigation se trouve cependant modifiée avec la possibilité d'entreprendre une comparaison intercensitaire 1982-1990, impossible à réaliser pour le précédent rapport. Cette nouvelle démarche confirme très largement ce que nous faisons apparaître en 1989. Elle

autorise toutefois plus de précision dans la définition des spécificités mancelles associées, notamment, au poids des assurances et au rôle de la plus importante des entreprises de ce secteur (Les Mutuelles du Mans), des services publics et de la sous-représentation des services financiers et aux entreprises, bien que ces derniers aient connu une progression très spectaculaire durant les années 80. Pour cerner les évolutions les plus récentes, des difficultés et limites méthodologiques apparaissent clairement. Un changement de base de données et de nomenclature par l'INSEE, rend difficile les comparaisons. Mais les données les plus récentes confirment certaines spécificités des évolutions du tertiaire manceau comme, d'ailleurs aussi, de l'évolution du secteur manufacturier.

La contribution suivante, traitant des conditions et des objectifs de la relance de la construction neuve reprend et prolonge celle qui apparaissait dans le rapport de 1989. Dans ce dernier, le découpage des années 80 en deux périodes d'inégales durées s'imposait. La relance concernait seulement les dernières années étudiées, que ce soit pour les constructions à usage résidentiel, pour les locaux consacrés aux activités ou les opérations mixtes. La fin des années 80 et la première moitié de cette décennie oblige à remettre en perspective la durée de cette relance. Si les grues sont demeurées présentes dans le ciel manceau au début des années 90, c'est principalement sur l'élan généré au cours des dernières années de la précédente décennie. Dans le domaine des locaux d'activité, les mises en chantier se contractent mais de grands chantiers ouverts antérieurement s'achèvent. Il en est ainsi du grand complexe central Étoile-Jacobins, associant commerces, bureaux et logements terminé en 1992. L'opération Novaxis, adossée à la gare sud, se prolonge également avec continuité jusqu'en 1992. L'année 1993 - secondairement 1994 - apparaissent particulièrement difficiles, avant que la reprise s'annonce par de nouvelles constructions : reprise de l'opération Novaxis, multiplication des bâtiments dans la zone du Technopôle-Université, notamment. En matière résidentielle, le même mouvement de repli peut être observé. Mais la remobilisation, à partir de 1994, de projets momentanément reportés ou différés se dessine avec une certaine netteté durant la dernière année.

Pour terminer, l'analyse des activités associées au tourisme d'affaires et de congrès resserre le champ de l'étude produite en 1989. Dans cette dernière, toutes les facettes touristiques de la Sarthe étaient présentées. Dans une perspective d'état des lieux général, cela se justifiait. Dans une approche, aujourd'hui davantage centrée sur les effets induits par l'existence du TGV, le recentrage sur l'agglomération et le seul tourisme d'affaires s'imposait. D'autant que les autres structures touristiques de la Sarthe, depuis longtemps largement commandées par d'autres facteurs, comme en témoignait l'analyse produite en 1989, n'ont guère évolué en six ans. Au-delà de la difficulté à définir et mesurer le tourisme



d'affaires, il faut signaler que l'agglomération mancelle a connu un net développement de ces activités durant les dernières années. La multiplicité des acteurs, l'augmentation et la diversification de l'offre en salles et en localisation de celles-ci - au-delà du désormais classique Palais des Congrès dont doit disposer toute ville de l'importance du Mans - a accompagné un rattrapage et une adaptation de l'offre hôtelière. A l'évidence, plusieurs facteurs se combinent pour comprendre cette vitalité. Parmi ceux-ci dominant, d'une part, les stratégies des acteurs publics (Ville et CUM, Conseil général, CCI) et de certaines chaînes hôtelières et, d'autre part, les facilités d'accès - par routes et autoroutes, par TGV - dont bénéficie l'agglomération.

Au cours des six dernières années, l'évolution de la conjoncture oblige à lire les années 1993-1995 avec une grande prudence. Notamment lorsqu'il s'agit d'activités manufacturières, tertiaires ou immobilières. Si des indicateurs convergent pour témoigner de nouveau de l'accumulation de difficultés - renvoyant à une situation nationale dégradée, s'inscrivant elle-même dans un contexte international de récession puis de reprise incertaine - d'autres illustrent une conjoncture très momentanément défavorable. Sans qu'il soit possible de dire, aujourd'hui, quels sont les meilleurs indicateurs permettant de produire l'interprétation la plus pertinente.

Les contributions, regroupées dans ce premier rapport, permettent cependant de tracer quelques lignes directrices concernant la suite à donner à notre travail. Travail qui déterminera le contenu du second rapport.

- La première concerne la mise en perspective des flux de voyageurs utilisant le TGV. Le succès du TGV apparaît incontestable - tant pour les usagers partant du Mans que pour ceux qui y viennent. Des approches quantitatives autorisent une mesure de la progression des trafics. La ré-exploitation d'enquêtes - en particulier celles réalisées en 1991 par une étudiante - permettront de préciser les catégories d'actifs les plus impliqués dans cette progression. Parmi les catégories d'usagers, il apparaît nécessaire, par ailleurs, de mieux approcher celle des migrants quotidiens individuels.

- Il convient également de porter une attention particulière à une opération directement associée à l'arrivée du TGV en gare du Mans et partie prenante du projet de développement technopolitain : Novaxis. Cette opération représente une des dimensions majeures de l'intervention publique locale accompagnant, durant la seconde moitié des années 80, le projet de faire du Mans une ville-TGV afin de générer de nouvelles activités. Six ans se sont écoulés entre la livraison des bâtiments de la première phase et l'achèvement du dernier des bâtiments de la seconde tranche. De quelle manière s'est opéré le remplissage, quels sont les facteurs qui apparaissent déterminants dans celui-ci?

- L'attention ne peut porter seulement sur un petit îlot d'activités tertiaires tel que Novaxis. Les dynamiques de la construction dépassent les cadres des abords de la gare. Il importe donc de situer les processus observables dans cette partie méridionale du centre-ville avec ce qui peut être lu dans le reste du centre, les quartiers péricentraux, les espaces périphériques également. De même, il faut attacher une grande attention aux évolutions de localisation qui ont pu se manifester pour certaines branches du tertiaire, notamment des services aux entreprises, les plus aptes par leurs structures à une mobilité rapide. Observe-t-on un rapprochement relatif vis-à-vis des installations TGV? Ce rapprochement procède-t-il d'effets de branches ou seulement de certaines entreprises ou catégories d'entreprises?

- Enfin, concernant les activités de tourisme d'affaires, un approfondissement est indispensable. Celui-ci oblige à mieux cerner les rôles respectifs des acteurs et des entreprises, qu'elles soient locales ou extérieures. Il s'agit également de savoir si se dessine une articulation entre les lieux et les produits. Une place particulière doit être accordée au Palais des Congrès. La multiplication de ces manifestations au Mans, le renforcement de l'équipement d'accueil, sa localisation à proximité de la gare et d'une partie du complexe hôtelier manceau, obligent nécessairement à poser la question de la relation entre celui-ci, son public et le TGV.