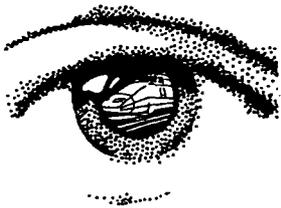


## NANTES, SEPT ANS APRÈS L'ARRIVÉE DU TGV ATLANTIQUE

Joseph DORNBUSCH



Contrairement à une opinion répandue selon laquelle le TGV peut être un vecteur fort du développement urbain et économique local, il semble que le TGV n'ait qu'une influence socio-économique limitée à Nantes. La conjoncture économique, les autres infrastructures urbaines mises en place dans l'agglomération, comme à Nantes la cité des congrès, contribuent parallèlement à l'évolution de la ville. Des tendances urbaines de long terme telles la périurbanisation ne semblent pas affectées par le TGV et des conséquences significatives ne sont perceptibles que dans les quartiers voisins de la gare. Dans le secteur économique, l'implantation géographique des entreprises ne serait que peu influencée par le TGV, les autres modes de transport étant également pris en compte par les entrepreneurs pour ce choix. Le train s'est substitué à l'avion pour les déplacements professionnels vers Paris-centre, pour des déplacements qui augmentent en nombre et en fréquence mais durent moins longtemps. Le risque pour l'hôtellerie locale de perdre une partie de sa clientèle qui effectuerait plus de trajets s'est avéré infondé, le nombre de séjours hôteliers augmentant. L'hôtellerie proche de la gare a les meilleurs résultats actuellement, mais après une période de faiblesse en 1993. Le tourisme a profité brièvement, seulement six mois, de la mise en service du TGV. La construction de logements semble bénéficier durablement du TGV mais dans des secteurs géographiques restreints.

L'apparition du TGV en France a entièrement renouvelé l'offre de transport ferroviaire de voyageurs à partir des années quatre-vingt. Le TGV Atlantique est le deuxième réseau mis en service. Ce réseau relie Paris et son agglomération à tout le sud-ouest et l'ouest de la France. Les lignes nouvelles relient Paris à Tours pour l'embranchement sud-ouest et Paris au Mans pour l'embranchement ouest. Au-delà, les TGV empruntent des lignes classiques aménagées, en particulier entre Le Mans et Nantes, où les premières liaisons avec Paris<sup>1</sup> débutent en septembre 1989 et raccourcissent d'une heure la liaison. Simultanément, la gare du centre ville a été considérablement transformée et modernisée. Afin de mesurer l'impact de l'arrivée du TGV à Nantes, une étude dite « avant-après » a été mise en place par le SES<sup>2</sup> pour mesurer les évolutions socio-économiques urbaines causées par le TGV dans la ville et son agglomération. L'étude aborde trois grands thèmes - activité économique, urbanisme et immobilier, tourisme - à l'intérieur desquels des choix *a priori* ont parfois été opérés, afin de mieux cerner des domaines où le TGV est susceptible d'avoir l'impact le plus important. Les données utilisées sont, pour une part, des statistiques socio-économiques relatives à l'agglomération nantaise et, par ailleurs, des données recueillies par interrogation directe d'acteurs économiques.

### Les particularités de la ville de Nantes

Septième agglomération française, Nantes compte approximativement un demi-million d'habitants. La commune de Nantes, peu dense par rapport à d'autres agglomérations de même importance, représente la moitié de la population et plus des trois cinquièmes des emplois de son agglomération. L'influence de cette

<sup>1</sup> Plus tard d'autres liaisons vers ou depuis Nantes seront offertes.

<sup>2</sup> L'étude « avant » (1990) a été réalisée par le cabinet JY PAUMIER, l'étude « après » par le CETE de l'Ouest (1997).



métropole régionale dépasse largement son département. Comme dans beaucoup d'autres agglomérations, l'importance relative de la ville centre en termes de population et d'activité diminue, même si elle reste prépondérante. Plusieurs activités sont fortement implantées à Nantes : banque, finance, informatique, services, études et administrations, toutes activités potentiellement sensibles à une modification de l'offre des transports interurbains de voyageurs. Les activités ont tendance à se déplacer en périphérie, mais de façon moindre pour le tertiaire supérieur<sup>3</sup>. Les pertes d'emplois industriels sont plus que compensées par le développement de l'emploi dans le secteur tertiaire. La période où le TGV arrive à Nantes est marquée par un ralentissement de la croissance du secteur tertiaire et du commerce, ainsi que par l'apparition d'une crise dans le secteur de la construction, la construction de bureaux s'effondrant après 1992. Avec 43 000 étudiants, l'enseignement supérieur est une activité récente mais importante à Nantes.

Les communes de l'agglomération se réunissent en un district en 1992. Nantes présente la particularité d'avoir un tramway, mis en place à partir des années quatre-vingt sur des voies en site propre et qui a fait diminuer le trafic routier sur certains des axes centraux à partir de 1985. Les autres aménagements importants concernant le secteur des transports depuis 1990 sont les achèvements de la rocade ouest et de divers ponts.

**Impact faible  
du TGV  
sur l'implantation  
des entreprises,  
impact  
plus perceptible  
sur la construction  
en centre-ville**

Nantes n'a pas lancé de projets urbanistiques de grande envergure avec l'arrivée du TGV, contrairement à d'autres villes comme Lille ou Lyon, alors qu'elle possède de vastes espaces libres à proximité du centre ; un nouvel accès sud de la gare a été créé pour le TGV.

Les prix du foncier ont flambé par anticipation. Néanmoins les prix d'investissement à Nantes restent faibles comparés aux prix parisiens dans le domaine professionnel. L'arrivée du TGV n'a pas endigué le mouvement centrifuge ancien de construction en matière d'activités professionnelles : le développement du quartier de la ZAC Madeleine-Champ de Mars n'est pas aussi rapide que celui escompté par ses aménageurs et que ne le proclamaient les élus avant l'arrivée du TGV, malgré la proximité de la gare.

Plus loin de la gare TGV, certains quartiers sont en pleine croissance. Selon un promoteur, « ce que les entreprises recherchent plutôt, c'est d'être ni trop loin des rocades, ni trop loin de l'aéroport, ni trop loin de la gare SNCF ».

Parmi les entreprises qui se sont installées après 1989, seule une très petite minorité reconnaît l'importance du TGV dans sa localisation nantaise. Les autres facteurs classiques de localisation géographique (coûts de la construction, proximité des marchés, etc.) conservent leur importance. L'organisation interne des implantations des entreprises semble peu affectée par l'effet TGV. S'il y a eu effet dans ce domaine, il s'agit plutôt de concentrations, soit à Paris pour des entreprises nationales, soit à Nantes pour des entreprises à plusieurs établissements régionaux.

Le TGV aurait donc pu avoir un effet de regroupement des activités, au profit des plus grandes agglomérations. Le TGV semble avoir dynamisé la construction de logements en centre-ville : dans certains quartiers centraux, plus de la moitié des logements construits sont de petits logements et, pour de nombreux étudiants, la proximité de la gare est un critère déterminant du choix du logement.

La plupart des projets futurs prennent en compte l'existence de la gare TGV.

<sup>3</sup> Tertiaire supérieur : codes 71 à 74 de la Nomenclature d'Activités Française.



**Les déplacements  
professionnels  
vers Paris  
s'effectuent  
désormais en train**

Dans le domaine économique, le secteur des services aux entreprises est le plus à même d'être influencé par le TGV. Plus des trois quarts des établissements de ce secteur ont recours au TGV au moins une fois par mois pour les déplacements de leur personnel. Dans l'informatique et la recherche, la proportion est encore plus élevée. La localisation et l'ancienneté des établissements ne semblent pas avoir d'influence sur l'usage du TGV mais l'importance de l'établissement et la localisation de son siège social jouent : les établissements de plus de 20 salariés dont le siège social est à Paris sont des utilisateurs plus intensifs du TGV. Presque toutes les sociétés qui utilisaient l'avion pour leurs déplacements vers Paris utilisent désormais le TGV, pour des séjours plus nombreux et plus courts. Le TGV a également pu jouer un rôle dans des modifications géographiques des stratégies commerciales, alors que selon l'enquête qui précédait l'arrivée du TGV, les entreprises n'envisageaient pas de modification de ce type. L'impact des nouvelles liaisons TGV avec Lyon semble extrêmement faible en raison du temps de parcours qui empêche l'aller-retour professionnel dans la journée. Sur ce type de liaison, l'avion reste le mode de transport privilégié pour les déplacements professionnels, la baisse des tarifs aériens entraînée par la déréglementation rendant le train moins attractif.

**Tourisme,  
hôtellerie  
et séjours : des  
transformations  
difficiles à mesurer**

Le tourisme à Nantes a pu profiter du TGV<sup>4</sup>. Immédiatement après l'inauguration de la nouvelle liaison, la fréquentation touristique a sensiblement augmenté mais pour revenir ensuite à un niveau proche de son niveau antérieur. Les années suivantes, c'est le tourisme d'automne qui semble profiter du TGV : la fréquentation touristique augmente systématiquement en fin d'année, pour du tourisme en groupes. En ce qui concerne la fréquentation des sites (musées, monuments), les données accessibles ne permettent pas une conclusion nette. L'activité de congrès s'est développée remarquablement à partir de 1987, mais ce développement semble devoir aussi s'expliquer par l'installation de la nouvelle cité des congrès en 1992 alors que, précédemment, la ville était sous équipée dans ce domaine. Installée volontairement près de la gare, la nouvelle cité est essentiellement d'attraction régionale. Il est difficile d'évaluer le rôle du TGV dans ce développement, mais l'on peut raisonnablement supposer que certaines institutions nationales (notariat, Polytechnique, etc.) ont pu organiser des congrès à Nantes pour partie en raison de sa bonne accessibilité. Les foires et expositions ont pu également profiter d'un élargissement de leur aire de rayonnement : en particulier, les « Floralties » ont vu leur recrutement s'élargir géographiquement à la région parisienne et peut-être à l'est et au sud-est de la France. Profitant du TGV, certains opérateurs touristiques privés proposent désormais des séjours nantais courts à une clientèle parisienne.

L'offre hôtelière se développe rapidement à partir de 1988 mais ce sont essentiellement des hôtels périphériques qui sont construits. En centre ville et près de la gare, le nombre de chambres d'hôtels augmente sensiblement entre 1988 et 1993 (+41%), ce qui constitue un rythme de croissance bien plus élevé que celui observé pour l'ensemble de la ville (+26%) et qui reste inférieur à celui de l'ensemble de l'agglomération (+53%). Après 1993, le secteur connaît une période de repli. Les hôtels proches de la gare TGV conservent alors leur capacité, alors que ceux de la périphérie marquent un reflux. La fréquentation actuelle des hôtels proches de la gare est supérieure à celle d'avant 1989, le TGV ayant permis d'augmenter le nombre des séjours tout en réduisant leur durée<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Les données statistiques utilisées relatives au tourisme sont peu nombreuses, souvent peu fiables et fort disparates : leur interprétation est extrêmement délicate. La comparaison de données de diverses années est généralement impossible.

<sup>5</sup> Les modifications des comportements des ménages et des entreprises causées par la récession économique ont pu avoir une influence majeure sur la fréquentation hôtelière depuis 1989.



## TGV

La fréquentation hôtelière a surtout profité de la conjonction de la nouvelle offre ferroviaire et de la nouvelle cité des congrès, et un effet « cité des congrès » positif apparaît lentement et uniquement au voisinage de la gare. La situation du secteur de l'hôtellerie dans les quartiers proches de la gare est actuellement satisfaisante, alors que certains prévoyaient avant 1989 une forte baisse de la demande causée par l'accroissement du nombre de trajets induit par le TGV.

***Impact médiatique  
très élevé,  
impact concret  
difficile à évaluer***

L'étude « avant-après » menée à Nantes relativement à l'impact du TGV souffre d'une difficulté majeure : il est relativement aisé de mesurer des évolutions urbaines mais il est difficile d'en isoler les causes, qui peuvent être multiples et combinées. Les résultats montrent que les conséquences de l'arrivée du TGV à Nantes sont effectivement difficiles à identifier parmi les évolutions urbaines globales. En particulier, les modifications de la conjoncture économique ont des conséquences importantes sur les conditions socio-économiques urbaines. Si le TGV a un impact propre difficile à évaluer, son effet médiatique est important pour les villes desservies et les acteurs locaux voient dans le TGV un outil de promotion. Ainsi, les pouvoirs politiques locaux profitent-ils souvent de l'opportunité TGV pour lancer des projets plus ou moins ambitieux d'aménagement urbain et de développement économique. A Nantes, si ces projets ont été relativement restreints, leur impact combiné avec celui du TGV est reconnu et bien plus important que celui qu'aurait eu la seule arrivée du TGV. Le TGV peut donc avoir un impact important sur les agglomérations, directement ou indirectement, mais il restera toujours difficile d'isoler son impact propre. ■

