



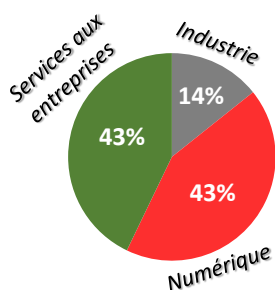
IMPACTS DE LA LGV BPL : LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISE D' **ANGERS**

Angers : baisse des TGV avec Paris et faible sensibilité économique vers Laval ou Rennes

« 1h30 pour Rennes c'est bien, mais c'est 1h30 de trop quand vous n'avez rien à y faire... »

Troisième agglomération du Grand Ouest, Angers ne bénéficiera que très modestement du gain de temps apporté par la LGV BPL, de l'ordre de 5 minutes en moyenne. Elle devrait par ailleurs connaître une perte qualitative et quantitative de sa desserte TGV radiale avec Paris-Montparnasse. De 31 TGV directs quotidiens entre Angers Saint-Laud et Paris-Montparnasse avant la refonte horaire, la capitale de l'Anjou passera à 29 TGV directs quotidiens, dont 10 sans arrêt intermédiaire contre 16 actuellement. Par contre, la mise en service de la Liaison rapide offre de nouvelles perspectives vers Laval (56 minutes) et Rennes (1h36). Mais du point de vue des dirigeants rencontrés, cette proximité accrue par le fer n'apparaît pas déterminante pour l'activité à court ou moyen terme. La voiture reste le mode privilégié à l'échelle régionale et les relations avec Laval et Rennes sont actuellement relativement faibles, même dans des secteurs a priori convergents comme les télécommunications et l'édition logicielle.

Profil sectoriel des entreprises rencontrées



NOM DE L'ENTREPRISE	PERSONNE RENCONTRÉE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	EFFECTIF LOCAL*
Afone	PDG	Numérique	160
NDP systèmes	Co-fondateur et dir. commercial	Numérique	6
Nor-Feed	Président	Industrie	22
Soregor	Dirigeant associé	Services aux entreprises	100
Strego	Directeur Général	Services aux entreprises	147
Telelogos	Directeur Général	Numérique	34
Utilities performance	Vice-Président fondateur	Services aux entreprises	43

* Effectif salarié estimé dans le territoire angevin

Le TGV est sans conteste le mode de transport pour Paris et les aéroports franciliens

La pertinence du TGV ne fait aucun doute pour l'ensemble des acteurs rencontrés désireux de se rendre à Paris, à Lille, Strasbourg, dans les métropoles du Sud-Est (Lyon, Marseille, voire Montpellier), ou cherchant à rejoindre un aéroport francilien. La proximité de l'aéroport Nantes Atlantique engendre également des préacheminements en TGV ou TER vers Nantes afin de rejoindre ensuite Roissy-Charles de Gaulle et l'international.

L'accessibilité nouvelle vers Laval et Rennes n'éveille que peu de stratégies et d'enjeux à court terme

Les dirigeants angevins du numérique font état de peu de rapports de connivence avec les acteurs de la place lavalloise ou rennaise, et ce principalement d'un point de vue commercial. « *Vous m'auriez dit Angers-Rennes en 50 minutes, cela n'aurait rien changé dès lors que nous n'avons pas de marché à Rennes, aujourd'hui ou à moyen terme* ». En revanche, les acteurs angevins de l'environnement et du végétal ont mentionné les relations qu'ils entretiennent actuellement avec l'ADEME ou Agrocampus Ouest à Rennes.

Mais ces déplacements demeurent, aux dires d'un responsable local, « *à la marge de nos préoccupations majeures et de ce qui fait notre activité* ». D'autant plus que pour une telle distance, la voiture offre bien plus de flexibilité. Avec 5 A/R quotidiens entre Nantes et Rennes, la Liaison rapide concurrence difficilement la voiture pour des déplacements professionnels ou pendulaires. « *Parmi les dirigeants, certains habitent Nantes et viennent travailler à Angers en train. Mais Nantes-Angers ne sera jamais Laval-Angers, en temps comme en poids et fréquence* » estime-t-on.

Et si Angers perdait encore de la desserte TGV avec Paris ?

Cette problématique ne constituait pas le cœur des échanges, mais les enjeux sont suffisamment conséquents pour qu'il en soit fait mention ici. Angers n'est pas signataire de la convention relative à la desserte ferroviaire des gares du Mans, de Laval, de Vitré et de Sablé-sur-Sarthe, garantissant le maintien du niveau de desserte TGV de 2007. Alors que les voix des acteurs manceaux s'élèvent depuis longtemps pour se prémunir d'une éventuelle baisse de la desserte TGV à moyen terme, la dégradation effective de l'offre TGV à Angers ne semble étonnamment pas susciter le même émoi.

Une figure de proue de l'économie angevine y voit cependant un signe parmi d'autres de l'hégémonie croissante de Nantes. Sur l'axe ligérien, où le gain de temps permis par la LGV BPL n'est pas un élément significatif et où la contrainte capacitaire de l'infrastructure est énorme, la politique des arrêts intermédiaires est particulièrement discriminante. La capitale régionale gagne en effet 2 A/R quotidiens sans arrêt intermédiaire avec la nouvelle grille horaire (par rapport au service 2016), autrement dit 4 TGV qui ne s'arrêteront désormais plus en gare d'Angers Saint-Laud. Tout en précisant que la situation est loin d'être critique au point de justifier une relocalisation, ce dirigeant affirme tout de même : « *je suis un pragmatique, le jour où la desserte d'Angers chute drastiquement, je déplace mon activité. Je ne suis pas marié à Angers* ».