



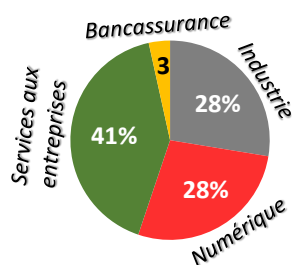
IMPACTS DE LA LGV BPL : LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISE DE LAVAL

Laval : confortation des choix économiques et enjeux de coopération avec Rennes

« Le petit Laval restera petit et doit se défendre comme tel, [...] mais un petit dynamique. Laval doit prendre conscience de son identité historique et travailler en alliance locale avec un gros »

Depuis le Moyen-Âge, Laval tire profit de sa position géographique sur la route de Paris à Brest, aux frontières de la Bretagne, de la Normandie et de l'Anjou. Les infrastructures de transports successives, aux premiers rangs desquelles l'autoroute A81 et la ligne TGV, ont conforté cette localisation privilégiée par des liaisons radiales avec la capitale. Dès l'été 2017, la mise en service de la LGV BPL mettra la préfecture de la Mayenne à 1h25 en moyenne de Paris-Montparnasse. Mais les enjeux ne s'arrêtent pas aux liaisons avec Paris puisque les temps de parcours diminuent également avec Rennes et Le Mans, ainsi que vers Angers et Nantes via la Virgule de Sablé-sur-Sarthe. Cette évolution cumulée de nombreuses accessibilités ferroviaires requiert ainsi de l'agglomération lavalloise qu'elle s'interroge sur la place qu'elle entend défendre dans le système territorial régional et national. Economiquement orientée vers Rennes plus que vers Le Mans ou les autres agglomérations de sa région administrative, la réflexion n'est pas aisée. Les chefs d'entreprise rencontrés proposent néanmoins quelques clefs de lecture prospectives...

Profil sectoriel des entreprises rencontrées



NOM DE L'ENTREPRISE	PERSONNE RENCONTRÉE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	EFFECTIF LOCAL*
Aedificantes	Gérant	Services aux entreprises	0
Altays	Directeur du site	Numérique	11
Altoneo conseil	Président	Services aux entreprises	15
Atlantic santé	PDG fondatrice	Numérique	12
Comptacom	Président	Services aux entreprises	15
Crédit Mutuel MABN	Directeur Général adjoint	Banque/assurances	693
Eon reality France	Président	Numérique	62
Farago Mayenne Anjou	Directeur	Services aux entreprises	24
Faral	PDG	Industrie	68
Faros	Co-dirigeant	Services aux entreprises	1
Feljas et Masson	PDG	Industrie	53
Fengtech	Dirigeant	Industrie	2
Genius Mundi	Dirigeante	Services aux entreprises	0
Groupe Actual	Président du directoire	Services aux entreprises	70
Groupe AIM	Directeur administratif	Industrie	310
Groupe Isore bâtiment	PDG	Industrie	61

Groupe Projevia	Président	Services aux entreprises	33
Intrest	Gérante	Services aux entreprises	9
Leader link	Gérant	Services aux entreprises	0
Mann+Hummel France	Directeur Général	Industrie	481
Prisma	Dirigeant	Numérique	8
Shortways	PDG fondateur	Numérique	9
Sofidem (groupe Talenz)	Directeur associé	Services aux entreprises	40
Studio version 2	Dirigeant	Services aux entreprises	8
Tennaxia	Directeur Général	Numérique	13
Tenneco automotive	Président France	Industrie	250
Thalès communication&security	Directeur du site	Numérique	200
Wilo Salmson	Responsable RH	Industrie	490

* Effectif salarié estimé dans le territoire lavallois

La liaison TGV avec Paris a contribué et contribuera au développement des activités lavalloises

« *Le TGV c'est vital, vital, vital* ». Cette déclaration appuyée est d'autant plus curieuse qu'elle émane d'un grand fournisseur d'équipements industriels, que l'on pourrait facilement croire peu sensible à l'accessibilité ferroviaire. Elle traduit pourtant le sentiment partagé par la majorité des dirigeants interrogés, qui fait du TGV un facteur notoire du développement économique local. La bonne accessibilité par le train permet notamment aux grandes entreprises internationales du territoire d'affermir leurs centres de décision locaux, car « *il est possible de rester durablement en province si les liaisons avec la région-capitale sont bonnes et que l'on dispose d'un point de chute sur place* ». En conciliant judicieusement les ressources du territoire mayennais avec une présence en région parisienne, les acteurs lavallois ont établi des schémas organisationnels entre le Grand Ouest et l'Île-de-France, en particulier depuis la mise en service de la LGV Atlantique en 1989.

Pour les dirigeants, la LGV BPL s'appréhende par conséquent dans cette continuité relationnelle. « *La LGV apportera sa pierre à l'édifice en allant dans le sens de nos ambitions* » estime une figure économique locale dont la présence hebdomadaire en région parisienne est une nécessité. L'infrastructure conforte ainsi plus qu'elle ne bouleverse les choix stratégiques préalables inhérents à l'organisation de l'activité. Autrement dit, les entreprises n'envisagent pas de modifications significatives de leurs stratégies : « *Grosso modo, cela consolide notre positionnement d'avoir des équipes à Laval puisque le temps de trajet est encore moins qu'avant un sujet* » indique le dirigeant d'une start-up locale. En effet, le temps de trajet actuel en TGV avec Paris ne constitue pas en lui-même une entrave au déplacement professionnel. C'est pourquoi les chefs d'entreprise accordent au gain de temps moyen de 13 minutes avec Paris une importance somme toute limitée, préférant exprimer leurs attentes sur d'autres éléments qui caractérisent la future offre ferroviaire à grande vitesse.

L'amplitude horaire et le niveau de desserte plus importants que le gain de temps avec Paris

Après tout, on ne désire que ce dont on manque. Et il semble que les professionnels lavallois aient déjà un temps de trajet profitable vers la capitale avant la LGV BPL. En revanche, la fréquence des services TGV et l'amplitude horaire sont au cœur des attentes. Attentes qui s'avèrent souvent déçues à la lecture de la nouvelle offre. « *Le gain de temps pourquoi pas, mais si la fréquence des TGV reste la même, ce ne sera que très peu bénéfique* » affirme un responsable mayennais. En outre, si le sentiment général est celui d'une amélioration modeste mais appréciable de l'accessibilité, certains fleurons économiques du territoire ne masquent cependant pas leurs appréhensions vis-à-vis d'une dégradation de la desserte TGV à moyen terme.

Le déficit d'image comme facteur limitant l'ampleur des potentiels effets de la LGV

Fin connaisseurs du territoire, les dirigeants lavallois sont conscients de l'opportunité engendrée par la LGV BPL, mais également des faiblesses locales qui limiteraient les changements bénéfiques sur le tissu économique. Les discours convergent vers la nécessité d'améliorer la visibilité de l'agglomération, de donner à la ville des atouts pour exploiter la plus grande accessibilité avec Paris. « *Je ne suis pas sûr que la LGV change grand-chose depuis Paris, car il y a surtout l'image de la ville. [...] Sans avoir mis un pied à Laval c'est sûr que ce n'est pas évident, il faut embrayer ce cercle vertueux* ». Un brin provocateur, un grand acteur mayennais qui ne tarit pourtant pas d'éloge sur la qualité de vie locale souligne que « *personne ne vient à Laval, c'est la pire image de ville que je connaisse* ».

Ce décalage entre la perception externe du territoire et le dynamisme de plusieurs pans de l'économie lavalloise traduit aussi l'inertie des représentations subjectives, psychosociologiques, que véhicule chaque territoire. Desserte TGV ou non, l'accessibilité est loin d'être le seul moteur de l'attraction. L'an dernier en Mayenne, 5 000 emplois ont été créés et seulement la moitié a été pourvue, par manque de compétences ou faiblesse dans la capacité d'attirer les profils adéquats. « *Faire venir des parisiens à Nantes ou Rennes c'est assez simple, mais à Laval...* ». Face à cette problématique impérieuse du recrutement, de nombreux chefs d'entreprise mayennais identifient pourtant dans les gains de temps à l'échelle régionale un axe d'amélioration prometteur.

Concilier les échelles géographiques et activer la proximité confortée avec Rennes

« *Il sera plus facile de convaincre un parisien qui a un projet dans le Grand Ouest, soit de venir s'installer à Laval, soit, et c'est là la principale amélioration, en lui proposant de s'installer à Rennes* ». Aujourd'hui déjà, les relations pendulaires entre les deux villes sont relativement intenses, d'autant plus si l'on considère le fait que ces déplacements quotidiens sont transrégionaux. L'agglomération lavalloise attire davantage de navetteurs en provenance de Rennes ou du Mans qu'elle n'en voit partir actuellement vers ces mêmes pôles urbains. Les grands industriels de Laval, au premier rang desquels le géant mondial du lait, présentent souvent une proportion significative voire majoritaire de collaborateurs habitant la région rennaise. Et il n'est pas improbable que cette dynamique aille en s'accroissant avec la mise en service de la LGV BPL.

En effet, considérons un ménage dont l'un des deux actifs travaille à Laval, l'autre à Rennes. Si le gain de temps est logiquement le même que l'on prenne le TGV dans un sens ou dans l'autre, la structure de l'offre ferroviaire à l'été 2017 autorise plus facilement des mobilités domicile-travail de Rennes vers Laval que l'inverse. Depuis Rennes, 16 trains quotidiens sont compatibles avec l'agenda d'un navetteur travaillant à Laval, dont 7 permettent un trajet inférieur à la demi-heure. En comparaison, un navetteur habitant Laval et travaillant à Rennes ne dispose que de 9 trains quotidiens susceptibles de convenir à sa pendularité, et seul un TGV permet d'effectuer la liaison en moins d'une demi-heure.

Plusieurs acteurs économiques comme politiques ne s'y trompent pas : « *Laval doit pouvoir être en mesure de jouer davantage la carte de Rennes* », car « *notre histoire et notre avenir c'est Rennes* ». « *Devenir la troisième couronne rennaise* » iront jusqu'à dire certains. Si le sujet de la relation avec Rennes semble très important, les liens nouveaux permis via la Virgule de Sablé-sur-Sarthe ne sont néanmoins pas négligés. Le rapprochement avec Nantes est salué dans la perspective d'une cohésion régionale plus aboutie mais ne semble pas occasionner une ambition commerciale manifeste de la part des firmes lavalloises. Quant à la proximité nouvelle avec Angers, elle pourrait en théorie occasionner une hausse des flux domicile-travail entrants sur le territoire lavallois. Néanmoins, la fréquence de 5 A/R quotidiens reliant Angers et Laval via la Virgule de Sablé-sur-Sarthe, si elle reste à ce niveau, apparaît très insuffisante pour bousculer drastiquement le paysage de la pendularité ferroviaire à l'échelle régionale.