



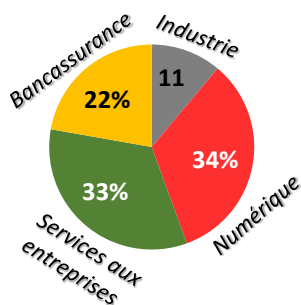
IMPACTS DE LA LGV BPL : LE POINT DE VUE DES DIRIGEANTS D'ENTREPRISE DU **MANS**

Le Mans : préservation des acquis et dimension stratégique limitée vers la Bretagne

« Il n'y a pas de satisfaction particulière à ne pas perdre quelque chose que l'on a déjà »

Directement desservie par la LGV Atlantique depuis 1989 et lieu de convergence des axes ferroviaires bretons et ligériens, l'agglomération manceau présente des caractéristiques singulières parmi les territoires étudiés. L'histoire du Mans et celle du chemin de fer sont inextricablement liées depuis le XIX^{ème} siècle. Ce rapport imprégné avec l'infrastructure ferrée, qui a historiquement accompagné le développement du tissu économique local dans l'industrie comme dans les services, structure aussi sensiblement le discours stratégique des chefs d'entreprise rencontrés.

Profil sectoriel des entreprises rencontrées



NOM DE L'ENTREPRISE	PERSONNE RENCONTRÉE	SECTEUR D'ACTIVITÉ	EFFECTIF LOCAL*
Artéo conseil	Dirigeant fondateur	Numérique	3
C.M.B	PDG	Services aux entreprises	12
EES assurances	Président	Banque/assurances	27
groupe Covéa (MMA)	Secrétaire général RH	Banque/assurances	3 665
groupe Lelièvre	Directeur Général	Industrie	45
groupe Oui Care	Président fondateur (ex PDG)	Services aux entreprises	400
Regus / Club Novaxis	Responsable d'agence / Président	Services aux entreprises	-
Serveurcom	Gérant	Numérique	23
ST Microelectronics	Directeur sites du Mans/Rennes	Numérique	274

* Effectif salarié estimé dans le territoire manceau

Des appréhensions tenaces et des sentiments de perte relative

De prime abord, la sensibilité des acteurs économiques du Mans apparaît plus forte que dans les autres territoires et se manifeste en des termes bien souvent négatifs. Pour autant, l'acuité des appréhensions varie assez sensiblement selon les interlocuteurs, certains faisant preuve d'une simple vigilance face au devenir de la desserte TGV, d'autres exprimant des craintes plus affirmées sur le devenir de leur activité, d'autres encore s'instituant radicalement contre le projet.

Alors qu'avec la LGV BPL les gains de temps sur un trajet Le Mans-Paris sont quasiment nuls et que l'offre TGV demeure globalement inchangée, le sentiment d'être « court-circuité », « contourné », « mis en difficulté » est palpable. Cette crainte de l'isolement et de la relégation aurait en partie un fondement historique. En 1844, la décision de construire un chemin de fer entre Paris et Rennes conduit au duel

acharné entre Le Mans et Alençon, chacune désirant activement que la ligne passe sur son territoire. Après de nombreuses vicissitudes, le tracé par Le Mans est acté, laissant une marque vivace dans l'esprit des alençonnais et des manceaux. Il est ainsi surprenant d'entendre aujourd'hui l'appréhension que « *Le Mans devienne l'Alençon de Rennes* » avec la LGV BPL. S'il ne faut peut-être pas accorder une importance trop grande à ce « syndrome d'Alençon », son évocation par certains chefs d'entreprise illustre cependant l'ancrage que peut avoir l'histoire ferroviaire du Mans sur les représentations actuelles des dirigeants locaux.

Toujours est-il que la perte perçue d'un avantage comparatif vis-à-vis de la capitale bretonne, jugée plus attractive et dynamique, émerge des discours. « *Si demain la banlieue de Paris c'est Rennes, que va devenir Le Mans ?* » s'interroge l'un des dirigeants. Néanmoins, il est frappant de constater que cette concurrence territoriale, brandie comme une vague menace, n'est jamais réellement explicitée. Il est bien difficile pour un chef d'entreprise manceau d'exprimer les modalités et enjeux concrets de la concurrence accrue de Rennes pour son activité. Car en réalité ce sentiment de perte relative n'est que la « face émotive » du discours des acteurs manceaux. Le véritable cheval de bataille est autre : préserver cet outil de travail stratégique que constitue le TGV depuis la mise en service de la LGV Atlantique en 1989.

Ainsi, le sentiment de perte relative vis-à-vis des autres territoires est avant tout le corollaire des craintes de diminution du niveau de desserte TGV du Mans. Si les acteurs manceaux attachent une importance essentielle au maintien de la desserte actuelle, c'est bien parce que la liaison privilégiée avec Paris conditionne leur activité et il ne faudrait pas croire à une réaction défensive devant l'accessibilité accrue d'autres territoires du Grand Ouest. Ceci est d'autant plus vrai pour les grands acteurs historiques du Mans solidement ancrés dans le tissu économique, qui abordent cette concurrence territoriale avec plus de légèreté, car leur poids considérable les préserve des conséquences d'une perte d'accessibilité relative à la condition que leur accessibilité absolue soit maintenue. Autrement dit, pour ces acteurs d'envergure nationale, l'accessibilité accrue des autres territoires ne leur inspire guère d'inquiétude dès l'instant que la desserte Le Mans-Paris est conservée. Dans cette optique, les grands donneurs d'ordre se mobilisent et argumentent : « *j'avais dit que si on perdait de la desserte, on n'embaucherait plus au Mans* » lance l'un des dirigeants rencontrés.

L'appréhension d'une perte relative semble davantage être le cas des acteurs de taille plus modeste, qui ne disposent pas de l'emprise de marché et du degré d'autonomie décisionnelle des grands comptes. Mais paradoxalement, c'est bien à travers le discours de ces organisations de taille intermédiaire et non des grandes entreprises que se dessinent de potentielles relations accrues entre Le Mans et l'axe breton.

L'apport de l'Ouest : un développement jugé peu stratégique ou difficile à évaluer

Indiscutablement, l'orientation du Mans vers la région parisienne a pris racine dans la plupart des comportements économiques. « *Notre regard est tourné vers Paris* » déclarait dans la presse écrite Jean-Claude Boulard, maire du Mans. Le sera-t-il aussi vers Rennes et la Bretagne à la mise en service de la LGV BPL à l'été 2017 ?

Les grandes entreprises de la région manceau interrogées semblent accorder peu de crédit à cette hypothèse. D'une part l'autonomie économique, liée essentiellement à la fonction de siège exercée par l'établissement manceau, leur permet de s'abstraire partiellement des modifications régionales de leur environnement. D'autre part, il convient de signaler que les proximités sectorielles sont pour l'heure relativement faibles entre Le Mans et Rennes (à l'exception peut-être de la filière automobile). « *Il n'y a pas plus de dimensions stratégiques que ça vers Rennes* » assure l'une des forces-vives historiques de la bancassurance. Dans ce secteur d'activité, la tendance est à la concentration dans les pôles historiques qui, à l'échelle régionale, ont une « *certaine orientation ligérienne depuis Paris, suivant un axe Chartres, Le Mans, Angers, Nantes* ».

Pour les autres dirigeants rencontrés, la question des potentialités de développement accrues vers l'Ouest suscite des réactions variables qu'il est difficile de généraliser. Les acteurs mancaux aujourd'hui implantés sur le marché rennais semblent considérer leurs stratégies comme très faiblement dépendantes de la LGV BPL, même s'ils indiquent que l'infrastructure pourrait ponctuellement constituer un service supplémentaire. Ceux n'adressant pas encore le marché rennais restent dans l'expectative. Il faut dire qu'en l'absence d'une offre TGV parfaitement connue entre Le Mans et Rennes (à l'époque des entretiens), les propos ne peuvent guère dépasser le stade des hypothèses et de l'éventuelle déclaration d'intérêt. La LGV BPL ne semble pas être un argument de développement emportant à lui seul la décision, mais l'infrastructure pourrait néanmoins accompagner certains éléments stratégiques ponctuels comme des opportunités de marché ou de recrutement.

La porte de l'Ouest : vers le renforcement des atouts d'interface régionale du Mans ?

Au Mans, le discours sceptique sur la LGV BPL n'est ni une fatalité, ni une généralité. Pour preuve, un responsable interrogé voit dans la modification des accessibilités régionales de réelles opportunités, à la condition que les acteurs mancaux s'emparent objectivement des enjeux et construisent une offre territoriale adaptée. Aux portes de Paris et à la croisée du Grand Ouest, la position de carrefour de l'agglomération mancelle se voit en principe renforcée : « *en 1h30 de train, Le Mans permet de rayonner à Paris et sa proche banlieue, mais aussi à Nantes, Rennes, Angers, Tours, Laval, soit plus de 5 millions d'habitants* ». Cette « *bonne solution médiane* » est semble-t-il reconnue par les entreprises franciliennes, qui n'hésitent pas par exemple à faire du Mans le point de convergence du Grand Ouest dans le cadre de campagnes de recrutement. L'arrêt au Mans n'est en revanche pas dans l'esprit des acteurs régionaux en route vers Paris. « *Beaucoup de choses sont encore à construire* »...