

un → retour
SATA
JL

**DIRECTION DEPARTEMENTALE DE
L'EQUIPEMENT DE L'ORNE**

**VILLES DU MAINE
Le bipôle Alençon-Le Mans**

Avril 2004



SOMMAIRE

Introduction

Partie I : complément de diagnostic

I / Etat des lieux économique des deux agglomérations

A / Les dynamiques de l'emploi depuis 1990

- 1) L'évolution de l'emploi depuis 1990 2
- 2) Evolution et caractérisation des demandeurs d'emploi 10
- 3) Zoom sur une approche spécifique :
« Les emplois métropolitains supérieurs » 13

B / L'analyse des spécialisations économiques

- 1) Agglomération du MANS 16
- 2) Agglomération d'ALENCON 20
- 3) Les entretiens avec les chefs d'entreprises 25
- 4) Les Zones d'Activités 28
- 5) L'offre de formation 32

II / Etat des lieux de l'attractivité résidentielle d'Alençon par rapport au Mans

A / Les liaisons par routes et par train

- 1) Les liaisons routières 34
- 2) L'accessibilité ferroviaire 35

B / Les équipements socioculturels 38

C / Le marché de l'immobilier

- 1) Le profil de la demande et de l'offre sur Alençon 39
- 2) Le profil de la demande et de l'offre sur Le Mans 42

Partie II : Synthèse et prospective

Constats et enjeux 46

Préconisations 54

Annexes 60

INTRODUCTION

La présente étude fait suite à une première commande de la Direction Départementale de l'Équipement de l'Orne portant sur l'analyse actuelle et prospective du territoire des villes du Maine ; constat était fait de la faiblesse des relations entre les trois agglomérations du Mans, d'Alençon et de Laval, notamment marquée pour cette dernière avec les deux autres.

En prolongement de ce constat, la mission proposée a eu pour finalité de conduire une réflexion sur une stratégie territoriale à concevoir entre les agglomérations du Mans et d'Alençon et initiée à partir d'un double questionnement :

- A quelles conditions l'agglomération d'Alençon peut-elle capter au mieux les effets positifs générés par l'agglomération mancelle ?
- Alençon doit-elle évoluer progressivement d'un modèle où dominant les services publics vers un modèle plus intégré et plus spécialisé en lien avec Le Mans ?

Le cahier des charges précisait en outre que les analyses à produire devaient porter sur cinq thèmes privilégiés :

- les déplacements domicile travail
- l'habitat et les équipements socioculturels
- les enjeux économiques
- le mouvement de péri-urbanisation
- les coopérations entre territoires

En regard de ces questionnements et de ces champs d'investigation, il a semblé intéressant en termes de méthode, de privilégier d'emblée le thème des enjeux économiques comme facteur déterminant de positionnement de l'agglomération alençonnaise quant aux problématiques de déplacements, d'habitat, de services et de partenariats.

Aussi le cabinet a-t-il proposé, sans inféoder complètement les analyses et la réflexion à la question du positionnement économique d'Alençon par rapport à l'agglomération mancelle, d'octroyer une place prééminente à ce thème en termes d'investigations et de recherche d'incidence¹.

Ainsi, ce rapport d'étude, après une première partie consacrée à des compléments d'analyse, propose une réflexion prospective pour le « territoire du bipôle Alençon-Le Mans », située dans un système d'échelles emboîtées.

Elle s'inscrit dans une démarche de type « développement local » nécessairement ancrée dans une perspective d'aménagement du territoire, qu'il s'agisse de l'organisation territoriale locale, de sa reconnaissance aux marges ouest du bassin parisien et plus largement de la redistribution des flux Nord Sud.

¹ Dans cette perspective, ETHEIS Conseil a animé un groupe de travail (liste des participants en annexe) réunissant notamment des « acteurs économiques » afin d'aborder les coopérations possibles entre Alençon et Le Mans au travers de différentes thématiques.

I / ETAT DES LIEUX ECONOMIQUE DES DEUX AGGLOMERATIONS

A / Les dynamiques de l'emploi depuis 1990

1) L'évolution de l'emploi depuis 1990

La décennie 1990

Des dynamiques qui se rejoignent sur certains aspects

En 1999, l'Unité Urbaine d'Alençon comptait 23 486 emplois, celle du Mans en comptait 98 620, soit un rapport de 1 pour 4.

En termes de structures de l'emploi, les évolutions constatées au cours de la décennie 90 sont globalement les mêmes à Alençon² et au Mans : on observe une croissance globale de l'emploi (respectivement +2 et +4%³) alimentée exclusivement par le tertiaire (+10 et +12%).

Les fléchissements observés sont davantage marqués à Alençon qu'au Mans. Ainsi, l'industrie alençonnaise a perdu 24% de ses emplois (-14% au Mans) et l'une comme l'autre ont vu la part du secteur secondaire par rapport au total des emplois se réduire de façon conséquente.

Si 22% des emplois du Mans en 1990 étaient dans l'industrie, en 1999, ils ne représentent plus que 18%. A Alençon, la problématique de désindustrialisation est encore plus accentuée (18,7% en 1990 contre 14% en 1999).

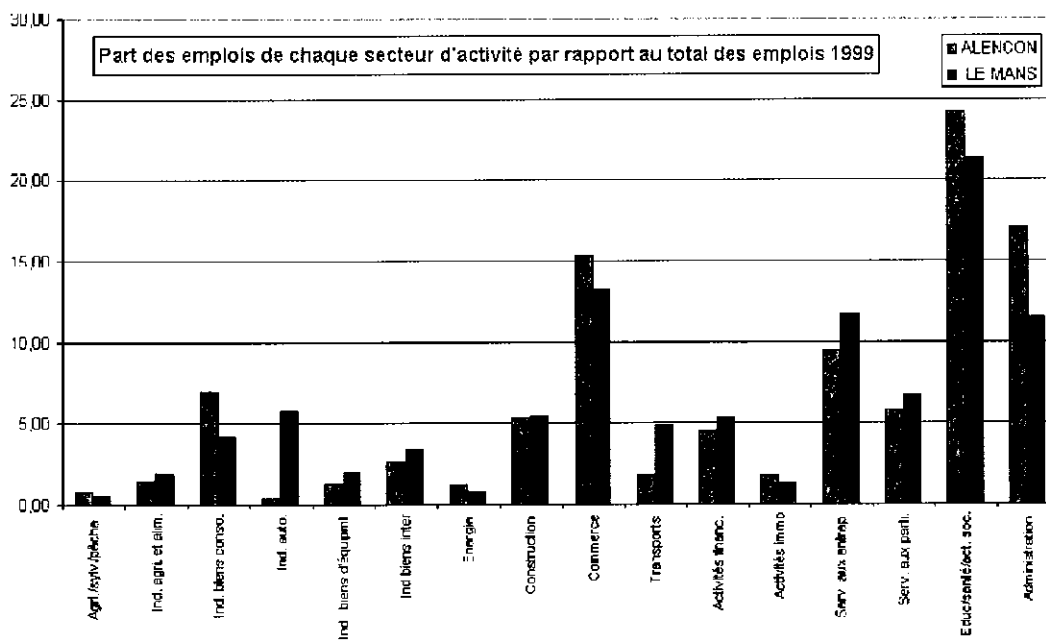
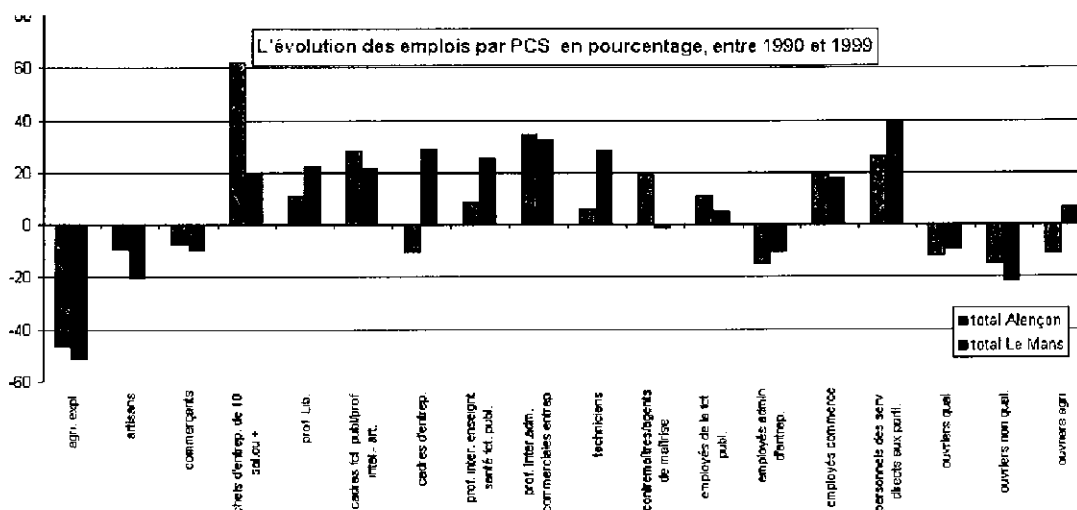
Depuis 1990, dans un contexte de recul général de l'industrie, Alençon perd au total des emplois. Toutefois, la partie sarthoise de l'unité urbaine crée des emplois même si le volume en est encore faible. La commercialisation de la zone d'activité à Arçonnay commence à porter ses fruits.

² Il s'agit ici de l'emploi par actif au lieu de travail dans les unités urbaines.

³ les données sur l'emploi en termes de structures (secteurs d'activités, positions professionnelles...) ne font l'objet, de la part de l'INSEE, que d'un traitement au 1/4 ; en conséquence, les effectifs et pourcentage cités ici peuvent être sensiblement différents de ceux retenus dans le premier rapport de février 2003.

Des catégories socioprofessionnelles qui évoluent avec de fortes différences d'intensité

En termes de PCS⁴, les évolutions 90-99 sont généralement convergentes entre les 2 unités urbaines, mais avec parfois une forte différence d'intensité.



⁴ Professions et Catégories Socioprofessionnelles (PCS).

Etude des dynamiques convergentes

✓ Diminution :

- entre 1990 et 1999, les emplois générés par le commerce et l'artisanat ont diminué, bien que ce phénomène soit plus accentué au Mans qu'à Alençon ;
- la catégorie des employés administratifs d'entreprise a également perdu des emplois dans les deux agglomérations mais la diminution est un peu plus marquée à Alençon qu'au Mans (-15% contre -10%) ;
- enfin, les ouvriers (surtout les non-qualifiés) ont des effectifs en forte réduction.

✓ Augmentation :

- les professions libérales et cadres de la fonction publique ;
- les professions intermédiaires (hormis les fonctions administratives et commerciales d'entreprises qui croissent fortement dans les 2 agglomérations), connaissent un **différentiel de croissance** très fort pour les **fonctions de la santé / enseignement / fonctions publiques** (+8% à Alençon et +26% au Mans) ainsi que **celles de techniciens** (+6% à Alençon et +28% au Mans) ;
- la catégorie des chefs d'entreprise de 10 salariés ou plus, avec un différentiel de croissance inexplicable pour Alençon.

Etude des dynamiques divergentes

- cadres d'entreprises (-10% à Alençon, +29% au Mans)
Cette évolution traduit pour Alençon la déprise industrielle qui s'accompagne d'une diminution du taux d'encadrement. Le Mans, ville historiquement industrielle, gagne des cadres, mais surtout dans le domaine « recherche et développement ».

Les évolutions récentes⁵ entre 2000 et 2002

Les données ASSEDIC sur l'emploi salarié 2000-2002 confirment les tendances évoquées : les activités se « tertiarisent » fortement dans les bassins des deux agglomérations.

▪ **Le Mans : principaux secteurs d'activités en 2002 :**

- Commerce : 16 600 emplois
- Industrie manufacturière : 14 900 emplois
(dont automobile 6400 emplois)
- Services aux entreprises : 12 000 emplois
- Santé et action sociale : 8 000 emplois
(soit 9% des emplois)
- Construction : 8 000 emplois

▪ **Les secteurs importants du bassin d'emploi d'Alençon** sont les mêmes que ceux du Mans mais les proportions diffèrent considérablement, ce qui rend la structure différente :

- Commerce : 3 700 emplois
- Santé et action sociale : 3 000 emplois
(soit 16% des emplois)
- Industrie manufacturière : 2 700 emplois
(dont agroalimentaire 520 emplois)
- Construction : 2 500 emplois
- Services aux entreprises : 2 200 emplois

Le nombre d'emplois générés par le secteur public ou des services aux particuliers (santé, éducation, milieu associatif, services à la personne...) représente près de 30% des emplois. Toutefois, cette forte proportion de « services publics ou aux publics » masque la réalité d'un bassin d'emploi encore orienté vers la production.

La conjoncture du marché de l'emploi, favorable jusqu'en 2000, a commencé à fléchir à partir de 2001 et n'a pas touché tous les secteurs d'activités de la même manière.

Malgré la perte de près de 3 600 emplois salariés entre 2000 et 2002, le bassin d'emploi du Mans reste porteur d'une dynamique efficace et capable de faire face aux fléchissements économiques. En effet, dans cette même période, plus de 4 300 nouveaux emplois sont générés et permettent d'absorber la réduction massive d'effectifs issue de groupes tels que Philips, même si ces emplois ne sont plus dans les mêmes secteurs d'activités.

⁵ Source ASSEDIC à l'échelle des bassins d'emplois.

L'agglomération a donc réussi non seulement à compenser les pertes d'emplois, mais également à en créer de nouveaux puisque plus de 700 emplois ont été créés entre début 2000 et début 2003.

A l'inverse, le bassin d'Alençon subit de plein fouet la fermeture de Moulinex. Le rapport entre perte et création d'emplois lui est clairement défavorable. Dans cette période, il perd 1 900 emplois, dont plus de 1 300 dans le domaine des industries de l'équipement, ce qui renvoie bien évidemment à la fermeture des usines Moulinex.

Face à ces pertes d'emplois massives, le bassin alençonnais a su réagir, avec un peu plus de 1 200 emplois créés. Reste un déficit de près de 700 emplois qu'il est difficile de combler : conjoncture peu favorable, bassin d'emploi encore très orienté vers la production, à quoi s'ajoute une population qui souffre d'un déficit de formation (cf. chapitre sur les demandeurs d'emploi) et qui n'est pas prête pour une immédiate reconversion dans des domaines porteurs, exigeants en termes de qualifications.

Le bassin d'emplois d'Alençon fait face à une dure crise que seul un volontarisme appuyé et un positionnement stratégique du long terme permettront d'enrayer.

L'analyse détaillée de certains secteurs d'activité⁶

En 2002, au Mans, l'industrie de la fabrication d'équipements de radio, télévision et communication a perdu plus de 2 200 emplois, soit près de 70% de ses effectifs. Il faut bien apercevoir derrière ces chiffres la réduction massive d'effectifs des usines Philips, et, indirectement, de sous-traitants, ce qui marque le plus fort recul de l'industrie locale. D'autres branches montrent les difficultés de l'industrie à l'heure actuelle : en fait, presque toutes les industries manufacturières sont en recul par rapport à 2000.

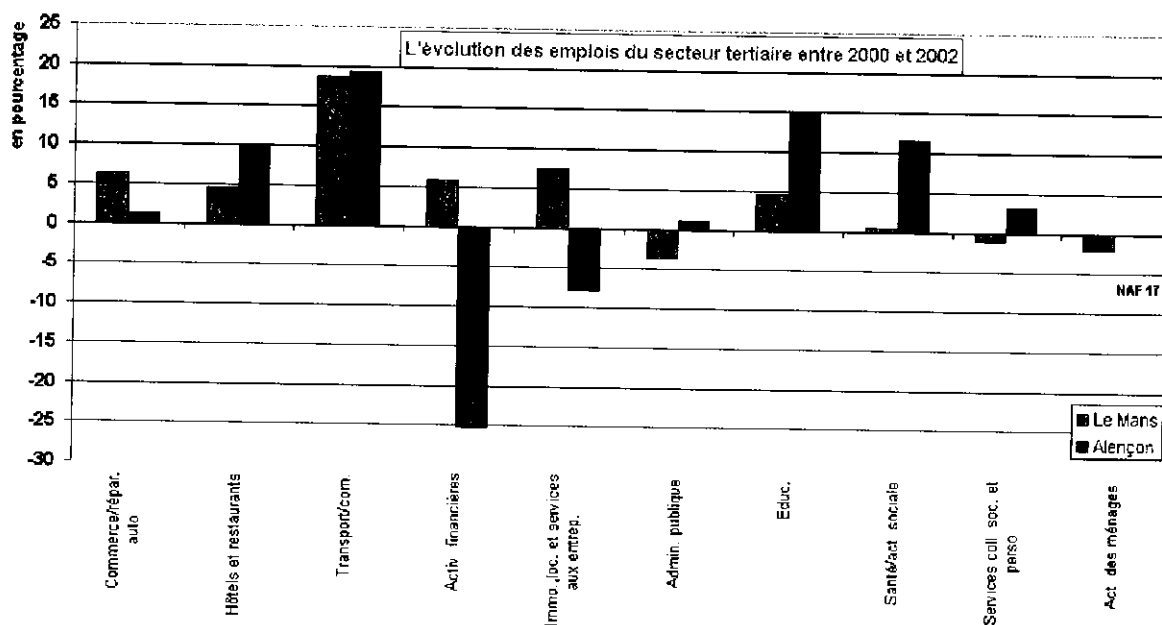
Les seules industries à gagner des emplois ont un volume peu important par rapport à l'ensemble : industrie chimique, industrie de fabrication des plastiques, fabrication de matériel médical... Les grandes industries pourvoyeuses d'emplois sont en réduction d'effectifs et les quelques croissances observées sont largement effacées par un secteur industriel qui, globalement, débauche.

A Alençon, malgré les difficultés évoquées, on constate qu'il reste un type d'industrie porteur et pourvoyeur d'emplois : celui du travail des métaux, qui gagne 150 emplois entre 2000 et 2002, soit une évolution à la hausse de près de 50%. Toutefois, ces bons résultats sont à modérer : si le secteur a embauché fortement entre 2000 et 2001, il a commencé à réduire ses effectifs en 2002. Bien que le solde reste positif au final, ces résultats démontrent une certaine fragilité d'un secteur soumis au marché.

⁶ Analyse faite selon la Nomenclature d'Activités Française [NAF 17 et NAF 700].

Le secteur de la construction présente une grande vitalité dans les deux agglomérations. Il augmente régulièrement ses effectifs et gagne plus de 4% au Mans et 10% à Alençon, notamment dans le domaine de la construction de maisons individuelles. Pour Alençon, ces chiffres peuvent être mis en relation avec les analyses du marché du logement menées auprès des professionnels. Celles-ci indiquaient une forte tension du marché, et notamment pour ce qui est des maisons individuelles, très recherchées.

Une analyse fine de la NAF17⁷ montre que certains secteurs du tertiaire sont en forte évolution, alors que d'autres stagnent ou ont une évolution peu marquée.



Ainsi, **au Mans**, le secteur des **services aux entreprises** connaît une croissance importante (+7%), bien qu'il ait perdu des emplois entre 2000 et 2001. Cette catégorie regroupe un ensemble très vaste d'activités : activités comptables, juridiques, immobilières, informatiques, de ménage, agences de travail temporaire... ce qui masque des disparités qui doivent être explicitées.

Sur les trois dernières années, les emplois liés à la branche « agences temporaires » sont en diminution (200 personnes) mais elle en avait perdu plus de 1 300 entre 2000 et 2001. Aujourd'hui, cette branche d'activité est donc dans de meilleures dispositions.

A contrario, le secteur de l'immobilier gagne près de 10% d'emplois soit 55 emplois supplémentaires.

La réalisation de logiciels a généré 50 emplois en deux ans et même si ces effectifs restent modestes à l'échelle du bassin d'emploi, l'évolution est intéressante avec près de 30% d'effectifs en plus.

⁷ Voir la nomenclature en annexe.

Les évolutions de trois autres types d'activités sont particulièrement remarquables :

- le secteur des études de marché et sondages croît de 122% ;
- le secteur de l'administration d'entreprises croît de 139% ;
- celui de l'ingénierie et des études techniques qui, avec près de 30% d'emplois en plus, a généré 122 emplois supplémentaires.

Au total, dans ces trois branches, c'est donc plus de 450 emplois qui auront été créés.

Alençon voit au contraire ses emplois se réduire fortement dans le secteur des services aux entreprises : 220 emplois en moins en 2 ans soit une perte de près de 10%.

Le travail temporaire, inclus dans le secteur du service aux entreprises, doit être évoqué en tant que tel. En effet, il était un pourvoyeur d'emplois non négligeable pour Moulinex. Source d'emploi précaire, il constitue un bon indicateur de la conjoncture économique. Très soumis aux fluctuations du marché, ce secteur a logiquement réagi à la crise économique en perdant 365 emplois (-28%) entre 2000 et 2002.

Les activités immobilières sont également en crise, elles ont perdu plus de 5% des emplois depuis l'an 2000.

On observe, en revanche, une forte croissance des activités de conseil pour la gestion, de la publicité et des activités de nettoyage mais dont le poids reste négligeable au regard de l'ensemble.

Au Mans, la croissance observée du commerce (+6%) est liée, notamment, au « commerce de gros en fourniture et équipements industriels divers » qui gagne plus de 200% et qui a créé 874 nouveaux emplois.

A Alençon, globalement, le commerce gagne également des emplois mais avec une croissance nettement plus réduite (environ 1,3%).

Au Mans comme à Alençon, le secteur des transports relève d'un dynamisme régulier, avec une évolution positive de plus de 10%.

- Le Mans : + 500 emplois environ
(dont transports routiers de marchandises de proximité et celle de l'entreposage non frigorifique : +30%).
- Alençon : + 200 emplois environ
(dont transports interurbains de marchandises : +20%)

Les activités bancaires du Mans se maintiennent avec 4% d'effectifs supplémentaires et la bonne croissance des assurances se poursuit avec +6% en 2 ans, soit +243 emplois.

A l'inverse, **Alençon subit une perte importante dans le secteur financier** avec 183 emplois perdus (-45%, notamment en raison du fort recul des banques mutualistes) et une évolution négative de 3% pour les assurances.

Enfin, il faut évoquer le secteur privilégié d'Alençon : le service public ou les services aux particuliers, très importants en termes de poids, qui gagnent pour leur part des emplois (+9%), notamment grâce au domaine de l'action sociale qui emploie 271 personnes de plus qu'en 2000.

Alors que les pertes d'emplois dans l'industrie pourraient sembler logiques et suivre le même schéma à Alençon qu'au Mans en raison de la tertiarisation des activités, la réalité des chiffres montre des difficultés bien plus importantes à Alençon, y compris dans le secteur tertiaire dont l'évolution est très variable d'un secteur d'activité à l'autre.

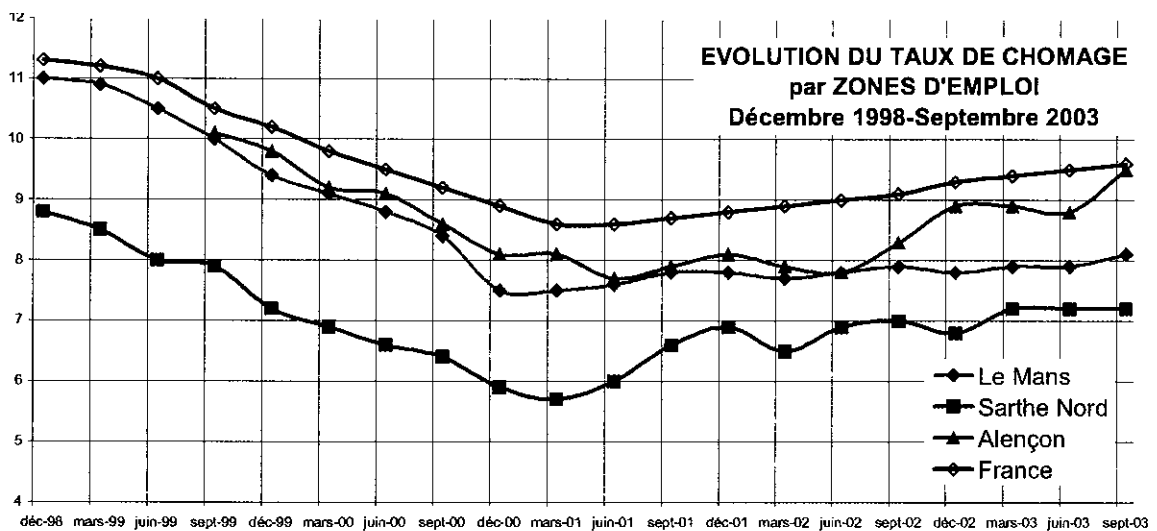
Si Alençon perd, comme ailleurs, des emplois dans les activités de production, certaines activités du tertiaire souffrent alors qu'elles sont par ailleurs très dynamiques et en croissance au Mans (services aux entreprises par exemple).

Les difficultés liées au fléchissement de l'économie y sont donc plus dures à surmonter. Si un dynamisme est présent et génère des entreprises, des emplois, celui-ci ne parvient pas à compenser les pertes liées à la fermeture de Moulinex.

2) Evolution et caractérisation des demandeurs d'emploi

Entre fin 1998 et début 2002, le nombre des demandeurs d'emplois a fortement diminué tant à Alençon (-25,6%) qu'au Mans⁸ (-26,9%).

En ce qui concerne le taux de chômage⁹, l'embellie de l'emploi observée en France sur la période 1999 début 2001 s'applique également aux bassins locaux. De septembre 1999 à juin 2002, les courbes des bassins d'Alençon et du Mans évoluent rigoureusement dans les mêmes proportions (le taux de chômage passe de 10 à moins de 8%). Les 2 bassins se situaient alors sensiblement en dessous du taux moyen métropolitain (9,1%).



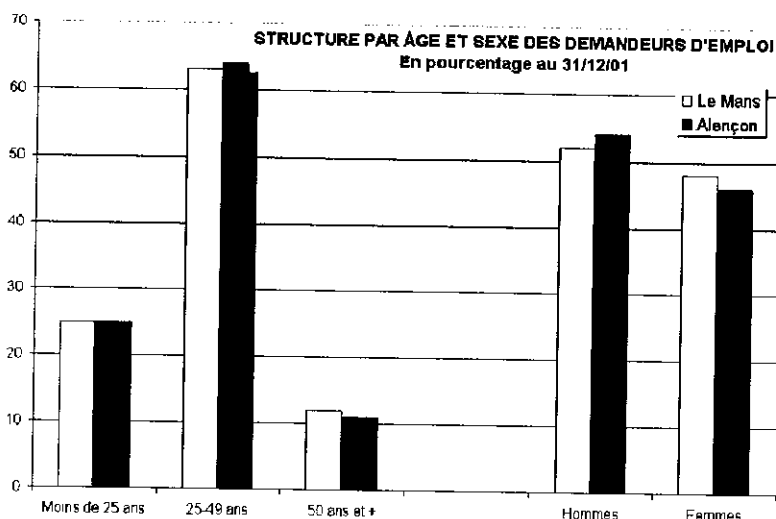
Depuis juin 2002, les évolutions divergent : la courbe du bassin mancel se stabilise (en juin 2003, le taux demeure inférieur à 8%) ; à Alençon, au contraire, le taux remonte plus rapidement que la moyenne française pour de nouveau s'approcher de la barre des 10%.

Ces évolutions sont révélatrices d'un marché du travail plus fragile à Alençon qu'au Mans. En effet, dans un contexte national défavorable, le dynamisme de l'agglomération mancelle a permis de stabiliser la courbe du chômage. Au contraire, dans cette même période, Alençon a dû faire face aux turbulences de la fermeture de Moulinex, ce qui a fragilisé les entreprises locales et le marché de l'emploi.

⁸ Statistiques au niveau des Unités urbaines.

⁹ Les taux sont calculés par bassin d'emploi.

Ces différentes évolutions quantitatives s'accompagnent de modifications également différenciées en termes de structures.

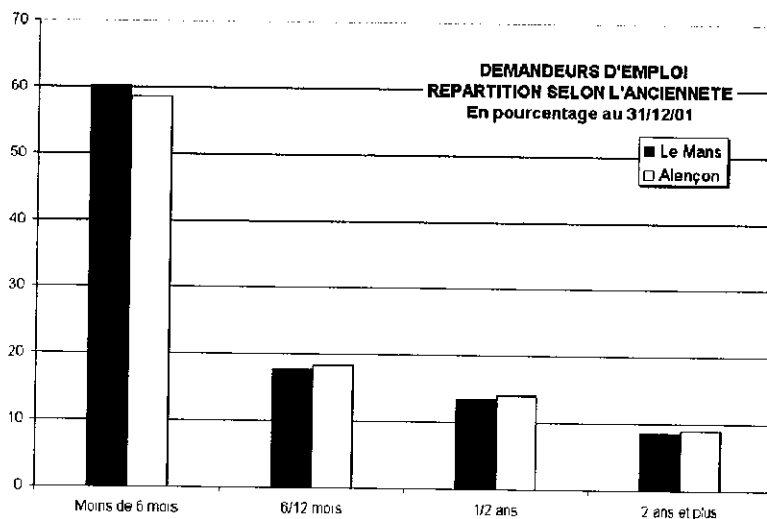


Comme partout en France au cours des années 1999 et 2000, la nette amélioration du marché du travail, combinée à une politique sectorielle en direction des demandeurs d'emplois les plus touchés, a profité aux moins de 25 ans et aux plus de 50 ans, et a plutôt « favorisé » les hommes. C'est le cas au Mans, notamment pour les

jeunes, mais cette tendance est fortement contrariée à Alençon où persiste un chômage structurel, lié aux difficultés du secteur industriel.

La remontée du chômage à partir de 2001 pénalise davantage les jeunes mais au bilan, en termes d'âge et de répartition par sexe, les deux bassins d'Alençon et du Mans présentent un profil peu différent à la fin 2001.

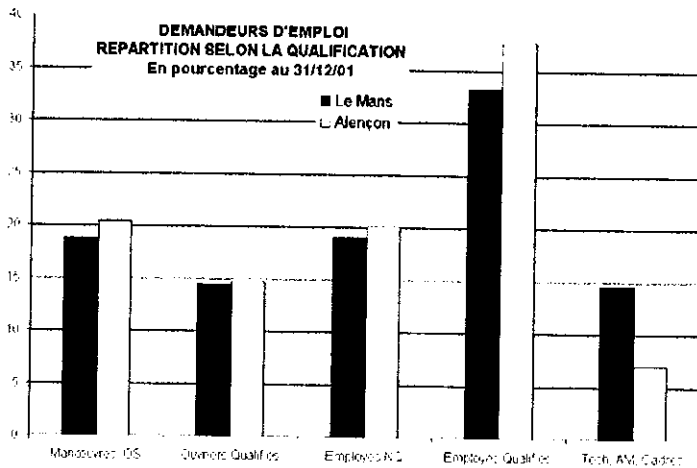
La structure des demandeurs d'emploi selon l'ancienneté de l'inscription est, elle aussi, peu marquée entre les 2 bassins. La part des demandeurs les plus anciens a fortement diminué de 1999 à 2001 de façon plus accentuée sur Le Mans et ne représente plus qu'un demandeur sur cinq.



Les effectifs des demandeurs de moins d'un an révèlent entre les deux bassins, des différences à la fois plus importantes mais également plus stables qui témoignent des caractéristiques propres de leur marché de l'emploi.

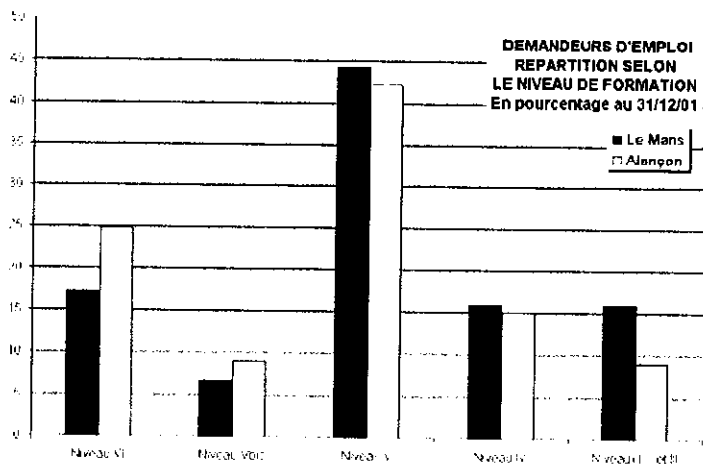
Les écarts de qualification entre les deux unités urbaines s'accroissent au cours des 3 dernières années.

La structure selon la qualification demeure stable à Alençon alors que pour le bassin d'emploi du Mans, on constate un accroissement progressif de la part de demandeurs d'emplois les plus qualifiés pourtant déjà importante en 1998.



Ainsi, en décembre 2001, les techniciens et cadres représentent presque 15% des demandeurs contre 7% seulement à Alençon.

C'est dans le domaine de la formation que les écarts sont à la fois les plus importants, mais aussi les plus persistants. Au Mans, la part des demandeurs peu ou pas formés est en diminution, particulièrement en ce qui concerne ceux de niveau VI qui passent de 23 à 17% en 3 ans.



A Alençon, en revanche, la part de ce type de demandeurs diminue moins fortement et reste à un niveau très élevé : **1 demandeur sur 4 n'a aucun diplôme.** Alençon ne parvient donc pas à combler son déficit de formation/qualification.

Alençon cumule de nouvelles fragilités : des demandeurs d'emplois moins formés qu'ailleurs, une certaine fragilité du marché de l'emploi.

3) Zoom sur une approche spécifique : **les emplois métropolitains supérieurs**

Les « fonctions métropolitaines supérieures » illustrent le rayonnement des grandes villes. Onze fonctions ont été identifiées dans cette approche proposée par l'INSEE¹⁰. Pour chacune d'entre elles, le taux d'encadrement est calculé en ne retenant que les emplois de cadre et/ou d'ingénieur.

En 1999, le taux moyen national d'emplois métropolitains est de 7,9%, En augmentation constante, il traduit une élévation nationale des qualifications. Le taux de l'aire urbaine du Mans est de 5,4%, celui d'Alençon est de 3,9%.

Les taux constatés révèlent une faiblesse de l'encadrement dans les deux unités urbaines et plus particulièrement à Alençon où il est constaté une légère régression du taux. En effet, durant la période intercensitaire 1990-1999, Alençon (mais comme Cherbourg ou Saint-Lô), perd des emplois métropolitains supérieurs. L'aire urbaine voit donc le ratio de ceux-ci fléchir sensiblement par rapport au total des emplois (de 4 à 3,8%)

Comparativement à d'autres aires urbaines de taille similaire, voire plus importante, celle du Mans présente un taux d'« emplois métropolitains supérieurs » sensiblement inférieur. Cependant, l'aire urbaine du Mans tend à rattraper son retard. Le taux d'encadrement a nettement augmenté, il est passé de 4,3% à 5,4%. Si en 1990, elle se situait au 42ème rang national, en 1999 elle prenait le 35ème rang. A titre de comparaison, l'agglomération du Mans est la 32^{ème} agglomération française en termes démographiques.

¹⁰ Voir en annexe le développement méthodologique sur les définitions et l'élaboration de l'indicateur.

Le fait d'être une ville d'importance majeure sans être capitale régionale induit directement cette légère faiblesse. Nombre de directions administratives mais également d'entreprises se localisent en métropole régionale et créent des emplois supérieurs en nombre plus conséquent.

A *contrario*, l'aire urbaine d'Alençon, comparativement à des aires urbaines similaires, présente un taux d'emplois métropolitains semblable à celui d'autres chefs-lieux de département : les taux d'« emplois métropolitains supérieurs » à Alençon, comme à Saint-Lô, dont les caractéristiques sont presque similaires, représentent environ 4% de l'emploi total.

	ART	BANQUE-ASS	RECHERCHE	COMMERCE	COMMERCIAL	GESTION	SERVICES	TÉLÉCOM	TRANSPORTS	INFORMATIQUE	INFORMATION	TOTAL EMPLOI	TOTAL EMPLOIS MET. SUP.	RATIO 99	RATIO 90
Le Mans	345	1072	1295	613	276	436	1511	185	454	178	153	119778	6518	5,44	4,26
Alençon	88	171	88	192	22	45	315	91	20	4	27	27560	1063	3,88	3,99
ratio*	4	6	15	3	13	10	5	2	23	45	6	4	6		

Par ailleurs, le nombre d'emplois métropolitains est 6 fois supérieur au Mans par rapport à Alençon.

Le Mans se distingue donc par rapport à Alençon, et inversement, sur les fonctions métropolitaines suivantes :

Rapport défavorable à Alençon

Transport : 1 pour 23

- ⇒ La localisation du Mans (carrefour routier N/S et Paris/O) influence les stratégies d'implantation d'entreprises. Les autoroutes A28 et A88 et la modernisation de la RN 12 peuvent, dans l'avenir, réduire cet avantage géostratégique.

Par contre, l'économie mancelle dans sa globalité a des besoins en terme de transport. Ces besoins sont conséquents en raison de la forte présence de l'industrie, et notamment automobile. D'une part, ils rendent viables les implantations, d'autre part, ils nécessitent une présence locale. Cet écart important entre les deux agglomérations est donc explicable, d'autant plus que l'industrie travaille désormais de plus en plus en flux tendus, faisant ainsi appel à des entreprises de transport de plus en plus pointues et donc avec une main d'œuvre très qualifiée (logisticiens, techniciens...).

Recherche : 1 FMS à Alençon pour 15 au Mans

⇒ l'Université du Maine, des entreprises de grandes tailles (Philips, Renault, SNCF, GIE carte vitale...) emploient de nombreux chercheurs, ingénieurs ...

Industrie : trois métiers dans l'industrie sont pointés

Informatique: 1 FMS pour 44

Commercial: 1 pour 13

Gestion: 1 pour 10

⇒ La richesse du tissu industriel manceau induit des fonctions dans l'entreprise auxquelles Alençon ne peut prétendre. Les écarts sont donc très importants.

Rapport équilibré

Banques /Assurance :

⇒ Paradoxalement, la présence des Mutuelles du Mans, de Groupama, de caisses régionales bancaires, n'accorde pas des fonctions métropolitaines supérieures plus importantes. La présence sur Alençon de grands groupes bancaires atténue les disparités. Cependant, l'avenir reste incertain, la Caisse Régionale de l'Orne du Crédit Mutuel Agricole a fusionné il y a quelques années avec celle de la Manche. Le site d'Alençon a depuis perdu de nombreux emplois. La fusion au 1^{er} Janvier dernier avec la Caisse Régionale du Calvados devrait accentuer la régression.

Autres constats

Le différentiel en termes d'emplois métropolitains dans les autres secteurs favorables ou non au Mans est trop minime pour être pris en considération.

B / Analyse des spécialisations économiques

Cette partie fait la synthèse de différentes approches récentes de la conjoncture économique des agglomérations du Mans et d'Alençon.

Dans le cas du Mans, l'activité industrielle est fondée sur les travaux de l'INSEE intitulés « Repérage statistique des agglomérations spécialisées » visant à caractériser les agglomérations en observant leurs spécificités en termes d'établissements industriels (cf. définition et méthodologie en annexe 2). Cette approche, très quantitative, a été complétée par une synthèse de différentes sources d'information¹¹.

Dans le cas d'Alençon, outre les informations réunies par le CEDO, nous avons utilisé les conclusions du cabinet Ernst & Young formulées au terme de l'étude menée dans le cadre de la réindustrialisation du pôle d'Alençon après la fermeture du site de Moulinex. Les commentaires portent sur les axes de développement économique retenus par les élus alençonnais.

1) L'agglomération du Mans

L'industrie

Par son histoire économique, la Sarthe est un territoire industriel, mêlant à la fois métiers de productions et métiers de conception.

L'industrie concentre en Sarthe près de 30% de l'emploi salarié départemental (contre à peine 19% en moyenne nationale). Au fil des années, le département s'est ainsi doté des pôles industriels internationalement reconnus que sont l'agro-alimentaire et l'automobile. A l'image de son département, l'agglomération du Mans conserve une importante proportion d'activités industrielles.

Le repérage des agglomérations spécialisées d'établissements met en évidence la forte implantation de l'industrie automobile au Mans :

Construction de véhicules automobiles :
5 établissements avoisinant les 5 000 emplois

Fabrication d'équipements automobiles :
11 établissements avoisinant les 3 200 emplois

Du constructeur aux équipementiers, en passant par le plus petit des sous-traitants, la Sarthe dispose sur son territoire de la présence de l'ensemble des compétences et des métiers de **la filière automobile** (Renault Agriculture, Auto Chassis

¹¹ Citons notamment : Comité d'Expansion Economique de la Sarthe : « Evolution de la conjoncture économique en Sarthe durant les années 90 ».

International, NTN transmissions Europe, Sagem Johnson Control, Valéo, GKN Glaenzer Spicer, ...).

La construction automobile, le circuit des 24 heures du Mans, les dynamiques observées autour de cette activité économique positionnent clairement et distinctement l'économie de la région mancelle et participent de façon importante à l'image de la ville. Bien que le secteur ne soit pas, actuellement, créateur d'emploi, il reste cependant l'un des plus importants secteurs d'emploi de l'agglomération, et ce malgré les restructurations observées.

L'industrie automobile est un secteur prépondérant qui connaît, malgré une valeur ajoutée et des investissements en constante progression, des pertes d'emplois. La croissance de l'investissement observé traduit un phénomène de restructuration locale. Ces modernisations impliquent un emploi massif de salariés maîtrisant les nouvelles innovations technologiques.

Selon le critère des agglomérations spécialisées d'établissements, les « Industries diverses » ressortent comme prédominantes, celles-ci étant bien souvent liées, au Mans, à l'industrie automobile.

Fabrication de matériel pour basse tension :
8 établissements avoisinant les 1 800 emplois

Fabrication de peintures et vernis
5 établissements avoisinant les 380 emplois

Fabrication de moules et modèles
11 établissements avoisinant les 330 emplois

Fabrication de cartonnages
7 établissements avoisinant les 220 emplois

Fabrication d'éléments en matières plastiques
6 établissements avoisinant les 140 emplois

Sous la nomenclature « industries diverses », il est constaté un nombre conséquent d'établissements qui sont très spécifiques et complémentaires des activités liées à l'automobile : conception de moules, fabrication d'éléments en matière plastique, fabrication de cartonnages, ...

Un réseau d'entreprises sous-traitantes de l'industrie automobile s'est progressivement constitué autour de l'activité industrielle « donneuse d'ordre ».

Sur le bassin d'emploi du Mans, l'industrie agro-alimentaire est également une spécialisation :

Production industrielle de produits à base de viande
13 établissements avoisinant les 820 emplois

Fabrication d'aliments pour animaux de ferme
6 établissements avoisinant les 350 emplois

L'industrie agro-alimentaire, en Sarthe, a connu ces six dernières années une croissance moyenne nettement supérieure à celle observée au niveau national, démontrant ainsi son dynamisme. Les sociétés Socopa, Sabim, LDC, fromagerie BEL, Yoplait, Bahier, ... constituent quelques exemples des fleurons sarthois de cette industrie.

La fabrication de charcuterie (les « rillettes du Mans ») marque l'image de l'industrie du territoire. La constitution d'un **Système de Production Local (SPL)** « rillettes » traduit cette spécificité locale et valorise le savoir-faire acquis. Produit agro-alimentaire phare du territoire, les « rillettes du Mans » bénéficient ainsi d'une reconnaissance nationale voire internationale qui rejaillit sur l'agglomération et la caractérise, l'identifie en tant que détentrice d'une tradition et d'un savoir-faire particulier.

Par ailleurs, la présence d'établissements de fabrication d'aliments pour animaux de ferme caractérise une agglomération d'importance nationale au cœur d'un territoire rural. L'industrie agro-alimentaire a donc sa place au Mans et traduit la tradition d'élevage du département (production bovine et avicole).

Ce secteur d'activité a connu de profondes modernisations au niveau des appareils de production (investissements lourds réalisés). Ces investissements restent très générateurs d'emplois.

Dans sa globalité, le tissu industriel manceau se caractérise donc par une spécialisation industrielle marquée qui donne lieu à une proportion d'ouvriers encore relativement importante.

Les services

Les activités de services sont en pleine expansion en Sarthe : +25% d'effectifs salariés par rapport à 1993.

Avec l'avènement des TIC, de nombreuses sociétés ont privilégié le département comme territoire d'implantation. Ainsi, la Sarthe a été choisie par le GIE Sésame Vitale (pour créer et développer sa fameuse carte de sécurité sociale) et par plusieurs « starts-up » (Material Design, Maniasys, Sephira...).

De plus, en 2000, avec l'implantation du centre d'appels de Hays Céritex, la Sarthe est devenue, grâce à des infrastructures pertinentes (Novaxis, réseaux haut-débit ...), un territoire privilégié pour la localisation de tels « call-centers ». Ce type de services représente aujourd'hui un volume de l'ordre de 2 000 emplois.

Enfin, les services en Sarthe, ce sont également des activités plus classiques, telles que les M.M.A., 10^{ème} groupe français d'assurance et source de près de 3 500 emplois en Sarthe, qui continuent de croître sur leur territoire d'origine¹².

Développant fortement ses capacités d'ingénierie et de recherche-développement, le département connaît une dynamique nouvelle par l'implantation d'activités de services et de recherche, qui sont en forte expansion et créatrices d'emploi. L'image mancelle connaît aujourd'hui une évolution : la transformation d'une agglomération ouvrière en une agglomération technopolitaine.

¹² Sources : Comité d'Expansion économique de la Sarthe.

2) L'agglomération d'ALENCON

Les services sont extrêmement présents et affichent la double particularité d'Alençon, à la fois de la petite ville avec ses caractéristiques économiques et de chef-lieu de département, avec tous les services de l'Etat que cela engendre.

Les 81 établissements de plus de 50 salariés répertoriés sur la ville d'Alençon emploient plus de 13 300 personnes soit 57% des emplois locaux¹³.

La prépondérance du secteur tertiaire est éloquente sur cette tranche d'établissements (effectifs > 50 sal.). En effet, seuls onze établissements de production ont été répertoriés et n'emploient que 1 600 salariés soit 12% des salariés identifiés.

Les 70 autres établissements relèvent du secteur tertiaire où une prédominance du secteur public et « para-public » est constatée.

- Seuls 27 établissements émanent de l'activité marchande et emploient près 3 900 salariés.
- Les 43 autres établissements se répartissent en quatre grandes catégories :

- Administration :	12 établissements ;	2 843 salariés
- Social :	10 établissements ;	2 341 salariés
- Administrations diverses :	11 établissements ;	1 664 salariés
- Enseignement :	10 établissements ;	<u>991 salariés</u>
		7 839 salariés

Ces 43 établissements emploient près de 60% des salariés d'établissements de plus de 50 soit plus du tiers des salariés de l'agglomération.

Les entreprises de services en direction des entreprises, apparaissent par contre en nombre insuffisants.

Dans ces conditions, la vie économique d'Alençon ne saurait être évoquée sans réaffirmer l'importance du secteur public sur le bassin d'emploi.

¹³ Cf. en annexe le fichier BRIDGE des établissements de plus de 50 salariés.

Suite à la fermeture du site de Moulinex, et dans le cadre de la politique de réindustrialisation, les élus alençonnais, accompagnés du cabinet Ernst & Young, ont validé les axes économiques de développement suivants pour le territoire :

La plasturgie

La filière « plasturgie » est en constant développement dans le département de l'Orne. Elle est représentée aujourd'hui par une trentaine d'industries dont les principales sont KEY PLASTICS à Bellême (injection, notamment pour le secteur automobile), E.M.C. à Mauves-sur-Huisne (matériaux composites), HELLER à Trun (maquettes et jouets), SOPARCO à Condé-sur-Huisne (produits destinés à l'horticulture) et AUGROS à Cerisé (bouchons pour parfums et cosmétiques). La plupart des acteurs de la filière « plasturgie » sont regroupés au sein d'un « système productif local ».

Alençon n'est pas en reste dans ce secteur. **La plasturgie** est un élément phare de son économie, dans la mesure où elle regroupe à la fois des entreprises et des instituts de formation.

Depuis 1985, Alençon développe sa filière plastique autour de l'Institut Supérieur de Plasturgie d'Alençon (ISPA) et de l'Institut Supérieur du Moule (ISMO) à injection plastique.

Le groupe ISPA est à la fois le lieu de rencontre de la profession et un centre de compétences reconnu (formation de l'apprenti à l'ingénieur de haut niveau, laboratoire, transfert de technologies, recherche, formation des salariés).

L'ISMO forme les professionnels dont la filière mouliste a besoin. Avec l'ISPA et l'ISMO, l'Orne offre aux professionnels de la plasturgie un outil performant, unique en France.

Dans l'agglomération, la plasturgie regroupe de nombreux établissements : MPO fenêtre (151 sal.), Facon (150 sal.), Soparco (120 sal.), Augros (96 sal.), Alençon plastics (36 sal.), Techmo 61 (32 sal.), Bequet (30 sal.) Appliplast (18 sal.), Cemip (13 sal.), Decical (13 sal.), Cette activité, bien qu'organisée en Système Productif Local, ne constitue pas une activité industrielle répertoriée en tant que telle¹⁴. En effet, il ne s'agit pas d'une production particulière et spécifique à Alençon, mais plutôt d'un savoir-faire lié à l'utilisation de techniques particulières.

¹⁴ Voir à ce sujet, la méthode de l'INSEE « repérage statistique des agglomérations spécialisées d'établissements » en annexe 2.

Ce secteur d'activités véhicule une image forte pour Alençon, cependant, la fermeture de Moulinex, principal donneur d'ordres du secteur, a fragilisé de nombreuses PME organisées en sous-traitance.

Dans un cadre géographique plus vaste, les entreprises plasturgistes sont très représentées en Normandie mais également dans le département de la Sarthe, et notamment au Mans, où elles font l'objet d'une identification comme « agglomération spécialisée d'établissements industriels ».

L'agro-alimentaire

L'agro-alimentaire compte trois unités importantes sur la Communauté Urbaine d'Alençon : la fromagerie Riches-Monts à Pacé (220 salariés), l'abattoir SELVI à Alençon (115 salariés) et l'entreprise Sources Roxane à La Ferrière-Bochard (105 salariés). Ce secteur se verra renforcé avec l'arrivée prochaine du groupe alimentaire japonais ARIAKE (fabrication de soupes), qui contribuera à conforter le pôle industriel agroalimentaire alençonnais.

De plus, le territoire bénéficie du label régional « Fabriqué en Normandie », de renommée nationale et régionale.

Toutefois, sur ce plan, Alençon est en concurrence directe avec l'ensemble des territoires bas-normands et haut-normands. A titre d'exemple, la Communauté d'Agglomération de Caen a misé sur l'agroalimentaire avec une zone d'activités dédiée « Normandial » et la communauté de Saint-Lô développe également un pôle agroalimentaire alliant entreprises et formation,...

L'agroalimentaire conserve sur Alençon un poids et une image forts, qui s'enrichissent avec l'arrivée de nouveaux groupes sur le secteur.

Les concurrences régionales dans ce domaine sont importantes.

Le transport et la logistique

Les réalisations de l'A28 et de l'A88 vont considérablement accroître l'accessibilité d'Alençon dans le cadre des déplacements Nord-Sud. De plus, la modernisation constante de la Nationale 12 permet au fil du temps une accessibilité de plus en plus aisée vers la région parisienne. Malgré la concurrence¹⁵, des opportunités de développement sont donc à entrevoir, notamment en ce qui concerne le développement de l'activité logistique.

Les conditions d'implantation d'établissements spécialisés dans ce secteur nécessitent des espaces économiques d'envergure, à des prix très abordables. Alençon pourrait prétendre à se positionner sur cette filière.

Dans la mesure où le territoire communautaire du Pays de Sées envisage un parc économique dédié uniquement à la logistique, il apparaît nécessaire d'entrevoir des partenariats. En effet, ces deux agglomérations s'intègrent dans un même Pays et doivent rechercher la complémentarité.

Le transport et la logistique se portent bien sur le territoire d'Alençon (cf. première partie le développement récent de l'emploi) et l'ouverture de l'autoroute ouvre de nouvelles perspectives pour ces filières en expansion.

Les concurrences internes sont possibles et devront donc être évitées afin de garantir un développement optimal de la filière.

¹⁵ En matière de logistique les projets foisonnent et pour rester dans le cadre de la France de l'Ouest, on peut évoquer les projets du Mans (contournement ouest par l'A28) ceux à l'étude en Basse-seine, en Picardie.....

L'imprimerie et les arts graphiques

La présence du secteur de l'imprimerie sur le territoire d'Alençon est historique (Normandie Roto Impression à Lonrai (160 emplois), l'alençonnaise d'impression à Alençon (60 emplois), Renard production Alençon (40 emplois), ...) et pourrait se voir renforcée grâce aux opportunités générées par la décentralisation d'activités de la région parisienne.

Cependant, et sans remettre en cause les opportunités de développement, ce secteur d'activités connaît et connaîtra dans l'avenir des concentrations qui pourront en atténuer l'essor.

Le Comité d'Expansion économique du Département de l'Orne étudie de très près les opportunités de développement de la filière graphique sur l'ensemble du département (l'Imprimerie de Montligeon à La Chapelle-Montligeon (180 salariés), Graph 2000 à Argentan (130 salariés), SIB à Bellême (90 salariés), Technigraphic à Saint-Germain-de-la-Coudre (90 salariés), ...).

L'imprimerie est un secteur d'activité en pleine mutation. Sa présence sur Alençon est reconnue et conserve des possibilités de croissance non négligeables notamment grâce au volontarisme du département et au desserrement de la région parisienne.

Alençon aura à jouer un rôle majeur dans le cadre de l'orientation départementale, si elle se concrétise.

3) Les entretiens avec les chefs d'entreprises

Méthode

Afin de prendre la mesure des relations économiques éventuelles entre Alençon et Le Mans, des contacts téléphoniques ont eu lieu auprès de 48 entreprises de plus de cent salariés des deux agglomérations (14 sur Alençon, 34 sur Le Mans).

Sur les quinze établissements ayant répondu, 11 sont des établissements principaux (siège de l'entreprise) et 4 sont secondaires.

Les éléments issus de l'enquête sont à considérer comme une piste de réflexion, qualitative et intéressante, mais non représentative de l'ensemble des relations économiques pouvant exister entre les deux agglomérations.

Les réponses des entreprises représentent donc un « plus » qualitatif qui permet de mieux appréhender les tendances à l'œuvre.

Bilan

ALENCON

Sur Alençon, seules deux entreprises (sur 14) ont répondu.

Pour ce qui est des faits, aucune des deux entreprises ne fait mention de relations, quelles qu'elles soient, avec Paris ou sa proche région.

Les deux entreprises évoquent des problèmes de recrutements, notamment pour les postes d'encadrement. En revanche, une fait mention du recrutement de la main d'œuvre. Les problèmes rencontrés seraient dus à un manque local de formation dans le secteur de la carrosserie.

Leur implantation sur Alençon est ancienne et de ce fait, rend difficile leur évaluation des points positifs ou négatifs du lieu d'implantation, des raisons initiales qui les ont poussées à opter pour cette localisation.

En revanche, elles se prononcent sur les avantages et inconvénients actuels : leur localisation par rapport à la ville leur convient parfaitement, mais par rapport au Grand Ouest, l'une d'entre elles n'est pas satisfaite. Elle considère que le tissu industriel est « *inexistant* » sur Alençon et que cela représente un frein au développement voire à la bonne marche de son activité.

En effet, dans les deux cas, les clients comme les fournisseurs de ces deux entreprises sont répartis sur le territoire national voir européen. Celle qui se dit mécontente regrette de ne pas pouvoir trouver de fournisseurs ou de débouchés plus locaux à ses activités.

Les deux entreprises font appel à des services extérieurs implantés sur Alençon et une a recours à des services du Mans, ce qui indique bien que l'absence de certains services en local ne pose pas de réels problèmes, eu égard à la grande proximité du Mans.

En revanche, aucune des deux entreprises interrogées ne dit rechercher de partenariats, d'accompagnements particuliers ou ne pense manquer d'infrastructures.

Les deux entreprises considèrent leur ville agréable à vivre. Toutefois, l'une des deux la trouve vieillissante et met l'accent sur des problèmes d'absence de grands équipements (TGV notamment). **Elles constatent un problème de logement dans la région, notamment au niveau du logement haut de gamme.**

LE MANS (13 réponses sur 34 sollicitées)

Les motifs d'implantation des chefs d'entreprises sur Le Mans sont très variables :

- Pour 6 d'entre elles, leur implantation au Mans est liée à des raisons historiques, c'est à dire qu'elles se sont développées sur leur lieu originel de création ;
- 2 d'entre elles se sont implantées sur leur lieu actuel en raison des axes routiers proches, 1 grâce à la facilité de liaison avec la région parisienne ;
- 2 ont choisi Le Mans du fait de leur marché, essentiellement local ;
- 3 justifient ce choix par des raisons d'ordre personnel du chef de l'entreprise.

Six entreprises interrogées affirment avoir des rapports réguliers avec la région parisienne (le TGV est souvent cité comme un atout majeur).

Même si elles sont le siège même de leur établissement et se disent relativement autonomes vis-à-vis de Paris, il n'en reste pas moins que de nombreux partenaires y sont présents (clients, fournisseurs...).

Par ailleurs, la majorité d'entre elles a recours à des services disponibles au Mans.

La plupart des entreprises interrogées sont satisfaites de leur localisation, tant par rapport à la ville (sauf deux, situées au sud et qui trouvent l'accès à la zone sud difficile et mal signalé), que par rapport au Grand Ouest : l'A28 ouvre des possibilités et représente un atout majeur. Beaucoup d'entre elles ont, de plus, des possibilités de développement sur leur zone d'implantation, même si une seule pense s'étendre à court terme.

Sur toutes ces entreprises, une seule a envisagé de s'implanter sur Alençon et, de fait, dispose d'une antenne sur place (entreprise de bâtiment industriel – électricité).

Les autres n'ont pas envisagé une telle implantation, d'autant que leur perception de la ville est assez limitée :

- 6 entreprises n'ont pu fournir de réponse à cette question du fait de leur méconnaissance de la ville,
- 2 en ont une bonne image et la voient comme une petite ville conviviale,
- 1 la perçoit comme une petite ville moyennement attractive
- 3 en ont une assez mauvaise image.

Globalement, Alençon est perçue comme une petite ville de faible importance, à la population vieillissante, au tissu économique peu développé et dans une zone globalement peu favorisée.

Pour ce qui est des besoins non satisfaits de recrutements ou de qualification des effectifs de ces entreprises, les réponses aux questions diffèrent surtout selon les secteurs d'activités et/ou les postes recherchés. En effet, un tiers des entreprises interrogées au Mans affirme rencontrer des problèmes de recrutement. Parmi les entreprises concernées, une a des difficultés de recrutement des cadres (difficulté à les faire venir dans la Sarthe) comme des ouvriers (société d'électricité avec des conditions de travail difficiles).

Il semble que Le Mans souffre d'un déficit d'image qui pénalise les entreprises dans leurs fonctions d'encadrement. Pour les autres, les problèmes sont plutôt liés à des raisons de mobilité des salariés à bas niveau de revenus, à des problèmes de formation (une société de construction mécanique trouve que si les formations existent, elles ne « fournissent » pas assez de jeunes qualifiés chaque année) ou encore au fait que les grands employeurs locaux (Renault/ACI) captent très vite les meilleurs éléments des promotions.

En revanche, pour la plupart des entreprises, les formations disponibles localement jouent à plein leur rôle et sont satisfaisantes pour la main d'œuvre, les cadres ne posant pas problème puisque, mobiles, ils sont recrutés régionalement voire nationalement. Les insuffisances de formation sont liées à des « niches » économiques qui font appel à des métiers très spécifiques, dont la formation est dispensée à l'extérieur du département.

L'image que les entreprises ont de la ville est, globalement, positive. Des problèmes sont néanmoins parfois rencontrés, notamment pour ce qui est du transport en commun dans les zones industrielles.

Les entreprises satisfaites notent fréquemment la réalisation récente d'équipements, de loisirs comme la patinoire ou, prochainement, le tram, qui va rendre d'autant plus aisés les déplacements, encore qu'une majorité de leurs salariés semble se loger hors de la ville et utilisent donc un véhicule personnel pour leurs déplacements.

Enfin, la plupart des entreprises ne ressentent pas de besoins en termes de partenariats, d'accompagnement ou de nouvelle infrastructure. Une seule envisage un partenariat avec des universités anglaises.

4) Les zones d'activités

➤ Zone d'activités sur Alençon

Alençon a adopté un développement bi-départemental avec la Sarthe pour ses zones d'activités.

La Communauté urbaine d'Alençon compte plusieurs zones d'activités :

Pôle d'activités d'Ecouves :	17,2 ha dispo	(60 à 180 F /m2)
Pôle d'activités du Londeau :	2,4 ha dispo	(100 F/m2)
Zone d'activités de la Boissière	0,3 ha dispo	(65 à 70 F/m2)
Zone artisanale de Lonrai ("Les maisons brûlées")	0,4 ha dispo	(50 F/m2)
Zone d'activités d'Arçonnay	3,1 ha dispo	(50 F/m2)
Zone d'activités de Saint Paterne	<u>2,0 ha dispo</u>	(50 F/m2)
	25.4 ha dispo	

Pour répondre aux besoins des entreprises, la Communauté Urbaine d'Alençon aménage avec le Syndicat mixte Orne-Sarthe deux parcs d'activités près des échangeurs de l'A88

Parc d'activités de Cerisé

En cours de création : 22 hectares disponibles : 1ère tranche de 8 hectares

Parc d'activités d'Arçonnay

En cours de création : 22 hectares disponibles : 1ère tranche de 8 hectares

La Communauté Urbaine d'Alençon est engagée dans une politique offensive en matière d'accueil d'entreprises. La fermeture de Moulinex lui impose une redoubler d'efforts afin « d'absorber » les pertes d'emplois sur son territoire.

➤ Zones d'activités sur Le Mans

Les zones d'activités sur Le Mans sont relativement importantes, nombreuses sont totalement commercialisées.

Zone industrielle sud Industrie, commerce et agro-alimentaire	272 sociétés, 183 ha,	13 900 emplois 0 ha disponible
ZA du Danemark 2 pépinières d'entreprises (2033 m ²) Artisanat	21 sociétés, 1,18 ha -	162 emploi 0 ha de disponible
Zone industrielle nord – ZAC du Moulin aux Moines Industrie et commerce	227 sociétés, 80 ha,	7 600 emplois 0 ha disponible
ZAC du Panorama 1et 2 Une pépinière d'entreprises (1050m ²) Industrie et artisanat	42 sociétés,	750 emplois 14,2 ha
Technopôle Université (ZAC du Ribay, du Pavillon et de l'Oseraie) Pépinière d'entreprises de 1500 m ² - Incubateur du Maine Industrie, recherche, activités annexes.	94 sociétés, 165,61 ha, 50 ha d'habitat,	2 703 emplois 30,3 ha disponibles 2,90 disponibles
ZAC Marais - Monthéard 1et 2 Industrie, commerce, tertiaire	70 sociétés 2,72 ha	751 emplois
Technopôle Novaxis (gare TGV) Troisième tranche en cours Pépinière d'entreprises Tertiaire et habitat	75 sociétés 50 000 m ² de bureaux occupés	1 200 emplois
ZAC de Vauguyon Commerce	50 sociétés 3 ha	700 emplois 0,62 ha disponible
ZA du Miroir Tertiaire et industrie	14 sociétés 1,4 ha	366 emplois 0,25 ha disponible

La CUM s'organise pour développer de nouveaux projets. Les secteurs de l'Université (foncier) et de Novaxis (immobilier) sont actuellement privilégiés. Des réflexions sont en cours sur le développement de nouvelles zones d'activités au sud du territoire Manceau (vocation plus tertiaire) et à l'est du territoire (vocation logistique, industrielle).

➤ Zones d'activités sur les territoires limitrophes

Des territoires limitrophes qui s'organisent et qui proposent des zones et des parcs d'activités plus ou moins concurrentiels :

EXEMPLES (LISTE NON EXHAUSTIVE) :

Commune de Savigné - Lévêque	zone intercommunale de 24 hectares
Beaumont-sur-Sarthe hectares.	Zone d'activités intercommunale de 4
Sées	zone intercommunale de 100 hectares

➤ La commercialisation des espaces au regards des spécialisations locales

Afin de disposer du regard des professionnels du développement, deux tables rondes ont été organisées afin d'appréhender les potentialités de développement et la valorisation des espaces économiques. Ces tables rondes ont permis d'avancer des réflexions sur les opportunités de développement liées aux spécificités du territoire.

LA LOGISTIQUE

Actuellement, des rapprochements économiques existent entre les structures de développement économique (CCIA, COMEX) des deux territoires qui commercialisent conjointement leurs parcs d'activités respectifs dont ils ont la charge et plus particulièrement ensemble les parcs de Cerisé et d'Arçonnay. Cette coopération a pris récemment la forme d'une participation commune à un salon professionnel.

Pour les acteurs du territoire, la réelle concurrence ne se joue pas entre eux, mais bien plutôt vis à vis d'agglomérations comme Orléans et Tours positionnées depuis de nombreuses années sur le secteur logistique.

Des potentiels de développement communs aux deux territoires apparaissent dès lors que l'A28 sera complètement finalisée et ouverte à la circulation.

Des coopérations territoriales se sont aussi nouées : la commercialisation des sites d'Alençon s'appuie sur les atouts du Mans que sont ses équipements, ses réseaux, ses services, sa main d'œuvre,

Ces richesses sont en effet rapidement mobilisables pour les entreprises d'Alençon, situées à 35 mn du Mans. Au regard de l'expérience acquise, cet argument « commercial » apparaît tout à fait crédible et effectif.

Nota complémentaire :

Cette proximité géographique du Mans est un atout et donne accès sur Alençon à des services qui ne pourraient s'y développer, compte tenu de la taille de l'agglomération mais elle a aussi un revers : le développement des services sur Alençon même se trouve de fait freiné par ce rapport distance-temps favorable au Mans.

Dans ces conditions, une question se pose : ne serait-il pas possible d'envisager le développement, à partir du Mans, d'« antennes » de services sur Alençon ? Devant cette problématique, les acteurs restent perplexes, compte-tenu de la proximité déjà évoquée. Cette solution ne semble donc pas être une priorité, bien que de telles délocalisations pourraient jouer le rôle de « tête de pont » sur la Basse-Normandie et ouvrir ainsi de nouveaux marchés.

LES ARTS GRAPHIQUES

Il a été souligné par les acteurs du Mans qu'ils considèrent comme une spécificité d'Alençon et, plus généralement, de l'Orne, l'offre dans le domaine des arts graphiques, qu'ils sont amenés à utiliser.

Cette spécificité est un atout qui pourrait être mis en avant et développé dans l'avenir sur le territoire alençonnais.

D'AUTRE PISTES DE REFLEXION...

D'autres pistes de réflexion ont été abordées :

- Ainsi, l'agroalimentaire a été évoqué avec l'arrivée sur Alençon du groupe japonais ARIAKE, qui offre de nouvelles possibilités de développement.
- Concernant l'agglomération mancelle, les call-centers ont été une source de développement qui arrive aujourd'hui à maturité. Toutefois, les acteurs se disent attentifs aux risques de délocalisation, toujours possibles. Ce domaine d'activités est un gros pourvoyeur d'emplois au Mans (environ 2 000 emplois). Il est constaté un marché de l'emploi de plus en plus tendu dans ce domaine d'activité.

Des opportunités peuvent être saisies, à terme, par Alençon, bien que les démarches entreprises jusque là n'aient pas abouti.

Autres constats sur les parcs d'activités

- Dans les deux territoires, les équipements, les services proposés sont désormais considérés comme nécessaires à l'attractivité des parcs d'activités (liaison Internet haut-débit, ...).

Le pays du Mans va lancer prochainement une démarche qualité sur ses parcs alliant qualité environnementale et offre de services (services collectifs aux entreprises).

- La politique tarifaire d'Alençon semble plus avantageuse que celle du Mans, car elle se situerait dans une gamme de prix inférieure.
- Il n'existe pas de spécialisation affichée ce qui place les zones actuelles en situation de concurrence.
- En matière de concurrence et de complémentarités entre sites, il semble cependant nécessaire de prendre en compte l'environnement concurrentiel ornaï pour Alençon et, notamment, la réalisation prochaine d'une Z.A. sur le territoire de la CDC de Sées à vocation logistique, très proche de l'agglomération en termes de distance-temps (10 mn).

5) L'offre de formation

En termes de formations techniques ou supérieures, **l'agglomération du Mans** compte un panel large de formations qui se développe d'année en année. La présence de l'Université du Maine est une « locomotive » qui place l'agglomération comme un pôle d'attraction inter-régional.

L'offre de formations conséquente a plusieurs répercussions :

- permet aux entreprises locales de disposer d'une main d'œuvre formée à proximité immédiate même si certaines formations très spécifiques ne sont pas présentes (satisfaction des chefs d'entreprises lors des enquêtes) ;
- permet aux entreprises locales de développer des partenariats avec l'université (potentialités à développer) ;
- permet aux agences de développement économique de faire valoir cet avantage.

Par ailleurs, la présence de l'université et de ses 10 000 étudiants a eu un impact direct sur le marché du logement (mise sur le marché tant en location qu'en accession de petits logements) et a un impact indéniable sur l'activité économique locale,

Alençon n'est pas en reste en la matière puisque l'agglomération compte un nombre d'établissements relativement conséquent et diversifié.

Des formations allant du CAP au BTS voire au diplôme d'ingénieur existent dans différents domaines d'activités. C'est notamment le cas dans l'industrie où il est possible d'acquérir une formation technique supérieure : plasturgie, bio-industrie,...

Cependant les formations supérieures sont plus limitées mais la présence de l'ISPA, d'antennes de l'université de Caen (facultés et IUT), ... permettent à l'agglomération de proposer des outils de formation conséquents.

Bien que les deux agglomérations soient relativement proches l'une de l'autre, peu d'expériences communes en matière de développement de formation sont à signaler. Toutefois, un projet est en cours, il est initié par trois CCI (du Mans, d'Alençon et de Laval) dans le cadre de la mise en place d'une formation « école de commerce ».

II / ETAT DES LIEUX DE L'ATTRACTIVITE RESIDENTIELLE D'ALENCON PAR RAPPORT AU MANS

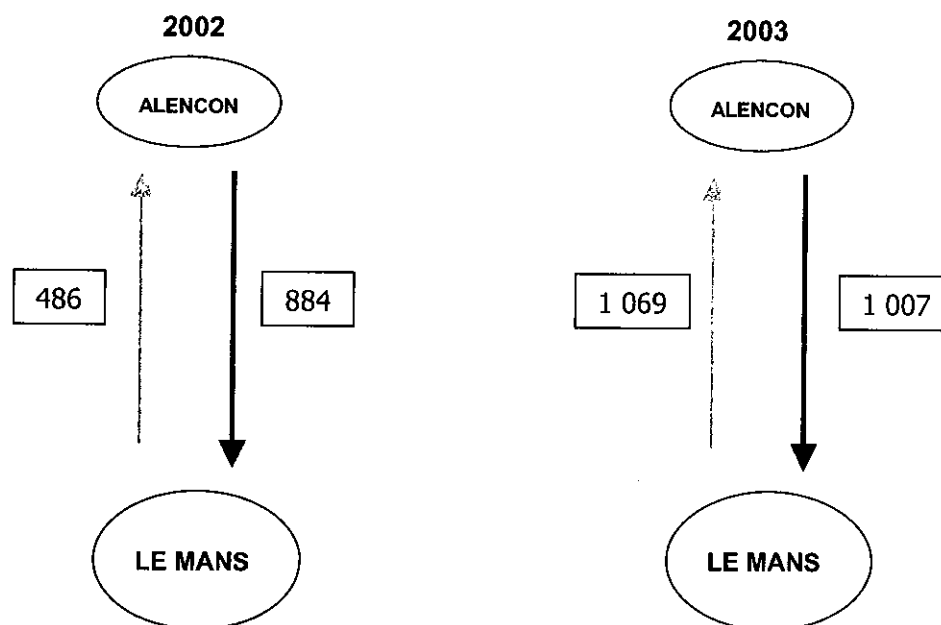
A / Les liaisons par routes et par train

1) Les liaisons routières

Suite à l'ouverture en 2001 du tronçon Alençon-Maresché de l'A28, les flux autoroutiers constatés entre Le Mans et Alençon se sont considérablement accrus. Les comptages récents effectués sur la nationale témoignent du transfert progressif d'une partie des flux de circulation sur l'autoroute.

ENTRÉES ET SORTIES							
2002	Alençon Nord	Alençon Nord	Alençon Sud	Alençon Sud	Le Mans Nord	Le Mans Nord	Le Mans Ouest
	Le Mans Nord	Le Mans Ouest	Le Mans Nord	Le Mans Ouest	Alençon Nord	Alençon Sud	Alençon Nord
	574	95	187	28	336	128	16
2003	Alençon Nord	Alençon Nord	Alençon Sud	Alençon Sud	Le Mans Nord	Le Mans Nord	Le Mans Ouest
	Le Mans Nord	Le Mans Ouest	Le Mans Nord	Le Mans Ouest	Alençon Nord	Alençon Sud	Alençon Nord
	660	78	243	26	734	280	40
							6
							15

Les données récentes des flux migratoires journaliers¹⁶ dans les deux sens montrent une forte évolution en l'espace d'une seule année, évolution qui devrait se poursuivre avec la finalisation de l'autoroute.



Le trafic moyen journalier indique donc que les flux ont fortement progressé entre 2002 et 2003 dans le sens Le Mans-Alençon. Dans l'autre sens la croissance annuelle est nettement moins importante (+14%) mais reste supérieure aux moyennes généralement observées.

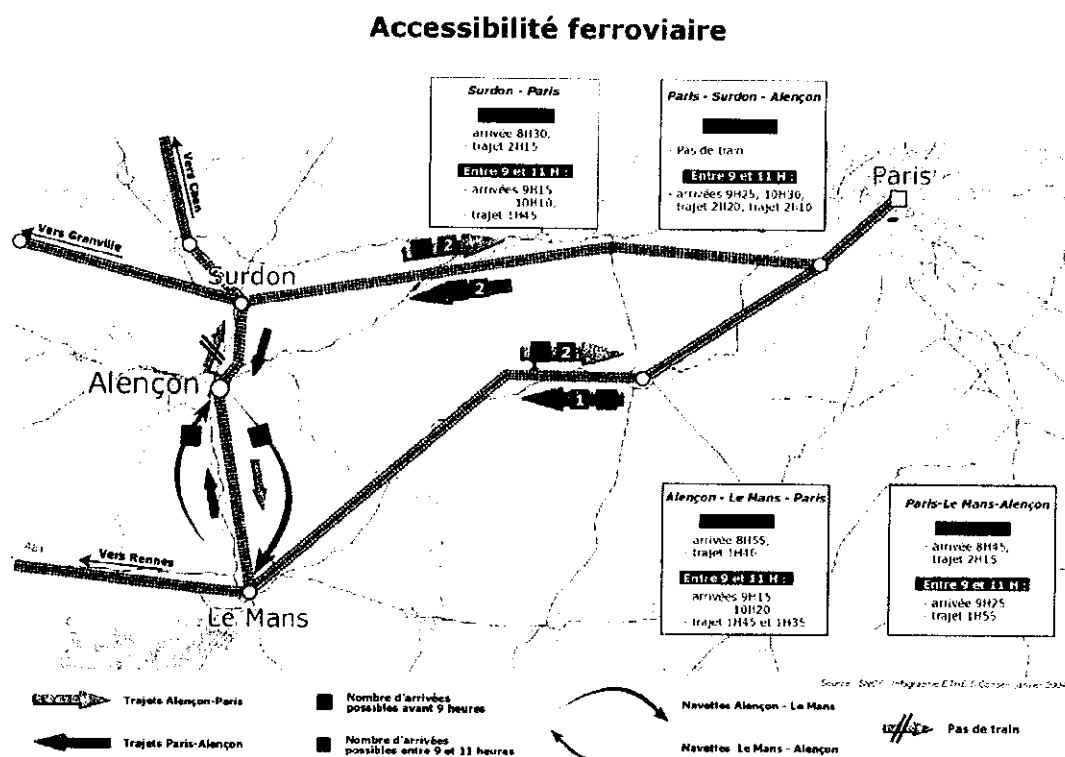
¹⁶ Source : COFIROUTE.

La courte distance-temps entre les deux agglomérations a incité la société d'autoroute à commercialiser des options qui font bénéficier les usagers réguliers (domicile-travail ou en week-ends) d'un tarif qui peut être réduit jusqu'à 40% (le tarif ordinaire pour Alençon Nord-Le Mans Ouest s'élève à 3,7€)¹⁷.

2) L'accessibilité ferroviaire

Les migrations quotidiennes entre Alençon et Le Mans

Quotidiennement, les migrations de travail sont possibles entre Alençon et Le Mans qui disposent toutes deux de trains arrivant avant 9H du matin avec des temps de parcours allant de 35 à 50 mn.



La réalisation d'une enquête auprès des usagers sur le parcours Alençon – Le Mans avait été envisagée. Refusée par la SNCF¹⁸, l'enquête a été « reportée » sur quelques utilisateurs de la Direction Départementale de l'Équipement résidant dans la Sarthe et travaillant à Alençon. Seules quatre personnes ont répondu et de ce fait les résultats de l'enquête n'ont qu'un intérêt qualitatif.

¹⁷ Trajet le plus long possible depuis Alençon, source : Cofiroute.

¹⁸ La SNCF et RFF envisage à court terme leur désengagement sur le parcours Caen-Tours. Dans cette perspective, différentes enquêtes et mesures de fréquentation ont été réalisées auxquelles ont été associés les Conseils Régionaux des Régions concernées (Basse-Normandie, Pays de Loire, Centre). De ce fait, les partenaires de ces études se réservent le droit de communiquer sur leur contenu dans un délais de quelques mois (été 2004 ?) et n'ont donc pas accepté leur mise à disposition dans le cadre de cette étude.

Hormis les difficultés de stationnement et d'accès à la gare du Mans, le sentiment général est à la satisfaction (notamment en ce qui concerne la fiabilité des horaires) même si les utilisateurs soulignent, mais de façon parfois contradictoire (chacun souhaiterait un horaire sur mesure !), quelques points susceptibles d'être améliorés :

- raccourcir le temps de parcours (liaisons directes entre Alençon et le Mans, matériel plus performant..) ;
- une meilleure adéquation avec les horaires de travail des « navetteurs » (ex : un train au départ d'Alençon vers 16 h 30, le train de 8 h 45 au départ du Mans trop tardif est très peu utilisé...) ;
- une plus grande flexibilité dans les abonnements et les tarifs pour mieux « coller » aux variations des temps de travail.

Les problèmes des transports urbains à Alençon à partir de la gare ne sont pas évoqués dans la mesure où le lieu d'emploi (centre administratif) des personnes ayant répondu n'est qu'à 5 mn à pied de celle-ci. Reste que tant à Alençon qu'au Mans, la rupture de charge entre train et transport en commun locaux constitue un facteur défavorable à l'usage quotidien du train notamment pour les actifs travaillant dans les périphéries des agglomérations.

Enfin, la ligne Caen-Tours a connu différentes améliorations dans le cadre des Contrats Etat-Région interrégionaux (Bassin parisien) et les fréquentations TER sont en forte augmentation. C'est notamment le cas entre Le Mans et Alençon : 252 000 voyageurs en 2001 contre seulement 150 000 en 1995 (+68%)¹⁹.

¹⁹ Source : DRE des Pays de la Loire/Division aménagement 9/12/03 : « LGV et bassins d'influence des principales gares de TGV ».

Les migrations quotidiennes entre Alençon et Paris

Les deux itinéraires possibles (via Le Mans ou via Surdon au Nord), permettent effectivement des liaisons quotidiennes vers Paris. Toutefois, ce type d'utilisation est rendu peu accessible du fait de temps de parcours trop longs dans les deux sens (de 1h40 à 2h15) et des difficultés éventuelles (temps de correspondance trop court ou trop long selon les cas !) liées au changement de train. Sans incidence notable sur les relations professionnelles avec la région parisienne, ces difficultés limitent fortement les migrations domicile-travail quotidiennes. D'ailleurs le trajet via Le Mans semble avoir très majoritairement la faveur des voyageurs alençonnais.

Les migrations quotidiennes entre Le Mans et Paris

Cette configuration est plus intéressante puisque trois trains arrivent au Mans avant 9 heures avec un temps de trajet de 55mn²⁰. Dotée d'une liaison directe et rapide (TGV) avec Paris, Le Mans peut développer les échanges avec la capitale et notamment en utilisant une attractivité économique et résidentielle non négligeable.

Certains temps de trajet entre Alençon et Le Mans peuvent paraître longs (50 minutes soit le temps du trajet Le Mans – Paris en TGV !).

Le trajet via l'autoroute prend environ le même temps pour une contrainte moindre, ce qui explique également la faible proportion d'usagers quotidiens²¹.

La réalisation de l'A28 a considérablement « rapproché » les deux agglomérations. En effet, hier, les mauvaises conditions de circulation freinaient les échanges ; ce qui n'est plus le cas aujourd'hui. Les liaisons ferroviaires, par contre, ne se sont pas fortement améliorées les plaçant ainsi dans une situation « en décalage » avec le réseau autoroutier.

²⁰ Ces liaisons rapides avec Paris ont favorisé l'accès des manœuvres au marché de l'emploi parisien. Chaque jour, environ 1 000 salariés font la navette entre Le Mans et L'Île-de-France.

²¹ En effet, le recensement de 1999 montre que les migrants n'utilisant que les transports en communs, c'est-à-dire, en l'occurrence le bus ou le train, ne sont chaque jour qu'une vingtaine dans le sens Alençon-Le Mans et une dizaine dans le sens inverse. Ceux qui optent pour la mixité des moyens de transport (transport en commun et véhicule personnel) représentent environ 25 personnes dans le sens Alençon-Le Mans et 15 dans l'autre sens. En 1999, on a recensé environ 160 migrants quotidiens dans le sens Alençon-Le Mans, et 185 dans l'autre, qui préféreraient donc employer leurs propres moyens de transport. Au regard des flux autoroutiers croissants observés précédemment et du nombre peu important d'usagers quotidiens du train, il semble qu'une très large majorité des migrants continue de préférer ses propres moyens de transport.

B / Equipements sociaux culturels

La présence d'équipements commerciaux, culturels, sportifs et éducatifs dans les deux agglomérations permettent une « indépendance » et une « attractivité » des deux agglomérations. Cependant, une agglomération telle que Le Mans (300 000 habitants) dispose d'équipements nettement plus développés comparativement à Alençon (50 000 habitants).

Le rayonnement des équipements présents sur Alençon s'effectue sur le territoire rural limitrophe, celui du Mans est quasi-départemental voire interdépartemental.

De nombreux alençonnais ou tout du moins ornaïens fréquentent l'agglomération mancelle et notamment les grands espaces commerciaux du nord de la ville.

Cependant, les acteurs de la promotion économique des deux territoires sont unanimes sur le fait que la présence d'équipements ou l'absence n'est pas un facteur discriminant pour Le Mans mais également pour Alençon.

Par ailleurs, les enquêtes auprès des professionnels de l'immobilier ont permis de montrer également l'absence de facteur discriminant sur les deux agglomérations. Alençon propose une offre de services très satisfaisante répondant aux multiples besoins des habitants qu'ils soient quotidiens ou anomaux

C / Le marché de l'immobilier

Afin d'appréhender le marché du logement dans le cadre d'une approche qualitative des deux agglomérations, une quinzaine d'entretiens téléphoniques ont été réalisés auprès d'agences immobilières mancelles et alençonnaises. Celles-ci ont été questionnées sur des thèmes aussi variés que le profil de leur clientèle, les quartiers/communes et équipements recherchés, les budgets consacrés, les types de biens présents en agence...

1) Le profil de la demande et de l'offre sur Alençon

La demande

L'origine de la clientèle

Les agences alençonnaises recensent trois origines à leur clientèle : une clientèle parisienne, mais de très faible ampleur, une clientèle locale, la plus nombreuse, et une clientèle issue de tous horizons, venue pour raisons de mutation professionnelle qui s'explique par le statut de préfecture d'Alençon. **Selon les responsables des agences alençonnaises, il n'existe pas de déversement d'une clientèle du Mans.**

Le type de demande et le budget

Les demandes de logement ne varient que peu en fonction de l'origine des clients, en revanche, la satisfaction des besoins exprimés n'est pas la même au final. Tous sont en recherche de maisons individuelles à maximum 5 à 10 km du centre, même si les Parisiens sont plus orientés vers les « vieilles pierres », difficiles à trouver. En effet, la clientèle mutée ou parisienne semble disposer d'un budget bien plus élevé que les locaux et, en conséquence, a plus de choix.

Les locaux sont donc plus fréquemment obligés d'accepter des seconds choix : éloignement plus important ou logement en immeuble collectif, pavillon neuf si l'offre existe...

L'une des agences faisait remarquer qu'une population ouvrière assez peu formée était encore fortement présente sur Alençon, or, celle-ci, fragilisée par un contexte économique difficile, est assez peu solvable et subit donc plus fortement la tension du marché.

Les quartiers recherchés

Certains quartiers d'Alençon sont plus recherchés que d'autres. Ainsi, les rues piétonnes, le « quartier des promenades » ou encore le quartier de Lancrel semblent particulièrement recherchés.

D'autres, en revanche, souffrent d'un déficit d'image. C'est le cas notamment pour les quartiers de Perseigne et Courteille. Deux conséquences directes peuvent être évoquées : une difficulté de la revente des biens et des prix plus faibles qu'ailleurs, pour le même niveau de standing.

Pour ce qui est des communes recherchées aux alentours, toutes les agences ne sont pas d'accord entre elles. Si toutes ont cité les communes de Damigny, Radon... soit le nord du territoire, près de la forêt d'Ecouves, certaines évoquent parfois le sud du territoire (Saint-Germain-du-Corbeis, Cerisé, Condé-sur-Sarthe...) pour les facilités de communication vers Le Mans et également une fiscalité locale, (pour le département de la Sarthe) semble-t-il plus avantageuse. Toutefois, d'une façon générale, toutes les communes de l'agglomération sont recherchées en raison de leur proximité.

Les équipements appréciés

Les agences font état de critères très recherchés par la clientèle qui se classent plutôt selon les caractéristiques des ménages. Ainsi, les familles sont en recherche de lieux à proximité d'écoles et/ou de moyens de garde. Les personnes âgées sont quant à elles plus soucieuses de moyens de transport en commun, de commerces de proximité et d'éléments de confort du logement (ex : ascenseur).

L'offre

L'adéquation offre / demande

Sur ce point et pour ce qui concerne la vente, toutes les agences sont unanimes : l'offre est bien inférieure à la demande. Tous les produits sont concernés, appartements, maisons individuelles... Il semble que le phénomène soit très important pour ce qui est de l'ancien et de la maison individuelle. Même chose pour les appartements en centre-ville ou les maisons de villes, qui sont quasi introuvables.

Le diagnostic du PLH de 1999 faisait d'ailleurs état du même constat et montrait une difficulté à trouver des produits familiaux, c'est-à-dire des appartements ou maisons avec deux, trois ou quatre chambres.

Les agences se plaignent de cet état de fait depuis plusieurs années mais semblent remarquer une aggravation du phénomène depuis quelques mois (3-4 mois).

Pour ce qui est des programmes neufs, qui pourraient amener une réponse partielle au problème, très peu sont en cours de réalisation ou même en phase de projet et les agences remarquent qu'ils sont peu fréquents et de faible envergure²². **Pour les particuliers désireux de faire construire, le problème se pose également car les**

²² Il semblerait que le secteur de la construction ait retrouvé très récemment une dynamique de croissance (cf. première partie évolution de l'emploi salarié).

terrains à bâtir ne sont pas non plus aisés à trouver, même si une agence fait remarquer que cela s'améliore un peu dans les communes aux alentours.

Pour la location, les agences sont toutes d'accord pour affirmer que le marché est aussi tendu et que les produits sont rares et chers.

L'explication du phénomène

Cette absence de biens à vendre comme à louer n'est pas expliquée par toutes les agences mais deux facteurs sont avancés pour la vente : elle serait stimulée à la fois par les lois favorables qui permettent aux propriétaires de défiscaliser une partie de leurs revenus (lois Besson-Robien) et par une baisse des revenus des produits bancaires qui font que beaucoup de personnes « *ayant un peu de bien* » cherchent à investir dans une valeur plus rémunératrice.

Le diagnostic du PLH (1999), révélait le coût élevé du foncier, le manque de terrains disponibles, la timidité des investisseurs, qui attendent la fin d'une opération et sa commercialisation avant de relancer un programme, et celle des collectivités qui hésitent à tenir le rôle de maître d'ouvrage.

Ces freins interviennent alors que la communauté urbaine aurait besoin d'environ 190 logements par an (estimation de 2001) pour maintenir sa population au seuil actuel et éviter les évasions.

De plus, le faible turn-over observé dans les logements sociaux témoigne du fait que ceux-ci ne constituent plus un « sas » vers le secteur locatif privé ou l'accès à la propriété. Ainsi, faible turnover et faible taux de vacance contribuent à affaiblir la dynamique du marché local de l'habitat.

Si, en 1999, lors de l'étude du PLH, le marché du locatif était relativement détendu (exception faite des « produits familiaux ») ; actuellement, le marché est considéré par les professionnels du logement comme tendu.

On constate donc une évolution sur ce domaine puisque les agences ne font plus de différence entre les **marchés de la vente et de la location**, tous deux **extrêmement tendus**.

L'évolution des prix du marché sur 5 ans

Les agences notent toutes une hausse importante des coûts du marché. Que ce soit pour la vente ou la location, elles notent une hausse allant de 10 à parfois 30% en 5 ans, selon le standing ou les quartiers.

Le PLH notait cette évolution des prix mais la jugeait raisonnable alors que les agences la trouvent presque toutes pénalisante.

2) Le profil de la demande et de l'offre sur Le Mans

La demande

L'origine de la clientèle

Les demandes de logement au Mans proviennent surtout de la clientèle locale mais les agences notent l'existence d'une clientèle extérieure au Mans qui va de 10 à 25% de la demande selon les cas. Cette clientèle d'origine externe, essentiellement venue pour des motifs professionnels, comprend une clientèle parisienne qui représente environ 50 à 60% de cette demande extérieure.

Par ailleurs, une clientèle extérieure au territoire national pourrait bien exister : l'une des agences note l'existence d'agences partenaires à l'étranger et, dans le même ordre, on note que les messages d'accueil des répondants apparaissent souvent en anglais.

Le type de demande et le budget

Ces différents types de clientèle se distinguent encore une fois par leur budget, plus important, pour la clientèle extérieure et parisienne que celui de la clientèle locale. Il est à noter que les agences parlent assez souvent de location pour cette demande extérieure ou même pour les parisiens. **En effet, un nombre non évalué mais qui semble relativement important d'entre eux ne pense pas rester plus de 2 ou 3 ans dans la région et préfère donc se tourner vers la location.**

Pour leur part, les manœuvres semblent devoir bien souvent revoir leurs choix à la baisse et accepter des logements moins cotés, par exemple en bordure ou dans les quartiers sociaux.

Quand la demande locale se tourne plutôt vers de petites maisons individuelles, type mancelles, la clientèle parisienne est plus en recherche de maisons anciennes, bourgeoises, de caractère.

Les quartiers recherchés

Certains quartiers du Mans sont plus recherchés que d'autres : des quartiers historiquement bourgeois et situés au nord-est de la ville comme Villaret, Maillet, Croix de Pierre...

Ces belles demeures anciennes et avec un cachet certain attirent une clientèle aisée notamment parisienne.

Le centre-ville et sa périphérie proche sont également demandés : le Vieux Mans, grâce à des réhabilitations, a renforcé son caractère attractif. Les quartiers de Prémartine, Bollée, ou Gazonfier sont également prisés.

La clientèle parisienne se distingue encore une fois en optant pour des quartiers tels que l'hyper centre ou les quartiers proches de la gare. A l'inverse, une partie de cette clientèle parisienne opterait pour la campagne « *extrême* » selon les termes des agences.

Les communes proches enregistrent aussi une demande dont le niveau varie selon l'attractivité : La-Chapelle-St-Aubin, St-Pavace, au Nord, d'Yvré-l'Evêque à Ruaudin à l'Est sont généralement citées comme des communes très attractives.

Les quartiers en déficit d'image sont pour la plupart des quartiers « sociaux » : Ronceray-Glonnières, les Sablons... La commune d'Allonnes fait également partie de ces espaces faiblement attractifs, pour la même raison.

Hormis ces espaces dont l'image n'a que peu changé au fil des années, d'autres quartiers semblent avoir gagné ou perdu de leur attrait. Ainsi, on note une **évolution positive** à **Pontlieue**²³, à proximité du centre-ville, **Saint-Pavin** en périphérie ouest immédiate du centre-ville et **Chasse Royale**, au nord-ouest de celui-ci.

Un quartier, en revanche, est cité comme étant en **évolution négative** : **les Ardriers**, situé en bordure ouest de la ville.

Les équipements appréciés

Comme pour Alençon, les équipements demandés sont toujours les mêmes et en fonction de l'âge de la clientèle : écoles, garderies, crèches, transports en communs, et/ou commerces.

L'offre

L'adéquation offre/demande

Sur ce point et pour ce qui concerne la vente comme la location, toutes les agences sont unanimes : l'offre est mal adaptée voire insuffisante pour répondre à la demande.

En effet, les agences relèvent différents problèmes : **surévaluation des biens en général et manque de produits disponibles**. Ces deux problèmes recensés touchent avant tout la clientèle locale, en recherche de petite maisons individuelles peu onéreuses (type mancelles).

La plupart des agences attribuent la tension des prix du marché à la **clientèle extérieure plus fortunée, d'une part, mais aussi à la baisse de rentabilité des produits boursiers** qui poussent les investisseurs vers le marché plus solide et lucratif (du moins en ce moment) de l'immobilier.

²³ Les agences semblent attribuer ce regain d'attractivité à des aménagements et à une réfection générale d'une part, qui en ont amélioré et le confort et l'image, mais d'autre part aux personnes qui y sont installées et qui semblent passer pour « *une bonne fréquentation* ». De plus, la proximité du centre-ville joue en la faveur de ce quartier.

L'évolution des prix du marché sur 5 ans

Les agences notent toutes une hausse constante des prix du marché de 10 à 30% de surcoût sur 5 ans selon les quartiers²⁴.

Elles trouvent presque toutes que cette **évolution** est **pénalisante**, notamment pour la population locale et en particulier **les jeunes**, **les familles** décohabitantes qui ont de plus en plus de mal à accéder à la propriété.

Les migrations résidentielles à partir de l'agglomération parisienne restent encore aujourd'hui relativement peu importantes. Perçues au Mans comme un élément dynamisant du marché du logement, elles n'atteignent que très faiblement les autres communes de l'agglomération mancelle et n'apparaissent que marginalement dans le contexte alençonnais.

En dépit de leur proximité, les marchés du logement du Mans et d'Alençon n'interfèrent que très faiblement. En effet, les enquêtes auprès des professionnels montrent que ce parcours résidentiel reste en quantité négligeable.

Par ailleurs, l'accroissement de ce phénomène entre Le Mans et Alençon est peu plausible à court terme. En effet, et comme ont pu en témoigner les acteurs locaux lors de la table ronde, Le Mans reste une « *grande ville à la campagne* », avec une qualité de vie agréable qui n'incite pas les manceaux à s'éloigner outre mesure de la ville-centre.

²⁴ L'une d'elle explique que les prix se sont élevés de 4 à 5% par an, et ce depuis 1997.

SYNTHESE ET PROSPECTIVE

Constats et enjeux

Points forts à une échelle locale

- ✓ des images industrielles fortes et identitaires (automobile, plasturgie, agro-alimentaire),
- ✓ une image tertiaire importante du Mans, une image service public importante à Alençon,
- ✓ une offre de services au Mans qui bénéficie à Alençon,
- ✓ une proximité géographique accentuée avec l'A28 (temps d'accès réduit),
- ✓ des flux/échanges au quotidien en croissance,
- ✓ des liaisons ferroviaires et autoroutières directes,
- ✓ une qualité de vie admise et reconnue sur les deux agglomérations,
- ✓ des relations institutionnelles existantes mais peu développées (en devenir),
- ✓ une offre foncière d'activités très importante.

Points forts à une échelle supra-locale

- ✓ une spécialisation industrielle grand ouest au niveau de l'automobile, de la plasturgie, et de la logistique,
- ✓ proximité relative de Paris (Centre de décisions, Pôle de consommation),
- ✓ une réponse territoriale opérante à des opportunités de desserrement de l'agglomération parisienne,
- ✓ mise en service de l'A28 sur sa totalité (basculement d'échanges européens sur cet axe) et de l'A88 renforçant la capacité d'échange avec l'agglomération caennaise et une partie de la Basse-Normandie.

Constats et enjeux

Points faibles à une échelle locale

- ✓ un différentiel de développement économique qui creuse un écart déjà important (un territoire manceau qui a pu / su bénéficier du desserrement de la région parisienne-liaison directe TGV-contrairement à Alençon),
- ✓ faible interpénétration des tissus économiques²⁵,
- ✓ des espaces économiques sans spécialisation et en situation de concurrence,
- ✓ des bassins résidentiels autonomes qui tendent cependant à se rejoindre
- ✓ des liaisons vers Paris au départ d'Alençon moins fonctionnelles (nécessité de passer par le Mans pour les liaisons ferroviaires, une RN 12 pas totalement mise en 2x2 voies jusqu'à Dreux),
- ✓ une frontière administrative départementale et régionale,
- ✓ des manceaux qui connaissent peu le territoire alençonnais,
- ✓ un réseau de villes peu effectif.

²⁵ Une enquête réalisée par la DRE et l'INSEE des Pays de la Loire en 1995 montrait que l'interpénétration des tissus économiques manceau et alençonnais était très faible. Les entreprises de chaque agglomération n'avaient que très peu d'établissements secondaires dans l'autre agglomération (cf. premier rapport ETHEIS, février 2003). Il semble que depuis cette date, la situation est sensiblement évoluée. Les établissements manceaux dont le siège est à Alençon sont passés de 16 à 25. Dans l'autre sens, les établissements alençonnais dont le siège est au Mans sont passés de 31 en 1995 à 47 en 2003.

Cette progression, pour importante qu'elle soit en pourcentage (+de 50% en moyenne) reste faible en regard du nombre d'entreprises et d'établissements dans chacune des agglomérations mais surtout en regard du nombre des établissements dont le siège est en région parisienne (668 au Mans et 186 à Alençon)

Points faibles à une échelle supra-locale

- ✓ des agglomérations attractives et compétitives au sud du Mans (axe Loire : Orléans, Tours, Angers, Nantes, ...),
- ✓ des réseaux de ville plus ou moins « actifs » aux franges du territoire structurés le plus souvent à une échelle régionale ou autour d'éléments naturels structurants (Réseau Développement de Villes du Centre, Conférence des villes de Bretagne, Réseau Normandie Métropole...),
- ✓ un territoire aux marges des grands ensembles territoriaux polarisés (Grand ouest, Bassin Parisien, Basse Seine...).

Constats et enjeux

Opportunités

- ✓ ouverture prochaine de l'A28 sur sa totalité, axe européen de communication et de l'A88 permettent de relier Caen à l'axe Calais-Bayonne (nouvelles perspectives de développement pour des relations européennes Nord / Sud mais également au niveau grand ouest - rapprochement de Tours en distance temps),
- ✓ des nouvelles infrastructures portuaires au Havre offrant de nouvelles opportunités de développement au niveau de la logistique (les répercussions sont envisageables jusqu'au Mans et/ou permettront d'asseoir les implantations locales),
- ✓ un territoire « charnière », porte des grands ensembles territoriaux polarisés et apte à les desservir et/ou à capter les flux générés,
- ✓ des relations institutionnelles pouvant être en devenir :
 - réponses communes à des appels à projets nationaux ou européens,
 - cogestion de dossiers inter-régionaux (Pays d'Alençon, ligne Caen-Tours et notamment la desserte Alençon - Le Mans -TER-),
 - deux agglomérations ayant la même structure juridique : communauté urbaine (des agglomérations qui jouent dans la « cour des grands »).

Menaces

- ✓ la poursuite d'un développement isolé des deux agglomérations (en concurrence l'une avec l'autre),
- ✓ la concurrence accrue de grandes villes qui forment ce qu'on appelle l'« Axe Loire » (Orléans, Tours, Angers, Nantes),
- ✓ une régionalité administrative trop prégnante qui constituerait un frein à la coopération.

Enjeux de développement de coopérations

Sur le champ des concurrences et des partenariats locaux, Alençon a plus de mal à se positionner individuellement :

Nécessité d'entrevoir des liens, des coopérations entre territoires qui s'interpénétreront dans les années à venir permettant le développement d'une offre territoriale structurée et complémentaire.

Sur le champ des concurrences supra-locales, de grands ensembles territoriaux accaparent des dynamiques sans pour autant imbriquer Le Mans et Alençon dans un de ces ensembles :

Nécessité d'identifier un espace géographique « actif » à la frange ouest du bassin parisien, espace charnière entre de grands ensembles ne reposant pas uniquement sur une agglomération même très dynamique.

Sur le champ des partenariats supra-locaux, l'offre Le Mans -Alençon peut se distinguer :

Positionnement de cet espace sur les secteurs de la logistique, de la plasturgie, de l'automobile.

Réponses aux Enjeux de développement de coopérations

En reprenant les dynamiques observées d'une part et les modèles de développement nationaux développés par la DATAR, il est possible d'entrevoir trois hypothèses de développement.

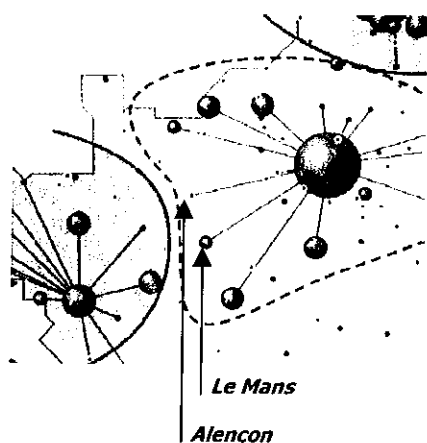
Hypothèse N°1 :

Poursuite de l'existant en dépit d'amorces de coopération :

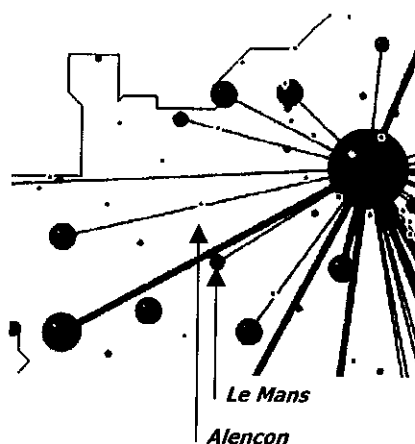
- ✓ conserver les concurrences actuelles,
- ✓ gérer individuellement les opportunités.

Cette hypothèse renvoie directement à deux modèles de développement bien identifiés.

L'archipel éclaté



Le centralisme rénové



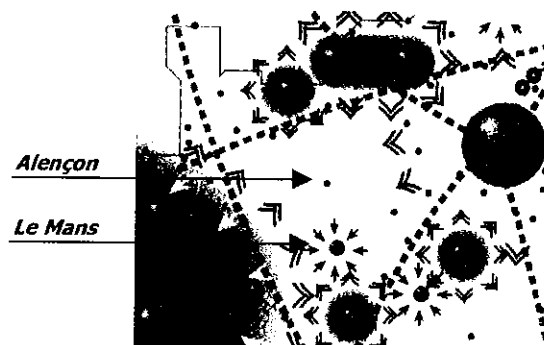
L'archipel éclaté ou le centralisme rénové sont deux modèles de développement qui ne préfigurent pas d'un développement équilibré prenant en compte les différences de chacun. Dans les deux cas de figure, seul Le Mans tire parti de sa proximité de Paris. Alençon se trouve marginalisée car inscrite dans une hiérarchie territoriale et urbaine sur laquelle l'agglomération n'a que peu de prise.

Hypothèse N°2 : Rupture d'un isolement ... pour Le Mans

- ✓ Constitution d'un ensemble territorial polarisé vers le Sud ou l'Ouest :
 - quid de la possibilité du Mans à s'insérer dans une telle dynamique ?
 - les acteurs économiques manchois de la table ronde n'envisagent pas cette éventualité. En effet, un rapprochement avec des acteurs de tailles similaires ayant à résoudre des problématiques communes inscrirait les uns et les autres dans des concurrences néfastes ;
 - quid de la possibilité d'Alençon d'intégrer ces dynamiques ?
 - Alençon se situant au nord de cette dynamique, l'agglomération serait en marge de celle-ci.

Ce modèle de développement se rattache au modèle du local différencié

Local différencié



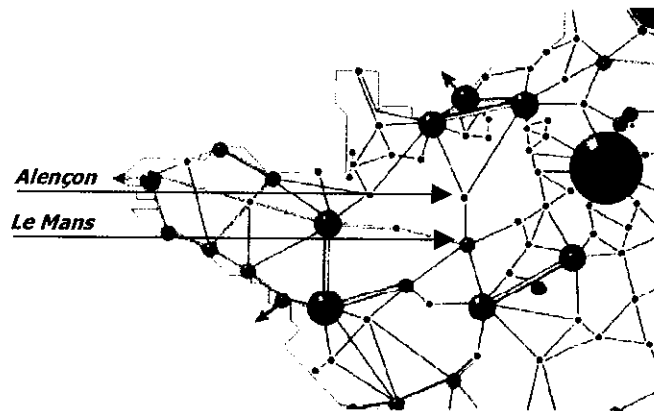
Actuellement les dynamiques de croissance notamment littorales renforcent rapidement un espace à dominante bretonne et atlantique organisé par Nantes et auquel se rattachent Rennes et Laval. Le Mans et surtout Alençon ne sont pas compris actuellement dans cet espace organisé. L'hypothèse de leur rattachement à cet ensemble territorial apparaît actuellement très peu probable.

Hypothèse n°3 Un maillage territorial exemplaire

- ✓ constituer un imaginaire territorial polarisant en surpassant notamment la différence de taille
- ✓ tisser entre les deux agglomérations et les deux pays des liens actifs et nombreux (*institutionnels, économiques, culturels, ...*),
- ✓ constituer des relations privilégiées avec les agglomérations avoisinantes (*Alençon doit, par exemple, s'accorder avec le territoire ornais sur ce qu'il envisage de faire économiquement*),
- ✓ organiser des espaces de projets à géométrie variable.

Le polycentrisme maillé est le modèle de développement qui se réfère aux enjeux de développement précités ci-dessus.

polycentrisme maillé



Ce scénario idéal est fondé sur l'emboîtement de territoires de projets. Ce modèle préserve et développe une armature urbaine équilibrée qui rend possible la mise en réseaux de villes fondée sur la complémentarité et le partage.

Il prend tout son sens à condition que les recompositions économique, institutionnelle, sociale et de services s'opèrent à des échelles et selon des emboîtements pertinents.

Préconisations

LA CONSTITUTION D'UN ESPACE TERRITORIAL POLARISANT

Actuellement, dans le contexte du Grand Ouest, « l'espace géographique » comprenant les agglomérations et les Pays d'Alençon et du Mans apparaît comme une zone tampon ou charnière entre des espaces plus ou moins fortement structurés : les bassins parisien et nantais, les axes de la Loire et de la Basse-Seine...

Cette « zone géographique » apparaît comme floue, interstitielle, sans identité propre et donc de ce fait sans reconnaissance.

En regard des constats et enjeux évoqués, il apparaît donc nécessaire de changer l'échelle de vision territoriale. Sans remettre en cause les capacités propres de chaque agglomération à assurer leurs développements respectifs, il nous apparaît que, du point de vue d'Alençon, mais aussi de celui du Mans, **seule l'émergence d'un espace territorial polarisant peut permettre d'affirmer et de développer le rapprochement entre les deux agglomérations.**

L'enjeu est donc de faire émerger un espace territorial d'une taille critique suffisante²⁶ et faisant sens à l'échelle du Grand Ouest qui doit être en mesure de tirer parti d'opportunités partagées par l'ensemble des observateurs :

- desserrement de l'agglomération parisienne (accueil d'entreprises et de population),
- développement économique sur des secteurs d'activités fédérateurs (automobile, plasturgie, logistique, ...),
- développement du réseau autoroutier régional (A88) et positionnement sur l'axe européen A28 et gestion commune des opportunités,
- développement du Port du Havre (Port 2000) et effets induits,
- liaison ferroviaire Caen – Tours et régionalisation.

La volonté d'inscrire cet espace dans une politique d'aménagement du territoire mais aussi les partitions territoriales actuelles de cet espace et notamment le fait qu'il s'étende sur deux départements et sur deux régions **impose la nécessaire implication des acteurs « régionaux » (services de l'Etat mais aussi Conseils Régionaux).**

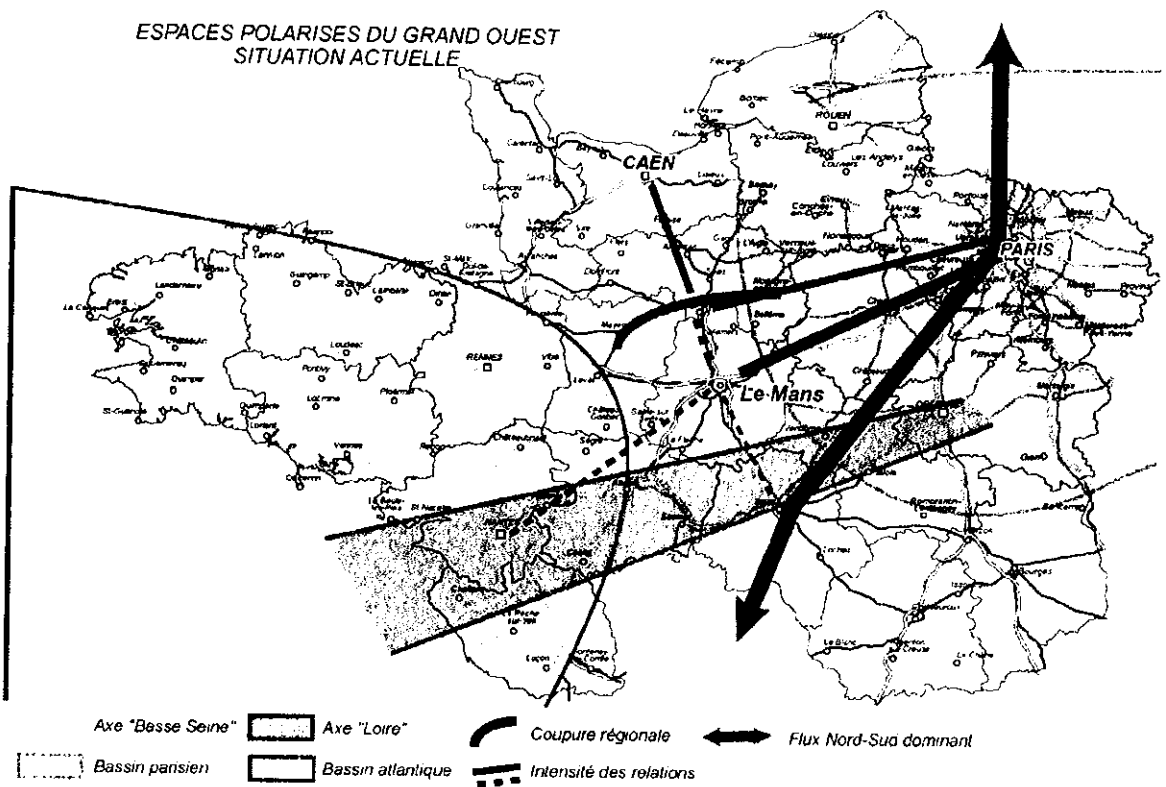
Toutefois, à cette impulsion « par le haut » doit répondre d'une part une déclinaison locale des services de l'Etat (notamment la DDE mais pas seulement) mais aussi une volonté politique locale (les deux communautés urbaines et les trois pays) partageant la même vision et susceptible de faire émerger les initiatives et d'en assurer la convergence avec les politiques publiques.

²⁶ Sous forte influence urbaine, l'espace constitué des trois Pays d'Alençon, du Mans et de la Haute-Sarthe regroupe actuellement une population de l'ordre de 400 000 habitants.

A partir d'une vision commune des enjeux territoriaux par les deux Conseils Régionaux, il s'agirait, entre autres, sur cet espace, de décliner localement des politiques régionales territorialisées dans le cadre d'une continuité territoriale. Les agglomérations et les Pays constitutifs de cet espace auraient donc un rôle majeur dans cette orchestration.

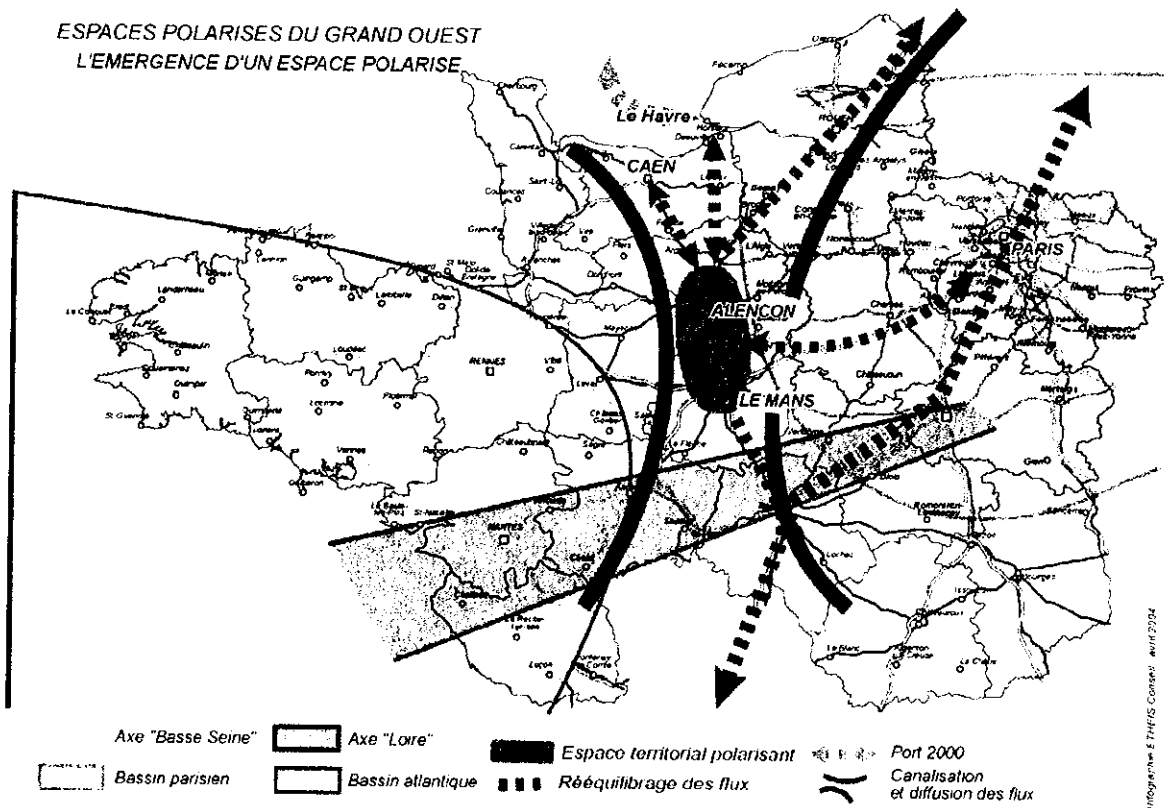
Les DDE initiatrices de cette réflexion pourraient être le relais local privilégié des politiques territoriales des services déconcentrés de l'Etat.

ESPACES POLARISES DU GRAND OUEST
SITUATION ACTUELLE



Infographie ETH&S Conseils - avr. 2004

ESPACES POLARISES DU GRAND OUEST
L'EMERGENCE D'UN ESPACE POLARISE



Infographie ETH&S Conseils - avr. 2004

Accompagnement autour de pistes d'actions

- ✓ **Constituer un espace territorial polarisant**
 - construire une image territoriale commune,
 - favoriser les initiatives communes de promotion,
 - fédérer les territoires sous influences des 2 agglomérations.

- ✓ **.... en surpassant notamment la différence de taille**
 - articuler les potentialités des deux agglomérations.

- ✓ **Tisser entre les deux agglomérations et les deux pays des liens actifs et nombreux (institutionnels, économiques, culturels, ...)**
 - privilégier l'échelle intercommunale et de pays,
 - décliner des politiques communes d'intervention sectorielles ou transversales.

- ⇒ **Economie :**
 - gérer les opportunités : des initiatives sont engagées notamment au niveau de la logistique.
 - production cohérente des zones d'activités
 - favoriser l'interpénétration des tissus économiques locaux et notamment les activités de services faisant défaut à Alençon par un accompagnement « public » facilitant leur implantation...

- ⇒ **Tourisme :** entrevoir des rapprochements mettant en valeur le patrimoine urbain et rural ; rechercher des produits qui donnent du sens au territoire.

- ⇒ **Culturel :** poursuivre et amplifier les actions engagées dans le cadre du réseau de ville.

- ⇒ **Environnement :** expérimentation d'équipements urbains.

- ⇒ **Habitat :** Les observations les plus récentes, notamment le diagnostic du PLH confirmées par les professionnels de l'immobilier ont montré que le marché de l'habitat alençonnais était fortement tendu tant dans l'accession que la location. Outre le nécessaire soutien des services de l'Etat et notamment la DDE aux objectifs fixés dans le cadre du PLH

d'Alençon²⁷, il apparaît nécessaire de veiller par ailleurs à son inscription dans une vision globale à long terme et également à des échelles spatiales plus vastes.

⇒ **Formation** : opérer des rapprochements « institutionnels » dans le domaine des formations supérieures et rechercher des synergies entre les acteurs (établissements universitaires, IUT, écoles d'ingénieurs, CCI...) et étudier le développement de nouvelles formations.

- inscrire les politiques communes d'intervention dans le cadre des documents d'urbanisme et notamment les SCoT ou la notion « SCoT de SCoT²⁸ » permettrait d'avancer des solutions « gagnant-gagnant » répondant ainsi aux enjeux territoriaux identifiés précédemment ;
- envisager des contractualisations communes au niveau européen ou au niveau national : contrat métropolitain, coopérations transrégionales, ...
-

✓ **Constituer des relations privilégiées avec les territoires avoisinants et prendre en compte les politiques départementales**

- s'assurer que les axes développés dans le cadre d'une relation plus forte entre les deux agglomérations ne nuisent pas à des démarches engagées au niveau départemental mais également local (actions contre-productives) ;
- tisser des liens avec les territoires voisins afin d'assurer une résonance plus forte des actions entreprises, ...

✓ **Organiser des espaces de projets à géométrie variable**

- définir les échelles appropriées pour chaque type de projets afin d'assurer une opérationnalité du partenariat ;
- accompagner les territoires dans la capitalisation de leurs expériences respectives afin d'assurer une veille territoriale permettant de renforcer leurs capacités à expérimenter et à générer de nouvelles coopérations.

²⁷ cf. document SQUARE : « Communauté urbaine d'Alençon – Programme Local de l'Habitat – Programme d'actions, avril 2002.

²⁸ Approche plus globale des articulations de 2 Scot géographiquement proches en veillant notamment à l'emboîtement des échelles et à une réflexion sur la mise en réseau des pôles.

ANNEXES

Annexe 1

Nomenclature NAF 17

<u>A</u>	Agriculture, chasse, sylviculture
<u>B</u>	Pêche, aquaculture, services annexes
<u>C</u>	Industries extractives
<u>D</u>	Industrie manufacturière
<u>E</u>	Production et distribution d'électricité, de gaz et d'eau
<u>F</u>	Construction
<u>G</u>	Commerce ; réparations automobile et d'articles domestiques
<u>H</u>	Hôtels et restaurants
<u>I</u>	Transports et communications
<u>J</u>	Activités financières
<u>K</u>	Immobilier, location et services aux entreprises
<u>L</u>	Administration publique
<u>M</u>	Education
<u>N</u>	Santé et action sociale
<u>2O</u>	Services collectifs, sociaux et personnels
<u>P</u>	Activités des ménages
<u>Q</u>	Activités extra- territoriales

Le repérage statistique des agglomérations spécialisées d'établissements*

Depuis les années 80, le thème des districts industriels et celui des systèmes localisés de production sont devenus des thèmes récurrents de l'analyse économique locale. En reprenant certains aspects de leur définition, certains auteurs ont entrepris un travail d'investigation statistique visant à identifier et à mesurer le poids des districts industriels ou des systèmes localisés de production.

Les apports d'une telle mesure pour l'analyse économique des appareils productifs locaux sont multiples :

- on met en évidence des spécialisations que l'on pourrait qualifier de "spécialisations robustes", dans la mesure où elles ne sont pas uniquement fondées sur la présence d'un seul gros établissement dont la localisation peut être contingente et limitée dans le temps ;
- l'existence de cet ensemble d'établissements spécialisés laisse supposer qu'il existe des avantages locaux à leur présence : « savoir-faire local », relations technico-économiques entre établissements ou encore proximité d'une importante clientèle ;
- en termes de politique publique locale, on met l'accent sur des secteurs d'activité où des actions de soutien peuvent être menées pour favoriser ce tissu d'établissements (mise en place d'actions de formation, création de centre de transfert de technologies, aides en faveur des éventuelles PME spécialisées dans ce secteur).

Les critères sont les suivants :

- 1- critère de nombre d'établissements : au moins cinq établissements employeurs dans la même activité dont trois ayant au moins cinq salariés.
- 2- critère d'emploi salarié : au moins 100 emplois salariés au total dans la même activité
- 3- critère de densité d'établissements : la densité d'établissements (nombre d'établissements au km²) dans l'activité et dans la zone d'emploi doit être au moins le double de la moyenne française, cela autant pour l'ensemble des établissements employeurs du secteur, que pour les établissements de cinq salariés et plus
- 4- critère de spécialisation : la spécialisation en terme d'établissements dans l'activité ne doit pas être inférieure à la moyenne française. Pratiquement, il faut que l'indice de spécificité dans l'activité (part des établissements de cette activité dans l'ensemble des

établissements industriels de la zone d'emploi, rapportée à la part moyenne en France métropolitaine) ne soit pas inférieur à 1.

Ces tissus d'établissements repérés sur le plan statistique ne forment pas systématiquement des systèmes localisés de production, dans le sens d'établissements entre lesquels existent des formes locales de coordination (dans le domaine de la production, de l'innovation, de l'échange de savoir-faire, de la commercialisation des produits)..donc prudence sur son utilisation sur le plan de l'analyse économique.

Cette existence d'établissements spécialisés autour d'un même métier industriel peut s'inscrire dans d'autres logiques : exploitation de ressources naturelles, savoir-faire local ayant généré une spécialisation, proximité d'une clientèle, existence d'une filière industrielle locale.

Les fonctions métropolitaines supérieures

1. Problématique

L'emploi¹ que chaque individu occupe dans la société est identifiable au moyen de plusieurs nomenclatures, notamment une nomenclature d'activités (par exemple la nomenclature d'activités françaises, la NAF) et une nomenclature de professions (par exemple la nomenclature des professions et catégories socioprofessionnelles, la PCS).

La nature de l'ensemble des tâches qu'exerce un individu dans son travail, qu'on désigne par « fonction », peut être similaire d'un secteur d'activité à l'autre. Les emplois relatifs à une fonction peuvent être comptabilisés au niveau d'un territoire : leurs titulaires concourent à une même mission et pourraient permuter lorsqu'ils exercent la même profession avec la même qualification. Les nomenclatures fonctionnelles se fondent généralement sur des croisements d'activité et de profession (par exemple NAF*PCS) mais sont particulièrement délicates à établir lorsqu'elles cherchent à être exhaustives, c'est-à-dire couvrir l'ensemble des emplois de la société : la PCS, même au niveau le plus fin, n'est alors pas assez détaillée et il est hasardeux de définir une fonction pour de nombreuses professions.

La grille qui a défini les fonctions métropolitaines supérieures a été construite de façon empirique, sans chercher l'exhaustivité. Elle sélectionne des fonctions selon trois critères : elles sont à la fois aisément identifiables, davantage présentes dans les villes (et d'autant plus que la ville est importante), et correspondent essentiellement au plus haut niveau de qualification, de type cadre ou ingénieur. C'est ainsi que onze fonctions métropolitaines supérieures ont été identifiées et quantifiées à l'aide du recensement de 1999. Le terme « **métropolitain supérieur** » fait implicitement référence à celles des fonctions dont le contenu décisionnel est élevé ou qui contribuent à l'image de marque de la ville où elles s'exercent : il est préféré dans cet article au terme « stratégique » utilisé en 1994 (Insee première n° 300).

Les chiffres qui sont présentés ici sont relatifs aux aires urbaines de 1999.²⁹

²⁹ 1 Un individu peut éventuellement occuper dans une même journée plusieurs emplois mais la source statistique utilisée ici (le recensement général de la population) ne retient que son activité principale, de façon déclarative. Un individu peut également ne travailler qu'à temps partiel : l'emploi est cependant alors compté comme s'il était à temps plein.

2. La grille des onze fonctions métropolitaines supérieures (classement alphabétique)

Fonction (nombre d'emplois en France métropolitaine sur 1 806 091 emplois métropolitains supérieurs)	Secteur d'activité (libellés allégés et nomenclature NAF à 2 ou 3 chiffres, ou 3 chiffres et 1 lettre)	Profession (libellés allégés et nomenclature PCS à 2 ou 4 chiffres)
Art (130 290 emplois)	Industrie*	Artisans d'art : 2142
	Services aux entreprises**	Auteurs littéraires, scénaristes, cadres artistiques et techniques des spectacles, artistes plasticiens, professionnels de la musique et du chant, dramatiques et danseurs, professeurs d'art (hors scolaire), artistes de variétés 3512, 3522, 3523, 3531 à 3535
	Activités cinématographiques et vidéo (sauf production de films institutionnels et publicitaires), autres activités du spectacle 921, 923 sauf 921B et 923H	Chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, cadres et professions intellectuelles supérieures, indépendants gestionnaires de spectacles 2244, 23 à 38
	Tous secteurs non décrits par ailleurs	Professions des arts et des spectacles 3522, 3531 à 3535
Banque-assurance (146 840 emplois)	Intermédiation financière et assurance sauf crédit bail	Chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, cadres et professions intellectuelles supérieures
	65, 66 sauf 652A	23 à 38

<u>Commerce</u> (214 693 emplois)	Commerce de gros et intermédiaires du commerce 51, 503A	Commerçants, chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, Ingénieurs et cadres d'entreprises 22, 23, 37, 38
<u>Commercial dans l'industrie</u> (81 909 emplois)	Industrie	Cadres et ingénieurs commerciaux et de la publicité 3732 à 3735, 3851 à 3855
<u>Gestion dans l'industrie</u> (128 157 emplois)	Industrie	Chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, cadres d'état major, du recrutement et de la formation, des services administratifs et financier, de la documentation et de l'archivage, Ingénieurs et cadres de l'entretien et des travaux neufs 23, 3710 ; 3721 à 3728, 3841, 3315 à 3317.
<u>Information</u> (58 020 emplois)	Edition de journaux, de revues et périodiques, impression de journaux, Agences de presse 221C, 221E , 222A, 924Z	Chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, ingénieurs et cadres 23, 35 à 38
	Services aux entreprises**	Journalistes et secrétaires de rédaction, cadres de presse 3511, 3521
	Activités de radio et de télévision	Chefs d'entreprises de 10 salariés ou plus, cadres et professions intellectuelles supérieures 23 à 38

* Industrie (y compris production et distribution d'électricité de gaz et d'eau) hors édition de journaux, revues et périodiques, impression de journaux, reproduction d'enregistrements informatiques. Transports spatiaux, Laboratoires techniques de développement et de tirage.

10 à 36, 40 et 41, 623Z et 748B sauf 221C, 221E, 222A, 223E

** Services aux entreprises : Auxiliaires financiers et d'assurance³⁰, crédit bail, activités

³⁰ Les activités « auxiliaires financiers et d'assurance » et « Crédit-bail » auraient pu contribuer à la fonction « Banqueassurance ». Mais comme elles étaient classées en services aux entreprises avec l'ancienne nomenclature d'activité (NAP), on a préféré, dans l'esprit de continuité qui a présidé à l'élaboration de cette grille, continuer à les faire contribuer à la fonction « services aux entreprises ».

immobilières, location sans opérateur, activités informatiques, services fournis principalement aux entreprises, organisations économiques, 67, 70 à 72,74,223E ,652A, 911A, 911C, 921B sauf 725Z, 745A, 745Z, 748A, 748B, 748G

3. Précautions d'utilisation

Les chiffres présentés sur ce site sont issus du sondage au quart du recensement général de la population de 1999 (exploitation complémentaire). Dans toute utilisation qui en est faite, il faut se rappeler qu'aux imperfections inhérentes à toute opération statistique (unités non recensées, personnes recensées deux fois, absence de réponse à certaines questions, réponses inexactes) s'ajoute une incertitude due à l'échantillonnage.

L'incertitude sur un total est essentiellement fonction de l'effectif à estimer ; on peut en première approximation considérer que le résultat réel a 95 chances sur 100 de se trouver dans l'intervalle

$[x - 1,96 \times 4, x + 1,96 \times 4]$ soit $[9\ 600 - 10\ 400]$ si on lit 10 000 ; $[870 - 1\ 130]$ si on lit 1000

et $[60 - 140]$ si on lit 100. Les petits nombres peuvent donc être entachés d'une erreur relative très importante. Ils sont maintenus pour rendre possible d'éventuels regroupements pertinents.

4. L'emploi dans les fonctions métropolitaines supérieures au sein des aires urbaines

Les tables fms99_au.dbf et fms90_au.dbf (format dbase) contiennent pour les 354 aires urbaines de France métropolitaine (dans leur configuration spatiale de 1999) le nombre total d'emplois, le nombre d'emplois métropolitains supérieurs et le nombre d'emplois dans chacune des 11 fonctions métropolitaines supérieures. L'emploi métropolitain supérieur est l'emploi dans les onze fonctions métropolitaines supérieures. Ces chiffres étant issus de l'exploitation du sondage au quart des recensements de 1999 et 1990 (ce dernier ayant été recodifié en Nomenclature d'Activité Française), il est important de consulter les précautions d'utilisation. Le contenu de chacune des fonctions est décrit par « la grille des fonctions métropolitaines supérieures ».

Les variables ont pour intitulés :

AU99 : code de l'aire urbaine LIBGEO : intitulé de l'aire urbaine ART : art BANQUE-ASS : banque-assurance RECHERCHE : recherche COMMERCE : commerce COMMERCIAL : commercial dans l'industrie	GESTION : gestion dans l'industrie SERVICES : services aux entreprises TÉLÉCOM : télécommunications TRANSPORTS : transports MATIQUE : informatique dans l'industrie INFO : information EMPLOI_TOT : emploi total EMPLOI_MÉT : emploi métropolitain supérieur
---	--

Annexe 4

**ENQUETE RELATIONS DOMICILE - TRAVAIL
Déplacements par train entre Le Mans et Alençon**

Faites-vous l'AR en train tous les jours ouvrables ?

Oui
Non

Si, NON, quel mode de transport utilisez-vous ?
Combien de fois par semaine ? Pourquoi ?

Sur ces différents aspects, considérez vous vos déplacements par le train comme satisfaisants :

Fiabilité des horaires oui non
Si NON pourquoi

Durée du trajet oui non
Si NON pourquoi

Plage horaires oui non
Si NON pourquoi

Fréquence des navettes oui non
Si NON pourquoi

Service en gare (journaux, café, banques...) oui non
Si NON pourquoi

Moyens d'accès à la gare du Mans

Voiture

Transport en commun

Autres

Si **voiture**, quels sont les problèmes que vous rencontrez?(stationnement, coût...)

Si usage des **transports en commun**, les jugez-vous satisfaisants (fréquence, accessibilité...)

Moyens de déplacement à Alençon....

Annexe 5

Fichier BRIDGE (au 1/1/2001)

(les établissements du groupe Moulinex ont été retirés de la liste)

Les établissements de plus de 50 salariés de l'unité urbaine d'Alençon

DEPET	COMET	NAF	RAISON SOCIALE	EFFSAL
61	001	751A	DEPARTEMENT DE L ORNE	1112
61	001	851A	CENTRE HOSPITALIER	1081
61	001	651D	CAISSE REG. CREDIT AGRI MUTUEL NORMAND	605
61	001	751A	COMMUNAUTE URBAINE D' ALENCON	564
61	001	851A	CENT HOSP SPECIALISE EN PSYCHIATRIE	489
61	001	401Z	ELECTRICITE DE FRANCE	345
61	001	753A	CAISSE PRIMAIRE ASSURANCE MALADIE	339
61	001	452A	MAISONS FRANCE CONFORT	269
72	006	521F	ALENCON DISTRIBUTION	250
61	001	702A	OFFICE DEPARTEMENTAL HLM DE L'ORNE	230
61	077	453A	SA LAPEYRE	221
61	117	521F	CONTINENT FRANCE - CARREFOUR	220
61	001	753A	CAISSE MUTUALITE SOCIALE AGRICOLE	211
61	001	515H	SPAFAX SA	206
61	077	747Z	ALENCON NET	200
61	001	802A	LYCEE MARGUERITE DE NAVARRE	198
61	001	741G	CENTRE GEST.VULG.ANIMAT.RURALE	189
61	001	342A	CARRIER CARROSSERIE	187
61	001	853H	ADAPEI DE L'ORNE ATELIER DE BELLEVUE	185
61	001	283C	GOAVEC ENGINEERING	180
61	001	651D	CREDIT MUTUEL (ENSEMBLE ORNE)	178
72	006	747Z	SOCIETE NORMANDE DE NETTOIEMENT	175
61	001	911A	SYNDICAT ELEVAGE CONTROLE LAIT	173
61	001	751A	PREFECTURE DE L ORNE	170
61	001	802A	LYCEE GENERAL ET TECHNOLOGIQUE ALAIN	166
61	001	751E	DIR DEPARTEMENTALE EQUIPEMENT ORNE	162
61	001	641A	LA POSTE	159
61	001	321A	FABRICATION AUTOMATIQUE CONDENSATEUR	158
61	001	851A	CLINIQUE SAINT JOSEPH	158
61	497	526G	MAXIMO	158
61	001	660G	MUTUALITE DE L'ORNE	157
61	497	751G	CENTRE DEP GESTION FONCTION PUBLIQUE TER	154
61	001	753C	CAISSE ALLOCATIONS FAMILIALES	151
61	077	454C	MPO FENETRES	148
61	001	751A	DIRECTION DES SERVICES FIXCAUX DE L ORNE	139
61	001	751E	DIR DEPARTEMENTALE AGRICULTURE ET FORET	138
61	001	151A	SELECTION VIANDES	124
61	001	752J	SCE DEP D INCENDIE ET SECOURS DE L ORNE	117

61	001	802C	LYCEE PROFESSIONNEL MARCEL MEZEN	114
61	001	642A	FRANCE TELECOM	112
61	077	252C	AUGROS SA CONCEPTIONS REALISAT PLASTIQUE	110
61	001	651E	CAISSE D'EPARGNE PREVOYANCE BASSE-NDIE	108
61	001	853K	COMITE AIDE PERSONNES AGEES	108
61	001	744A	ADREXO	93
61	001	602B	SOC TRANSPORTS AUTOMOBILES OUEST	90
61	001	911A	CHAMBRE DEPT D'AGRICULTURE DE L'ORNE	90
61	077	503A	FOURNITURES INDUST AUTOMOBILE OUTILLAGE	89
61	001	702A	SA HLM SAGIM	87
61	001	641A	LA POSTE (ALENCON)	86
61	001	802A	COLLEGE JEAN RACINE	86
61	001	285C	DAEL	84
61	001	453F	ENTREPRISE DUCRE	84
61	001	752G	DIR DEP DES POLICES URBAINES DE L'ORNE	82
61	001	803Z	INSTITUT UNIVERSITAIRE FORMATION MAITRES	81
61	397	853A	UNION GESTION ETABL CAISSES ASS MALADIE	81
61	001	751A	TRESORERIE GENERALE DE L ORNE	80
61	001	753A	URSSAF DE L ORNE	79
61	001	853K	ASSOC DEPART SAUVEGARDE ENFANT	79
61	001	802A	COLLEGE ETAT HONORE DE BALZAC	77
61	001	020D	OFFICE NATIONAL DES FORETS	75
61	001	802A	COLLEGE SAINT EXUPERY	71
61	001	521F	SA SODISAL INTERMARCHE	70
61	001	802C	LYCEE PROFESSIONNEL MARECHAL LECLERC	70
61	001	851A	CTRE EDUCATIF SPECIALISEE LA PROVIDENCE	70
61	001	515J	ETABLISSEMENTS MAILLARD	69
61	001	802A	COLLEGE LOUISE MICHEL	69
61	001	660G	IMADIES	68
61	001	503A	STIPA	64
61	001	642A	FRANCE TELECOM	63
61	001	853K	ADAPEI DE L'ORNE	63
61	077	501Z	SODIAC	62
61	143	803Z	UNIVERSITE DE CAEN.....IUT	59
61	001	501Z	ALENCON POIDS LOURDS SOCIAL	58
61	001	853K	ASS TUTELAIRE MAJEURS PROTEGES DE L'ORNE	56
61	397	521D	PHIVETOL INTERMARCHE	56
61	077	246L	VEDALAB	52
61	077	524H	SOCIETE NOUVELLE FRANCE AMEUBLEMENT	52
61	143	853D	MAISON DE RETRAITE	52
61	001	501Z	SOC GRANDS GARAGES DE L ORNE	51
61	001	751E	DIR DEP DE L EQUIPEMENT DE L ORNEE	50
61	001	851C	ASS PROFESS MEDECINE TRAVAIL	50

Annexe 6

En deux séminaires ETHEIS Conseil a animé un groupe de travail afin d'aborder les coopérations possibles entre Alençon et Le Mans au travers de différentes thématiques.

Liste des participants

Services de l'Etat

- M. BIDAULT – Mme GOURMAUD – DDE 61
- M. BARSKI – DRE Basse-Normandie
- Mme BON – DDE 72/SAU

- Mme DROUET – ORNE Développement
- Melle JULIENNE – Pays d'Alençon
- Mme GEY – CCI d'Alençon
- Mme LANOE – CUA
- M. COUASNON – ADEMA Le Mans
- M. DUMOND – Mme CHARTOIS – Pays du Mans
- M. CHESNIER – CUM

- MM. DUCHESNE, TROALEN, Mlle LE GOUPIL – ETHEIS Conseil