

956 site 12
1 25 2 6

DIRECTION REGIONALE DE L'ÉQUIPEMENT DE BASSE-NORMANDIE

OBSERVATOIRE DE L'A84
Elaboration des fondements méthodologiques

RAPPORT DE PHASE 2 – DEFINITION, FAISABILITE ET CHOIX DES INDICATEURS

Février 2002

Ouest Aménagement & IDEA Recherche



238
INF

SOMMAIRE

PREAMBULE	1
I – LA METHODE DE TRAVAIL	2
1.1 – L'ETAT D'ESPRIT	2
1.1.1 - LES FILS DIRECTEURS SUR LE FOND	2
1.1.2 - LES FILS DIRECTEURS SUR LA FORME	3
1.2 – LA PREPARATION DES GROUPES DE TRAVAIL THEMATIQUES	4
1.2.1 – LA PREPARATION SUR LE FOND	4
1.2.2 – LA PREPARATION SUR LA FORME	6
1.3 – L'ANIMATION DES GROUPES DE TRAVAIL THEMATIQUES	8
2 – LES RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL	9
2.1 – LA MOBILISATION DES PERSONNES-RESSOURCES	9
2.2 – LES RESULTATS BRUTS	10
2.3 – LES RESULTATS SYNTHETIQUES	10
3 – CONCLUSIONS	13

PREAMBULE

La première phase de la mission avait pour objet l'analyse des besoins et la définition des objectifs, donc la fixation d'un cadre pour l'observation. En Comité de Pilotage du 15 novembre 2001, les objectifs suivants de l'observatoire ont été validés :

- ⇒ **à moyen terme** : être en mesure de réaliser les évaluations ex post « réglementaires » (5 ans après la mise en œuvre), aussi bien d'un point de vue socio-économique qu'environnemental. D'un point de vue temporel, cela signifie que l'on se fixe pour l'observation trois temps-clé : avant la mise en service (1990), pendant la mise en service (1999, mise en service déjà bien avancée) et 5 ans après la mise en service prévue pour 2003 (soit 2008 environ, ce qui par ailleurs correspondra peu ou prou à la production du futur Recensement Général de la Population). On est dans un processus d'évaluation des effets de l'A84, où la pertinence et le lien à l'objet ont encore un sens fort. Ainsi, il s'agit de construire un outil qui permette d'atteindre un objectif d'évaluation, donc consistant à mettre en regard des effets attendus avec des effets constatés.
- ⇒ **à plus long terme** : envisager qualitativement la continuité et l'évolution d'un observatoire :
 - qui se transformera « d'observatoire de l'A84 » en « observatoire des dynamiques locales » ;
 - et où les liens à l'objet deviendront avec le temps de plus en plus flous et l'influence d'autres facteurs de plus en plus importante.

Ainsi, il existe une différence de mission pour atteindre cet objectif à plus long terme. Il ne s'agit plus de définir des indicateurs, aujourd'hui difficiles à envisager pour ce terme plus lointain, mais d'être d'ores et déjà en veille en préparant les méthodes de travail qui permettront chemin faisant à cet observatoire d'évoluer.

La **deuxième phase** de la mission s'est déroulée de mi-novembre 2001 à fin janvier 2002 et avait trois objectifs :

- ⇒ **Objectif définition** : traduire les champs thématiques identifiés et retenus lors de la phase 1 en indicateurs potentiels, en ayant un souci de typologie des indicateurs.
- ⇒ **Objectif faisabilité** : connaître la disponibilité des informations et des données permettant d'instruire ces indicateurs.
- ⇒ **Objectif concertation** : impliquer les acteurs sources de données dans la réflexion par le biais de groupes de travail. Rappelons qu'il est primordial de mobiliser les partenaires, pour amorcer en amont un travail de coproduction et pour optimiser en aval l'utilisation de celui-ci par les partenaires.

I – LA METHODE DE TRAVAIL

Pour atteindre les objectifs cités précédemment, le **cœur de la méthode de travail** de la phase 2 reposait **sur la préparation et l'animation de six groupes de travail thématiques**. Le Comité de Pilotage de l'étude a validé, le 15 novembre 2001, une organisation de travail autour des thèmes suivants concernant **les effets de l'A84** sur :

- ⇒ La structuration des villes moyennes
- ⇒ La structuration des agglomérations
- ⇒ Le tourisme
- ⇒ L'environnement
- ⇒ Le développement économique
- ⇒ Les déplacements

1.1 – L'état d'esprit

1.1.1 - Les fils directeurs sur le fond

L'A84 constitue un maillon primordial pour le développement du Grand Ouest de la France : il devrait notamment permettre de limiter les effets de sa périphéricité. En effet, l'axe irriguera les départements du Calvados, de la Manche et de l'Ille-et-Vilaine, dont certains secteurs sont aujourd'hui enclavés. A une autre échelle, il est aisé d'imaginer des potentiels illimités :

- ⇒ renforcement des liens entre la Basse Normandie, la Bretagne et les Pays de Loire,
- ⇒ développement des échanges avec les Iles Britanniques, les régions du Nord de l'Europe et la péninsule ibérique.

Quels sont **les grands effets attendus** du renforcement des relations interrégionales et internationales ? Ils sont référencés dans les documents qui ont prévalu à la mise en œuvre de l'A84¹, en particulier :

- ⇒ le rééquilibrage vers l'Ouest du réseau routier et de ce fait la décongestion de la Région Parisienne,
- ⇒ le développement des complémentarités entre les métropoles régionales (Bordeaux, Nantes, Rennes, Caen...),

¹ Instruction Mixte à l'échelon central : études d'impact et évaluation ex ante économique et sociale. Les engagements de l'Etat. Les avant-projets sommaires d'itinéraire, les guides SETRA, les documents liés à la politique 1% Paysage et Développement...

- ⇒ un développement des régions traversées, notamment économique,
- ⇒ la diminution des temps de parcours et la réduction de consommation d'énergie,
- ⇒ l'amélioration de la sécurité, par exemple grâce à la suppression de carrefours, de traversées de villes...

Il est donc question, **sur le fond**, d'observer la **recomposition possible des territoires** concernés et ceci implique de s'interroger en terme de **(re)structuration** sur trois notions :

- ⇒ les **mouvements** positifs (attraction) ou négatifs (rejet, déclin) pour un territoire et les hommes qui y vivent et y vivront demain,
- ⇒ les **influences** réciproques et les « hiérarchies » entre pôles,
- ⇒ les **images**, notions transversales, puisque fonction des mouvements et influences.

Cette conduite de l'observation, et le travail sur les indicateurs qui s'y rattache, sont d'autant plus indispensables que l'observatoire visera à terme l'**observation des dynamiques locales**.

1.1.2 - Les fils directeurs sur la forme

L'observatoire comprend, entre autres « outils », la mise en place d'un SIG (Système d'Information Géographique) sous Map Info. Ce n'est pas le seul outil, puisque l'étude s'intéressera également aux indicateurs dits « sociaux » (phase 3 – recherche d'indicateurs qualitatifs) et aux méthodes de travail pour « faire vivre » l'observatoire dans le temps et dans un cadre partenarial (phase 4 – charte d'utilisation).

Sur la forme et dans cet ensemble cohérent, la phase 2 vise donc à définir, parmi les effets envisageables, ce qui est pertinent et faisable d'étudier d'un **point de vue quantitatif** et par là-même de « borner » ce quantitatif au regard de la mise en place du SIG. Il s'agit donc d'identifier plus précisément les thèmes que l'on va chercher à observer, les données quantitatives que l'on va traiter et leur faisabilité réelle (disponibilité des données, homogénéité d'une instance ou d'un territoire à l'autre, période ou échelle de disponibilité ...).

1.2 – La préparation des groupes de travail thématiques

1.2.1 – La préparation sur le fond

Pour des questions de faisabilité de l'animation², les groupes de travail ont été scindés en différentes thématiques. Il est cependant bien évident que la plupart des thèmes sont liés entre eux dans une logique de territoire et que l'intérêt de la mise en place d'un SIG sera de pouvoir croiser, dans le cadre de la future analyse, les résultats du suivi des indicateurs qui apparaissent aujourd'hui « éclatés » dans la version « papier ».

Illustrons néanmoins, les relations qui peuvent exister entre certains thèmes :

La structuration des territoires : agglomérations et villes moyennes

L'Autoroute traverse des régions le plus souvent rurales, caractérisées par une faible densité de population et en grande partie en déclin, à l'exception des pôles.

→ Éléments de contexte

Entre Caen et Rennes, la zone traversée par l'A84 se caractérise par la quasi-absence de pôles urbains (RGP 1999) : outre les deux grandes agglomérations de Caen (117 200 habitants) et Rennes (212 500 habitants), quatre pôles ont plus de 10 000 habitants : Saint-Lô (21 600), Vire (13 900), Avranches (9 300) et Fougères (22 800).

L'aménagement routier pourrait permettre à la région de se réorganiser, autour de ses pôles urbains. En contrepartie, les communes de petite taille, non reliées à l'axe autoroutier risquent d'être encore plus isolées et déstabilisées démographiquement.

→ Proposition de définition de la structuration

Compte tenu des principaux effets attendus, la réflexion a été organisée sur la structuration à partir de deux angles d'approche :

- le renforcement des pôles (dimension intrinsèque),
- le rapprochement des pôles entre eux (relations d'interdépendance),

² les thèmes relèvent de domaines de compétence différents, avec parfois des logiques propres d'élaboration de bases de données ; il n'aurait pas été efficace de faire moins de groupes avec plus d'invités...

et les indicateurs ont été construits en terme de vitalité et d'attractivité de territoire. La question de l'identité pourra quant à elle être approfondie dans le cadre de l'approche qualitative.

L'utilité de l'axe et les flux développés : déplacements et développement économique

L'Autoroute est un lien pour le territoire et entre territoires, particulièrement attendu par les utilisateurs pour gagner du temps, se développer économiquement et créer de nouvelles synergies et dynamiques économiques ou autres.

→ Éléments de contexte

De tradition rurale, avec la pêche, l'agriculture d'élevage et le maraîchage, l'espace économique desservi par l'A84 possède également un véritable tissu industriel, dominé par les activités de la viande et du lait, l'industrie automobile et la construction électrique et électronique. L'activité touristique à la fois sur le littoral et dans les pays participe également à l'image de cet espace.

La route des estuaires dessert 15 ports où transitaient en 1990, 192 millions de tonnes soit 2/3 du commerce maritime national. Les ports normands comptent pour 44% du total. On sait que plus de 50% des marchandises diverses sont acheminées par la route et que cette proportion tend à s'accroître.

L'amélioration routière pourrait accentuer les échanges d'expériences et les relations entre les territoires et les activités ; sont particulièrement concernés les grands groupes qui travaillent avec un réseau de cotraitance et un ensemble de PME-PMI mais aussi les universités et les technopôles. Dans leur sillage, c'est toute l'articulation de l'espace économique qui devrait « profiter » de cette dynamique, et en même temps voir éventuellement sa structure se modifier.

→ Proposition de définition de la structuration

Compte tenu des principaux effets attendus, la réflexion a été organisée à partir de deux angles d'approche :

- ⇒ mieux connaître et caractériser les flux des différents usagers de l'A84 : transports de marchandises et de personnes (dimension intrinsèque),
- ⇒ suivre les effets de ces nouveaux flux sur la structuration économique du territoire (renforcement, déclin...).

1.2.2 – La préparation sur la forme

Elle a consisté en un travail amont important de traduction des grands chapitres thématiques dans la formalisation suivante, homogène selon les différents groupes de travail :

Thème	Sous-thème	Référentiel	Indicateur	Type d'indicateurs	Périmètre pertinent de l'observation	Base pour relativiser	Pertinence à l'objet
-------	------------	-------------	------------	--------------------	--------------------------------------	-----------------------	----------------------

Des remarques s'imposent pour expliquer la construction de ce tableau :

- ⇒ La déclinaison du chapitre thématique en deux niveaux, **thème et sous-thème**, relève du soucis **d'organiser une réflexion hiérarchisée** sur le chapitre concerné tout en « faisant le tour » des questions qu'il soulève en terme d'effets envisageables de l'A84 : à la fois les questions identifiées dans l'analyse des besoins de la phase 1, à partir du référentiel tel que précisé ci-dessous et d'autres points identifiés par l'équipe d'étude.
- ⇒ Le **référentiel** relate un certain nombre d'effets attendus de l'A84, tels qu'explicités dans les documents qui ont prévalu à la mise en œuvre de l'A84, en particulier l'Instruction Mixte à l'échelon central - études d'impact et évaluation ex ante économique et sociale –, les engagements de l'Etat ainsi que les avant-projets sommaires d'itinéraire (APSI), les guides SETRA, les documents liés à la politique 1% Paysage et Développement...
- ⇒ Les **indicateurs** sont les éléments jugés a priori pertinents³ par l'équipe d'étude pour observer les effets de l'A84 sur les thèmes et les sous-thèmes. **Une typologie des indicateurs** a été élaborée et comprend quatre dénominations : les indicateurs de description, d'effet, de résultat et de contexte. Rappelons qu'un indicateur est un outil de mesure dont on attend une interprétation par rapport à l'objet d'évaluation, ici l'A84.
 - Les **indicateurs de description et d'effet**. Le choix de qualifier un indicateur de l'un ou de l'autre est à mettre en relation avec la **pertinence à l'objet**. Les indicateurs de description sont ceux qui ont une pertinence à l'objet moyenne (ou faible dans un seul cas) et les indicateurs d'effet ceux qui ont une pertinence à l'objet assez bonne, bonne ou forte. Ces derniers ont naturellement été recherchés par l'équipe d'étude en priorité au regard de l'objectif d'évaluation. Ceci ne veut pas dire que les indicateurs de description n'ont pas leur raison d'être ; dans le cadre des futures analyses, ils pourront s'avérer a posteriori être plutôt des indicateurs d'effet ou trouver leur place dans le cadre des analyses croisées sur plusieurs indicateurs.

³ Sans préjuger de leur intégration potentielle au SIG qui dépend de manière principale de leur faisabilité, en particulier de la disponibilité des données pour les instruire.

- **Les indicateurs de résultat.** Ils sont spécifiques au thème de l'environnement.

Pour le comprendre, revenons aux éléments validés en Comité de Pilotage du 15 novembre 2001, concernant la place de l'environnement dans l'observatoire :

- ⇒ Pour ce thème, deux niveaux sont à considérer :
 - 1) vérifier la réalisation effective des mesures sur lesquelles l'Etat s'est engagé, ce qui fait partie intégrante de la procédure et donc ne concerne pas l'observatoire ;
 - 2) réaliser un suivi dans un objectif d'évaluation pour pouvoir, le cas échéant, modifier les mesures adoptées. C'est dans cet esprit que des indicateurs seront envisagés et construits.
- ⇒ La problématique d'observation des effets de l'A84 sur l'environnement présente une logique différente de la socio-économie. D'une part et principalement, parce que la « formulation » des effets attendus de l'A84 sur l'environnement risque de ne pas exister en tant que telle ou de manière beaucoup plus diluée que pour la socio-économie. D'autre part, parce que l'établissement d'un état « 0 » homogène tout le long du tracé risque d'être très difficile.
- ⇒ Il a été convenu cependant de rechercher des éléments de référentiel d'effets attendus dans la bibliographie, en particulier l'APSI, pour préparer le groupe de travail « environnement » et de mesurer la faisabilité réelle d'évaluation ex-post de ce domaine lors dudit groupe de travail.

Ainsi, nous entendons par indicateur de résultat, un indicateur qui permet de suivre pour évaluer les effets des mesures sur lesquelles l'Etat s'est engagé.

- **Les indicateurs de contexte.** Ils sont marginaux, spécifiques au thème des déplacements et concernent exclusivement le suivi de projets en lien ou en « concurrence » avec l'A84 (par exemple, projets multimodaux, avancées des travaux sur l'A88 ou l'A28...).
- ⇒ **Le périmètre pertinent de l'observation.** Ce dernier est variable d'un chapitre à l'autre, voire d'un indicateur à l'autre. Il correspond en théorie à l'aire sur laquelle on peut raisonnablement penser que l'autoroute a des effets avérés. En pratique, il pourra se confondre « au territoire organisé » sur lequel les informations et données sont formalisées. Si le territoire est trop large, le risque est important de voir de nombreux facteurs externes interférer et ainsi empêcher toute interprétation des résultats.
 - ⇒ **La base pour relativiser.** Il peut s'agir des mêmes indicateurs sur des territoires ou des axes hors périmètre, de résultats de travaux menés par ailleurs (cas de la méthode ESOPE⁴ pour le Calvados, autres études) ; pour l'environnement, il peut s'agir d'éléments disponibles dans les études préalables, de seuils réglementaires...

⁴ Exploitation Systémique Orbitale des Pôles d'Emploi

1.3 – L’animation des groupes de travail thématiques

Bien évidemment, tout l’intérêt des groupes de travail était de confronter cette base de travail auprès des personnes compétentes ou expertes des questions abordées (sur la base de leur connaissance des problématiques, des indicateurs ou des bases de données), pour :

- ⇒ Débattre de l’ensemble des éléments proposés, en particulier amender, compléter ou valider les indicateurs proposés et leur pertinence. Est-ce une bonne base et/ou un niveau de détail pour observer les effets de l’A84 ? Est-ce qu’il manque des thèmes, des sous-thèmes, des indicateurs... ?
- ⇒ Mesurer la faisabilité concrète de la construction des indicateurs : disponibilité des données, homogénéité des données sur l’ensemble du parcours de l’A84, modes de mise à disposition...
- ⇒ Mobiliser et impliquer les partenaires. Il s’agissait :
 - d’une part d’être un préalable à la mise en place d’un futur réseau de partenaires (repérage des motivations et des compétences) ;
 - d’autre part de susciter un intérêt réciproque entre l’observatoire et les dynamiques propres aux organismes invités.

Les groupes de travail ont fait l’objet d’une animation dans le cadre explicité ci-avant, de la part de l’équipe d’étude (un animateur et un secrétaire) et d’un suivi par un coordinateur au niveau de la DRE de Basse-Normandie. Ils se sont déroulés aux dates suivantes :

Date	Chapitres d’observation
5 décembre 2001	Structuration des Villes Moyennes Structuration des Agglomérations
9 janvier 2002	Tourisme Environnement
16 janvier 2002	Développement économique Déplacements

2 – LES RESULTATS DES GROUPES DE TRAVAIL

2.1 – La mobilisation des personnes-ressources

Au total, 58 personnes ont participé aux 6 groupes de travail (hors équipe d'étude et coordinateur DRE) :

Chapitre d'observation	Nombre de présents (détail en <u>annexe 1</u>)
Structuration des Villes Moyennes	9
Structuration des Agglomérations	3
Tourisme	8
Environnement	8
Développement économique	16
Déplacements	14

Au regard d'une attente théorique de 60 présents (10 personnes x 6 groupes de travail), on peut considérer que l'objectif de mobilisation est atteint. Notons, cependant, que :

- ⇒ les présents étaient assez inégalement répartis selon les thèmes, en particulier très peu nombreux sur la structuration des agglomérations. Heureusement, les bases de travail étant assez similaires entre villes moyennes et agglomérations, et la première ayant été assez riche, les résultats peuvent être considérés comme corrects.
- ⇒ les « bretons » (y compris au niveau infra : département ou structures intercommunales) étaient souvent sous-représentés vis-à-vis de leurs homologues « normands ».

2.2 – Les résultats bruts

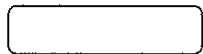
Ils sont présentés en annexes 2 et 3 :

- ⇒ L'**annexe 2** présente les différents tableaux thématiques, revus et corrigés après les rencontres des groupes de travail. Globalement, la structure de la base de travail proposé par l'équipe d'étude n'a pas été remise en cause ni sur le fond, ni sur la forme. Les tableaux sont par ailleurs complétés par trois colonnes non stipulés au 1.2.2 ci-dessus, à savoir « source de données », « échelle renseignée » et « base de données pour le SIG ». Ils intègrent également un code couleur explicité dans le 2.3 ci-dessous.
- ⇒ L'**annexe 3** présente un compte-rendu littéraire explicitant, en complément des éléments intégrés directement dans les tableaux :
 - des précisions ou des remarques sur les indicateurs ou les données disponibles ;
 - des éléments relevant du qualitatif, pour lesquels des approfondissements pourront être recherchés dans le cadre de la phase 3.

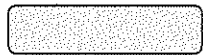
2.3 – Les résultats synthétiques

Rappelons que l'ensemble des indicateurs définis au jour d'aujourd'hui sont les éléments jugés **a priori** pertinents, de manière consensuelle, pour observer les effets de l'A84, d'un point quantitatif, sur les thèmes et les sous-thèmes, puisqu'on se devait de définir des modalités d'observation « optimale ». Comme précisé précédemment, cette définition « théorique » des indicateurs ne préjuge pas de leur intégration possible au SIG qui dépend de leur faisabilité, en particulier de la disponibilité des données pour les instruire.

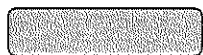
Ainsi, pour approfondir la réflexion, nous avons renseigné les indicateurs des tableaux selon un **code couleur**, définissant un niveau de faisabilité :



Bonne. A priori les données sont disponibles pour 1990 (ou une autre année de référence proche) et 1999. Elles sont produites par des outils d'observation existants et relativement « standards » (par exemple le RGP, SIRENE ou SITADEL).



Moyenne. Les données ne sont pas disponibles aujourd'hui mais en devenir à court ou moyen terme. En effet, certains organismes mettent en place des outils d'observation, qui permettront de fournir certaines données. Sont dans ce cas également des données à construire a priori assez facilement.



Faible. Les données n'existent pas aujourd'hui et ne sont pas en émergence. Pour les instruire à moyen terme, il sera nécessaire de les élaborer « de toutes pièces ».

Le tableau suivant synthétise les éléments concernant les indicateurs, par type d'indicateurs et par niveau de faisabilité :

Chapitre d'observation	Nb d'indicateurs	Type d'indicateurs				Niveau de faisabilité		
		Description	Effet	Résultat	Contexte	Bonne	Moyenne	Faible
Structuration des Villes Moyennes	19	12	7	0	0	13	6	0
Structuration des Agglomérations	18	12	6	0	0	13	4	1
Tourisme	12	8	4	0	0	6	4	2
Environnement	10	1	4	5	0	3	6	1
Développement économique	22	13	9	0	0	12	9	1
Déplacements	14	3	7	0	4	2	6	6
Total	95	49	37	5	4	49	35	11
En % du total		52%	39%	5%	4%	52%	37%	12%

Au total, on a la répartition suivante (il s'agit de la répartition des 95 indicateurs de manière croisée type d'indicateurs/niveau de faisabilité) :

Type d'indicateurs	Niveau de faisabilité			Total
	Bonne	Moyenne	Faible	
Description	35%	16%	1%	52%
Effet	14%	16%	9%	39%
Résultat	3%	1%	1%	5%
Contexte	0%	4%	0%	4%
Total	52%	37%	12%	100%

Par exemple, 35% des 95 indicateurs sont des indicateurs de description ayant une bonne faisabilité.

Et dans le détail on a les répartitions suivantes :

Type d'indicateurs	Niveau de faisabilité			Total
	Bonne	Moyenne	Faible	
Description	67%	31%	2%	100%
Effet	35%	41%	24%	100%
Résultat	60%	20%	20%	100%
Contexte	0%	100%	0%	100%

Par exemple, 67% des 49 indicateurs de description ont une bonne faisabilité.

Chapitre d'observation	Description			Effet			Résultats			Contexte		
	Bonne	Moyenne	Faible	Bonne	Moyenne	Faible	Bonne	Moyenne	Faible	Bonne	Moyenne	Faible
Structuration des Villes Moyennes	47%	16%		21%	16%							
Structuration des Agglomérations	50%	17%		22%	6%	6%						
Tourisme	50%	17%			17%	17%						
Environnement		10%			40%		30%	10%	10%			
Développement économique	41%	18%		14%	23%	5%						
Déplacements		14%	7%	14%		36%					29%	

Par exemple, 21% des 19 indicateurs du chapitre « Structuration des Villes Moyennes » sont des indicateurs d'effet ayant une bonne faisabilité.

En commentaires de ces tableaux, signalons que :

- ⇒ **95 indicateurs** ont été élaborés, dont certains peuvent être redondants d'un thème à l'autre, mais parfois sur des périmètres ou dans une optique différente ;
- ⇒ il s'agit en majorité d'indicateurs de description (52%) et on note toutefois 39% d'indicateurs d'effet.
- ⇒ il s'agit en majorité d'indicateurs dont la faisabilité est bonne (52%) ;
- ⇒ cependant, lorsqu'on rentre dans le détail, on constate que :
 - ce sont les indicateurs de description et de résultat qui ont les plus forts taux de faisabilité « bonne », 67% pour les premiers et 60% pour les seconds ;
 - pour les indicateurs d'effet, ceux qui nous intéressent le plus, la faisabilité est beaucoup plus médiocre (41% de moyenne et 24% de faible) ;
 - le thème des déplacements est particulièrement préoccupant à ce titre : seulement 14% des indicateurs d'effet ont une bonne faisabilité mais 36% ont une faisabilité faible. Or rappelons que ce thème est un thème moteur, dont on attend une meilleure connaissance et une caractérisation des flux des différents usagers de l'A84.

3 – CONCLUSIONS

A l'issue des groupes de travail et de l'analyse qui en a été faite deux grands niveaux de conclusions s'imposent :

⇒ Sur le fond

Il a été fortement souligné en groupe de travail que « l'observatoire » que l'on cherche à mettre en œuvre est un ensemble cohérent d'éléments dont les piliers sont les suivants :

- C'est certes un « outil », concrétisé par la mise en place d'un SIG, dont on attend la production de données, de cartographies... élaboré dans un cadre prospectif d'évaluation et toute une réflexion sur le fond explicitée précédemment. La phase 2 se concentrait plutôt sur les aspects quantitatifs qui y sont liés.
- Mais c'est surtout une manière de « faire vivre » l'information et les analyses qui seront produites au cours du temps. A ce titre, une forte demande de la part des personnes invitées a émergé en groupes de travail : pouvoir se rencontrer à nouveau et régulièrement lorsque l'observatoire aura pris forme. C'est là que la notion de mise en place d'un réseau, qui a déjà été évoquée, prend tout son sens. Les interlocuteurs ne souhaitent pas seulement fournir de l'information ou des données, ils souhaitent que l'information et les analyses produites dans le futur soient partagées (« *que l'observatoire soit profitable...* » « *qu'on tire des leçons pour l'avenir d'autres axes* »). Il s'agit d'un enjeu d'autant plus important pour le maître d'ouvrage, qu'il n'est pas question a priori de « refaire » dans le cadre de l'observatoire de l'A84, ce qui existe déjà par ailleurs en charge d'autres organismes ou compétences. Nous reparlerons de cet aspect dans la phase 4, lorsqu'il s'agira de définir plus précisément les modalités (méthodes de travail) pour « faire vivre » l'observatoire dans le temps.

⇒ Sur la forme

La réflexion concernant la faisabilité des indicateurs servira de base au maître d'ouvrage pour **choisir in fine** les indicateurs qui seront « réellement » intégrés au SIG. Il conviendra de statuer :

- sur la mise en place ou non de modalités d'obtention des données actuellement non disponibles pour instruire certains indicateurs ;
- sur la prise en charge de la production de ces données ;
- sur leur échéance de mise en œuvre dans le temps.

Nous proposons, d'une part au regard de notre propre mission d'instruction 1990 et 1999 des indicateurs (phase 4) et d'autre part des souhaits prospectifs du maître d'ouvrage de se doter à plus long terme des moyens de la construction d'autres indicateurs, d'animer en tout début de phase 4, un Comité de Pilotage spécifique sur ces questions.

ANNEXE 1

Liste des présents aux groupes de travail

Groupe de travail « Structuration des villes moyennes »

NOM	ORGANISME
Stéphanie HENRIETTE	DRE Basse-Normandie
Patrick MALLARD	DRE Basse-Normandie
Marc LORIN	Syndicat Mixte de Ducey-Avranches (Baie développement)
Michel PATRY	Agence de Développement Economique du District St Lois
M. Le Maire	Ville de Villers Bocage
Patrice DIARD	CREDAF de Fougères - Observatoire socio-économique
Jean-Marie NAEL	DDE Manche – Observatoire des Dynamiques Locales
G. DELLAROSA	CCI Caen
Alain FURIC	CCI Granville - St Lô
M. MOREL	Conseil Régional de Basse-Normandie

Groupe de travail « Structuration des agglomérations »

NOM	ORGANISME
Stéphanie HENRIETTE	DRE Basse-Normandie
Michel MOISAN	INSEE Basse-Normandie
Philippe MADELINE	Université de Caen - CRESO
M. SAINT-ELLIER	CRCI de Basse-Normandie

Groupe de travail « Tourisme »

NOM	ORGANISME
Stéphanie HENRIETTE	DRE Basse-Normandie
Dominique PIERROUX	DRT Basse-Normandie
Claire ZANETTI	CDT Manche et Gîtes de France
M. NICOLLE	CDT Haute Bretagne Ille et Vilaine
Françoise LEROY	Syndicat Hôtelier d'Avranches
Maud BLANCHETIERE	Pays de la Baie du Mont Saint Michel
D. JORET	Fédération régionale des Pays d'Accueil Touristiques de Normandie
Daniel BURTIN	Pays touristique de Normandie SIVOM du Pré-Bocage
Philippe MADELINE	Université de Caen - CRESO

Groupe de travail « Environnement »

NOM	ORGANISME
Stéphanie HENRIETTE	DRE Basse-Normandie
Denis RUNGETTE	DIREN Basse-Normandie
Jean COLETTE	Groupe Ornithologique Normand
Benoît PARENT	CAUE de la Manche
M. le Président	Fédération des Chasseurs d'Ille et Vilaine
Emile LEGROS	Fédération des Chasseurs de la Manche
Laurent VATTIER	ONF Manche + Calvados
Patrick GUILLOPE	CETE Normandie Centre
Rémy BRUN	DDAF Manche

Groupe de travail « Développement économique »

NOM	ORGANISME
Stéphanie HENRIETTE	DRE Basse-Normandie
Christophe SOULIER	DRE Basse-Normandie
Jean-Marie NAEL	DDE Manche
Patrice ROUX-CAILLEBOT	DDE Calvados
M. MEYZIE et Mme LIVERNEAU	DDE Ille et Vilaine
Raphaël PEUGNET	CCI Caen
Alain FURIC	CCI Granville - St Lô
M. LENEVEU	Comité d'Expansion Economique de Basse-Normandie
Marie-Claire FAUVEL	Calvados Stratégie
Denis CRESCENT	Calvados Stratégie
Gilles BEAUFILS	Chambre d'Agriculture de la Manche
Stéphane BERSINGER	Chambre d'Agriculture du Calvados
Michel PATRY	Agence de Développement Economique du District St Lois
Emmanuel LIONNAIS	Pays de la Baie du Mont Saint Michel
Philippe SURVILLE	DRE Basse-Normandie
Maud BLANCHETIERE	Pays de la Baie du Mont Saint Michel

Groupe de travail « Déplacements »

NOM	ORGANISME
Stéphanie HENRIETTE	DRE Basse-Normandie
Christophe SOULIER	DRE Basse-Normandie
Christian LEPROVOST	DRE Basse-Normandie
Hervé LECLERC	CETE Normandie Centre
Mylène HUYNH VAN DAT	DDE Calvados
Marie-Claire GUEZOU	DDE Manche
M. MOREAU	FNTR (Fédération Nationale des Transporteurs Routiers)
M. JEZEQUELOU	CCI de RENNES
M. THIEOW	CCI Caen
Jean-Louis SCHULLER	CCI Cherbourg Cotentin
M. BERENGER	SNCF Basse-Normandie - TER
Didier LECHANTEUR	FNTV
Joël HOMMET	FNTV
Patricia FRERET	CETE Normandie Centre
Philippe SURVILLE	DRE Basse-Normandie

ANNEXE 2

TABLEAUX THEMATIQUES ISSUS DES GROUPES DE TRAVAIL

ANNEXE 3

Compte-rendus littéraires des groupes de travail

COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL STRUCTURATION DES VILLES MOYENNES

→ Remarques concernant certaines colonnes du tableau

- ⇒ Concernant le **périmètre pertinent pour l'observation**, la clé à retenir semble être le réseau des villes moyennes sous influence de l'axe, que ces dernières soient ou non comprises dans la zone des 15 km à l'axe⁵. Ainsi, le périmètre d'observation sera adapté pour prendre en compte les espaces interstices lorsque la ville moyenne se situe au-delà des 15 km (cas de St-Lô, Vire, Granville et Vitré). Il s'avère par ailleurs que le périmètre d'étude pourra être différent selon les indicateurs, en fonction des données disponibles.
- ⇒ En conséquence, la colonne « Base pour relativiser » se concentre sur le réseau de villes moyennes dans le périmètre. Une colonne « Base pour comparer » est ajoutée, pour pouvoir enrichir l'analyse le moment venu, sur la base d'indicateurs similaires, s'ils existent, pour des villes moyennes hors périmètre (Cherbourg, par exemple).

→ Dynamique de population-vitalité

- ⇒ L'évolution de la classe d'âge 20-30 ans pourra être croisée avec l'évolution de la fréquentation des universités.

→ Urbanisation et cadre de vie

- ⇒ Concernant l'habitat et le logement, deux indicateurs sont ressortis comme les plus représentatifs : le taux de mobilité et le taux de vacance dans le parc du logement. Par ailleurs, la DRE dispose, dans sa base de données SITADEL d'informations concernant l'origine des personnes qui font construire un logement. Un traitement a été mis en place en 2001, mais il semble qu'il puisse être rétroactif dans la recherche de données.
- ⇒ Concernant la pression foncière, il conviendra de prendre l'attache des Chambres Régionales des Notaires pour identifier l'indicateur le plus judicieux pour mesurer la pression foncière et de voir quelles sont les données disponibles pour ce faire. Il existe également un site internet.
- ⇒ Concernant l'indicateur « territoire couvert par des schémas directeurs ou des SCoT », il conviendra de regarder le contenu de ces documents (complément qualitatif).

⁵ Rappelons ici l'extrait du cahier des charges soumis à l'équipe d'étude en juin 2001 : « Le périmètre de l'étude portera sur les zones d'influence des 1 km et 15 km (cantons et/ou communes). » En référent temps, la zone des 15 km de part et d'autre de l'axe correspond à environ 13 mn et apparaît effectivement comme une base tangible de la zone d'influence de l'autoroute.

→ Dynamique économique

- ⇒ Concernant l'indicateur « suivi des implantations et fermetures d'entreprises », la CCI de Granville précise qu'elle dispose d'un fichier des entreprises. On disposera des données pour 1995, mais pas pour 1990. Par ailleurs, pour 1999, la localisation du siège de l'établissement est également renseignée.
- ⇒ Il semble également exister des données sur les bâtiments industriels.

→ Dynamique politique

- ⇒ Il est souligné l'absence d'indicateurs portant sur la dynamique politique (organisation et structure de territoire, par exemple développement des syndicats mixtes). L'équipe d'étude propose d'effectuer une cartographie de l'état d'avancement de l'intercommunalité dans le temps sur la base des informations existantes, par exemple :

- 1990 : les SIVOM
- 1999 : les communautés de communes, districts, syndicats mixtes et pays constatés

Plus tard, pour 2010, la cartographie pourra être celle des pays constatés, des SCoT ou autres outils de planification qui pourront exister à ce moment là.

Il est néanmoins rappelé que la dynamique politique est extrêmement liée à des ressorts qu'on ne peut apprécier que qualitativement. De tels éléments pourront être recherchés dans le cadre de la phase 3. De même, l'évolution des compétences exercées dans le cadre de l'intercommunalité relève d'une appréhension plus qualitative que quantitative.

→ Dynamique de polarisation

- ⇒ Il serait souhaitable d'avoir un indicateur sur l'évolution de la grande distribution. Cet indicateur concerne également la dynamique économique.
- L'indicateur peut être l'évolution 1988-98 des hyper et supermarchés (sans changement, apparition, disparition) et leur attractivité (source : INSEE - inventaire communal 1998).
- Par ailleurs, la CCI de Granville est en cours d'actualisation des données dont elle dispose (enquête 1997-1998) concernant les flux de consommation par quartier (Avranches, Granville et St Lô) et l'évaluation des montants d'évasion commerciale vers les grands pôles urbains (Rennes et Caen). Ces données existeront sous forme numérique (par ex : évasion commerciale de tel produit vers telle agglomération) et a priori disponibles en 2002. Il n'est, en revanche, pas certain que des données similaires existent dans les autres CCI.

→ Autres remarques

- ⇒ L'A84 peut créer des effets de coupure nouveaux vis-à-vis des nationales. Par exemple, le croisement de l'axe Cherbourg-Vire et de l'A84 engendrera probablement de nouvelles logiques où le réseau de villes moyennes est très important.
- ⇒ D'un point de vue qualitatif, les membres du groupe de travail sont très intéressés par les problématiques :
 - de valorisation de l'A84 par les collectivités. Comment les collectivités « saisissent » l'opportunité de l'A84 pour se structurer en intercommunalité, pour « vendre » l'A84 vis-à-vis de la dynamique économique de l'ensemble de leur territoire... ? La CCI de Granville précise qu'elle est en mesure de fournir des informations sur l'avis d'entreprises dans certains secteurs. La DDE de la Manche précise qu'une enquête « état 0 » a été faite sur les attentes des entreprises vis-à-vis de l'A84 dans la Manche.
 - de l'augmentation de la délinquance dans les communes à proximité de l'A84. Il conviendra de s'y intéresser lors des entretiens de la phase 3, voire d'interviewer quelques gendarmeries.
- ⇒ Un lien est demandé avec le groupe de travail « Déplacements » pour parler des projets d'aménagement routier des Conseils Généraux (Directions des routes départementales). Quelles sont les stratégies des départements pour irriguer les territoires ? On pourrait proposer l'indicateur suivant : suivi des aménagements ou projets routiers en prise avec l'A84.

COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL STRUCTURATION DES AGGLOMERATIONS

→ Dynamique de population-vitalité

- ⇒ Pour les agglomérations, un détail des classes d'âges des jeunes adultes (20-25 ans, 25-30 ans et 30-35 ans) a été souhaité, pour corrélérer éventuellement avec le solde migratoire et comparer les 2 agglomérations.

→ Urbanisation et cadre de vie

- ⇒ Concernant la pression foncière, il semble qu'il soit plus facile d'obtenir des données concernant l'évolution du nombre de terrains à bâtir dans les agglomérations que pour les villes moyennes. L'indicateur est donc maintenu. Les données seront à recueillir auprès de l'AUDIAR ou du Grand Caen.
- ⇒ Concernant le logement locatif social, la DRE dispose des fichiers PLS, nourris par des enquêtes annuelles auprès des bailleurs sociaux.

→ Dynamique économique

- ⇒ Le répertoire SIRENE est géré par l'INSEE, actualisé en continu et fourni aux CCI. Il donne les effectifs présents à un moment donné (solde entre les créations et les disparitions).
- ⇒ Il paraît intéressant de suivre les transferts d'entreprises entre zones d'activités des agglomérations, pour autant que ces données soient disponibles et homogènes auprès des structures de références (AUDIAR et Grand Caen).
- ⇒ L'INSEE a réalisé une étude concernant l'exploitation des RGP 1990 et 1999 en terme de PCS (Professions et catégories socio-professionnelles) à l'échelle de Basse-Normandie.

→ Dynamique de polarisation

- ⇒ Un indicateur est proposé concernant le suivi des effectifs dans les universités, néanmoins le lien avec l'A84 n'est pas du tout évident. A noter qu'un mémoire de maîtrise de géographie a concerné le suivi 1990 à 1993 des étudiants selon l'origine géographique et le devenir.
- ⇒ Globalement, les membres du groupe de travail estiment qu'il est très difficile de mesurer les effets de l'A84 sur l'attractivité des agglomérations d'un point de vue purement quantitatif.

COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL TOURISME

→ Remarques générales ou concernant certaines colonnes du tableau

- ⇒ Concernant le **périmètre pertinent pour l'observation**, la clé à retenir semble être le pays d'accueil, car c'est à ce niveau qu'existent les outils d'évaluation et de suivi. Néanmoins, la zone des 15 km est adaptée pour certains Pays d'accueil comme le Pré-Bocage (Villers-Bocage). Par ailleurs, certaines observations ont montré que des effets pouvaient être mis en évidence sur la zone des 15 km (exemple d'une étude menée par l'université de Caen sur l'impact des fonds européens sur la création de gîtes le long de l'A84). Notons que, pour la Normandie, un état des lieux sur l'ensemble des Pays d'accueil a été effectué en 2000. Les Pays d'accueil concernés par l'A84 sont : en Basse-Normandie, le Pré-Bocage, le Bocage virois, le Saint-Lois et la Baie du Mont Saint Michel et en Bretagne, le Pays d'Accueil de Fougères.
- ⇒ Aux indicateurs proposés dans le tableau correspondent trois grandes familles de données
 - Les données disponibles pour 1990 et 1999
 - Les données en devenir, à court et moyen terme, en fonction de l'état d'avancement des outils en cours de mise en œuvre (voir § les outils d'observation du tourisme ci-après)
 - Les données pertinentes ou indispensables pour réellement mesurer les effets de l'A84, mais qui n'existent pas pour l'instant et pour lesquelles il conviendra, s'il est intéressé, que le maître d'ouvrage de l'observatoire se donne les moyens de les élaborer.

→ Evolution de la fréquentation de la région

- ⇒ Cet indicateur (évolution de la fréquentation globale si possible selon l'origine géographique et la destination) initialement intégré au tableau sera finalement plus un indicateur de référence pour relativiser. Il pourra être exprimé en nuitées par Pays d'accueil ou par défaut à une échelle plus globale (par exemple par département). Il existe, depuis 2000, des enquêtes de « flux » au niveau départemental en Bretagne (mesure les entrées et les sorties journalières d'un département pour estimer les nuitées). C'est un dispositif de compteurs spécifiques qui s'appuie sur les réseaux DDE.

→ Dynamique économique

- ⇒ En 1997-98, une étude a été réalisée sur les pistes de développement économiques touristiques liées à l'A 84.

→ Autres remarques

- ⇒ Le développement touristique des territoires traversés ne doit pas laisser pour compte « l'arrière-pays ». Au cœur de cette réflexion, les questions : « urgentes » de la signalétique sur et autour de l'axe (par exemple signaler les sites et les petites villes à partir de l'axe), de

la promotion des pays au niveau des villages étapes et des aires de service, des bornes interactives... Le Pays d'accueil de Fougères souhaite lancer une étude « signalétique et A84 ».

⇒ Les villages étapes. Le projet de Villers-Bocage est en cours. Le Pays de la Baie du Mont Saint-Michel signale que les résultats concernant celui de Ducey sont très positifs pour l'année 2001.

⇒ Des évolutions sociales notables dans le domaine du tourisme à prendre en compte :

- La réalité du groupe a profondément évolué. Avant, il s'agissait d'un groupe de 50 personnes. Aujourd'hui, il s'agit plutôt d'un groupe de 30-35 personnes, qui souhaite un plus grand confort, un aménagement du temps à la carte et une plus grande souplesse dans l'organisation. De même, il existe un nouveau type de groupe : groupe du 3^{ème} âge jeune (55-60 ans) de 7-8 personnes, qui voyagent en mini-bus avec chauffeur. Les 3^{ème} âges moins jeunes préfèrent voyager à la journée et accordent beaucoup d'importance à la gastronomie.
- Raisonner en terme d'usagers de l'A84 et distinguer les usagers français et étrangers. Le gain de temps de parcours lié à l'A84 et la réduction du temps de travail sont des facteurs favorables au développement de courts séjours. Ces phénomènes sont déjà observés depuis 2 ans. **Tout ce qui aura trait à une observation croisée entre les territoires traversés par l'A84 et l'évolution du temps de travail servira aux professionnels du tourisme.**
- La capacité d'adaptation des professionnels de l'hébergement à l'évolution des attentes des clientèles. Quels sont les ressorts ? Quels sont les outils ? L'un des principaux paraît être la formation du personnel des OTSI. Il existe également tout un phénomène de modulation du temps de travail pour la profession hôtelière dans le cadre de la réduction du temps de travail.
- Il semble qu'on aille vers une évolution de l'hôtellerie de ville de caractère, au dépend de l'hôtellerie « bas de gamme ».
- Le développement du tourisme vert. La demande actuelle privilégie le retour au terroir, l'authentique, la nature et la randonnée. Ce qui a trait à la famille et à l'environnement connaît un regain d'intérêt. La tradition reste une valeur sûre.
- Le développement de l'hébergement de plein air, d'hiver en particulier. L'université de Caen a produit une maîtrise sur l'évolution des mobil home dans le Sud Manche.

⇒ Les outils d'observation du tourisme : un phénomène récent et encore en devenir.

- En Bretagne, il existe un observatoire régional touristique. Par exemple, l'outil MORGOAT (Mise en Œuvre Régionale et Globale de l'Observation de l'Activité Touristique), et notamment son module hôtellerie donne des informations au niveau des espaces touristiques locaux (pays d'accueil simple ou agrégés selon les cas) sur le taux d'occupation et la durée de séjour en particulier, depuis 2000. En Bretagne, deux méthodes se combinent pour évaluer l'afflux touristique et cerner le profil des touristes :
 - 1) Le dénombrement de la population touristique extra-départementale (nombre de nuitées annuelles) s'effectue à partir de la méthode des « flux » fournissant par comptage, au niveau de chaque mode de transport, le bilan journalier de la fréquentation touristique.

- 2) La connaissance des caractères de cette population (origine géographique, durée du séjour, mode d'hébergement, dépense moyenne...) est appréciée par l'exploitation de données issues de questionnaires réalisés auprès des touristes (automobilistes) à la sortie de la région Bretagne (enquête cordon 1997).
- En Normandie, un observatoire inter-régional (Haute et Basse-Normandie) est en cours de mise en œuvre et devrait être opérationnel à horizon 2002. Il y aura des éléments similaires à la Bretagne. Une étude quantitative a été menée par le CRT de Basse-Normandie en 1999.
 - Au niveau départemental, il existe dans chaque département des observatoires.
 - 1) Dans la Manche. Pour l'hôtellerie, les données sont celles de l'INSEE et a priori peu fiables (10% seulement des hôteliers répondent). A priori, des données plus complètes seront fournies par la profession hôtelière (Logis de France) au CDT de la Manche. Pour les campings, les données sont également celles de l'INSEE. Pour les chambres d'hôtes et les sites, les données proviennent des RIET, mais les taux de participation demeurent assez faibles. Par ailleurs, le Conseil Général de la Manche a mis à l'étude son schéma de développement touristique et a priori des données (numériques) pourront être mise à disposition de l'observatoire A84.
 - 2) En Ille et Vilaine et en relation avec l'ORT, on est en phase de recherche d'indicateurs pour disposer de données selon la typologie des hébergements et à un niveau territorial plus fin que le département. Il sera délicat d'avoir des informations fiables pour l'hôtellerie de plein air avant 2003.
 - 3) Dans le Calvados, il existe également un réseau RIET, qui donne des éléments sur les différents modes d'hébergement.
- ⇒ Le Mortainais serait en perte de vitesse au niveau touristique, liée probablement à une qualité de l'accueil insuffisamment développée et un manque de capacité d'accueil. Effet de l'A84 : création de l'OTSI de Thorigny.
 - ⇒ Une enquête dans un hôtel d'Avranches sur 2 ans a révélé qu'en moyenne 80% des clients n'allaient pas visiter le Mont Saint Michel.
 - ⇒ Un lien est demandé avec le groupe de travail « Déplacements » pour parler de l'indicateur « part des touristes en transit et en séjour ». L'idée ne serait-elle pas de mettre en place une observation des trafics sur l'A84 et dessertes principales en distinguant des catégories, des origines... ? Est-ce possible ? A quelles conditions ?

COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL ENVIRONNEMENT

→ Remarque générale

⇒ Le CETE précise que dans le domaine routier la notion d'observatoire est du domaine de la recherche appliquée, donc à vocation scientifique, et s'intéresse au long terme. Il est entendu que l'observatoire de l'A84, y compris pour l'environnement, a pour finalité d'observer les effets de cette autoroute et est donc à vocation d'évaluation.

→ Qualité des eaux

⇒ Concernant la qualité des eaux de surface, plusieurs remarques sont formulées :

- Les études d'incidences réalisées au titre de la loi sur l'eau précisent l'état 0 avec notamment un IBGN en amont et aval des points de rejet. Toutefois ces données ne devraient pas être utiles puisqu'il s'agit d'observer des phénomènes de pollution de pointe.
- Les arrêtés préfectoraux pris en application de la loi sur l'eau précisent d'une part la localisation des trois points, équipés pour un suivi en continu des rejets de bassin de rétention, et d'autre part les paramètres à suivre. Le point situé dans la Manche fonctionne depuis 2 ans.
- Il est prévu de renforcer le suivi sur l'Airou du fait du classement Natura 2000 en aval.
- Il serait intéressant de créer un répertoire des pollutions accidentelles.

⇒ Pour les eaux souterraines, l'indicateur proposé a été supprimé dans la mesure où il semble extrêmement difficile de mesurer l'impact de l'A84. Le suivi d'un point au niveau des champs captants de la plaine de Caen aurait pu être intéressant, toutefois on se situe en zone karstique (pertinence à l'objet faible) et on ne connaît pas les données existantes.

⇒ La phase de travaux est importante à prendre en compte et il semble qu'il y ait eu des suivis ainsi que des procès verbaux dressés.

⇒ Il serait souhaitable d'organiser un suivi des pratiques d'entretien (talus et bassins de rétention) du gestionnaire de la route, en particulier par rapport aux traitements phytosanitaires.

→ Hydrologie

⇒ L'indicateur "évolution des champs d'inondation", proposé pour vérifier que les rétablissements hydrauliques liés à l'A84 n'accroissent pas les effets de crues, a été supprimé du fait de la difficulté à établir une pertinence à l'objet ainsi qu'une bonne corrélation pluie-inondation.

⇒ Il est donc validé de faire confiance aux calculs hydrauliques de dimensionnement des ouvrages. Par ailleurs, un membre du groupe de travail souligne la nécessité de relativiser un éventuel impact lié au franchissement par apport aux effets de l'arasement des haies.

⇒ Plutôt que le suivi des débits il est proposé d'observer la périodicité de débordement des bassins de rétention. Ceci peut se faire de diverses manières (relevé effectué par le personnel des services d'entretien de l'A84, système automatique de mesure...) et les modalités seront à préciser en fonction des moyens que le maître d'ouvrage souhaite mettre en œuvre. Le responsable de la Mise rappelle que l'Etat s'inscrit dans une démarche volontariste d'observation du fonctionnement de l'A84 et non une mission de police.

→ Milieux naturels

⇒ L'A84, en créant des espaces naturels soustraits aux pratiques agricoles, aura des effets potentiels en terme de diversification des milieux et jouera un rôle dans la biodiversité régionale. Au delà de simples inventaires botaniques sur les 2 sites sensibles identifiés, les membres du groupe de travail proposent de créer un réseau de points de suivi régulier (modalités et périodicité à définir) dans l'emprise foncière de l'A84 pour identifier les secteurs présentant un intérêt botanique et faunistique (en particulier, relevés entomologique ?).

⇒ En outre, il serait fortement souhaitable de prolonger cette démarche par une gestion des milieux appropriée pour favoriser les espaces intéressants.

⇒ Concernant les cheminements de la faune, la Fédération des Chasseurs rappelle que :

- il existe deux passages pour la grande faune, à Gouvets (initialement prévu à Guilberville) et Liffré ;
- pour la petite faune, il est prévu des ouvrages mixtes, souvent inférieurs alors que la faune utilise préférentiellement des passages supérieurs ;
- le suivi des différents passages pourra être assuré par leur personnel. Théoriquement une convention est passée pour 5 ans entre le maître d'œuvre et la Fédération des Chasseurs pour chaque passage concernant le suivi et l'entretien.

⇒ La cellule A84 (Subdivision de Poilley) dispose d'une base de données informatique comptabilisant les mortalités de petite faune sur le tronçon situé dans la Manche. On ne sait pas si la Subdivision de St Aubin du Cormier fait un recensement similaire.

⇒ Si une évaluation de la franchissabilité des ouvrages aménagés est réalisée par le biais d'un pêche électrique, il faudra vérifier en parallèle les données relatives à l'empoisonnement.

→ Paysage

⇒ Deux notions sont intéressantes et à distinguer :

- la perception de l'A84 par les riverains (donc vue de l'extérieur)
- la perception sur les paysages environnants depuis l'A84 (évolution des unités paysagères) et la cicatrisation des milieux dans le temps.

⇒ Concernant la densité bocagère, il est convenu de limiter l'analyse à des secteurs où le bocage était dense. Le choix se fera en croisant les bilans communaux de densité avant/après remembrement (disponibles auprès de la DDAF) et les unités paysagères.

→ Autres remarques

⇒ Sur la question de l'air, soulevée par l'équipe d'études, le CETE précise d'une part que l'Etat ne s'est pas engagé et d'autre part que la pertinence est conditionnée par l'existence d'un état 0. Si un suivi était envisagé cela imposerait donc de faire rapidement un état 0 sur les portions non ouvertes. Il faudrait contacter Aircom afin de préciser ce qu'il est possible de faire et avec quelle pertinence.

⇒ D'un point de vue qualitatif, les membres du groupe de travail sont intéressés par :

- Les effets liés à l'intervention de divers usagers hors de l'emprise autoroutière (par exemple, modification des pratiques culturelles avec un impact sur la flore).
- Au niveau de la traversée de la forêt de Rennes, les effets sur les comportements des usagers de la forêt du fait des nuisances sonores induites par l'infrastructure.

→ Lors d'une conversation téléphonique (25/01/02) postérieure au groupe de travail, la DIREN a fait des propositions vis-à-vis d'éventuels secteurs à suivre :

- un délaissé routier entre Villers-Bocage et Coulvain (A84/RD 75) ; des interrogations avaient en effet été émises sur son devenir agricole.
- Le franchissement de cours d'eau et son impact sur la disparition de zones humides, en particulier la Seulles ou l'Airou.
- le bois Levêque au carrefour de Guilberville : conséquences directes de la proximité de l'A84 et de l'ouverture d'une carrière pour l'A84. On dispose d'un état de référence via l'étude d'impact faite par ANSEM (analyse de photographies aériennes pour étudier l'évolution des peuplements sylvicoles de ce bois).
- le vallon de Saultbesnon : dans la mesure où l'ouvrage n'est pas encore réalisé, il serait intéressant de réaliser un état 0.
- la butte de Parfouru sur Odon pour son devenir paysager.
- un secteur d'habitat dispersé mais dense, en allant vers Rennes, après la traversée de l'Airou, où il pourrait être intéressant de faire des mesures de bruit.

COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

→ Activités portuaires

- ⇒ Pour les ports, on pourra disposer auprès des CCI gestionnaires, des données concernant les volumes de marchandises (en tonnage) et le nombre de passagers. De la même manière, on pourra disposer du nombre de véhicules transportés transmanche. En revanche, il n'y aura pas d'informations quantitatives sur les itinéraires (axes) empruntés par ces marchandises, ces passagers ou ces véhicules. **La pertinence à l'objet devient donc faible.** De même, les enquêtes de flux de transit entre l'Europe du Nord et la péninsule ibérique ne distinguent pas les itinéraires empruntés. Dans une dimension plus qualitative, il pourrait être intéressant d'avoir des informations sur les offres de services des ports ou sur la gestion (rotation plus rapide par exemple).
- ⇒ Il a également été jugé intéressant de prendre en compte l'activité de plaisance, sur laquelle l'autoroute peut avoir des impacts, notamment sur la composition de la clientèle. Il existe des données sur le suivi de la clientèle, selon l'origine de cette clientèle auprès des CCI gestionnaires.

→ Suivi des implantations et fermetures d'entreprises

- ⇒ Il est convenu de décliner cet indicateur global selon les codes APE pour les activités agro-alimentaires (codes 15 et 16), autres activités industrielles et artisanales (sélection à faire ?), activités de services et de commerce (sélection à faire ?) et activités de transport (en particulier codes 60 et 63), puis en fonction des analyses futures d'introduire d'éventuels indicateurs plus fins.

→ Activités agricoles

- ⇒ D'après la Chambre d'Agriculture, l'A84 n'aura pas une grosse influence sur l'agriculture, hormis d'avoir permis le remembrement des communes traversées. Ainsi, le périmètre pertinent d'observation est constitué des communes remembrées.
- ⇒ Le remembrement peut favoriser les reprises d'exploitation par de jeunes agriculteurs, car les exploitations après remembrement sont mieux structurées.

→ Autres remarques

- ⇒ D'un point de vue qualitatif, les membres du groupe de travail sont très intéressés par :
 - La notion de « portage politique » ou « économique ». Comment les acteurs du territoire se sont « saisi » de l'A84 pour mener des actions, se structurer, se mettre en réseau et travailler ensemble au développement du territoire ? Comment l'A84 a été accélérateur des synergies entre collectivités ? La question a déjà été soulevée en groupe de travail « Villes moyennes ».
 - L'idée de d'interviewer quelques chefs d'entreprise pour savoir le poids de l'A84 dans les motivations d'implantation. Cela pourrait compléter avantageusement les indicateurs quantitatifs de suivi des implantations et fermetures d'entreprises (effets de l'A84 dans

les stratégies d'entreprises). La DRE de Basse-Normandie rappelle qu'une étude est en cours sur le profil des zones d'activité de la Basse-Normandie (en collaboration avec les DDE concernées) et concerne l'observation de l'offre et de la demande. Des enquêtes vont être menées sur un échantillon assez global pour disposer d'une typologie des entreprises (une quarantaine de questions intégrées dont « l'effet A84 » ; les résultats, qui seront croisés à l'échelle des bassins d'emploi, seront disponibles en septembre 2002.

- ⇒ Un exposé sur la méthode ESOPE (Exploitation Systémique Orbitale des Pôles d'Emploi) est présenté par la DDE du Calvados, qui l'a initiée à la demande du Préfet. Cette méthode s'inscrit dans le cadre de la loi SRU et constitue un outil de compréhension de l'articulation entre différents territoires et pôles d'emploi. Elle est actuellement étendue à la Normandie (Haute et Basse Normandie) et une collaboration à l'échelle nationale se met en place pour diffuser la méthode. Comme illustration, la DDE présente trois types de résultats : Aires urbaines et pôles d'emploi ; Attractivité des pôles d'emploi (coloration continue sur la base des déplacements domicile-travail de 10 % à 90 % vers le pôle central) ; Acceptabilité domicile-travail (trois orbites autour du pôle central pour définir la structuration urbaine des territoires). Par exemple, St Martin des Besaces apparaît comme un lien entre le territoire Virois et le territoire Caennais, ce qui illustre probablement un « effet A84 ». Vis-à-vis de l'observatoire de l'A84, la méthode ESOPE se situe plus en terme d'analyse qu'en terme d'intégration de données au SIG. Il s'agira plutôt d'une base pour relativiser les résultats des analyses issues de l'observatoire. En Ile-et-Vilaine, il n'existe rien de similaire en terme méthodologique. En revanche, l'AUDIAR dispose d'un observatoire de l'économie, a priori à l'échelle de l'agglomération, fait par le CODESPAR.

COMPTE-RENDU DU GROUPE DE TRAVAIL DEPLACEMENTS

→ Remarque générale sur les indicateurs de répartition du trafic

- ⇒ Ces différents indicateurs ont logiquement une place primordiale dans l'observation des effets de l'A84, sous réserve de disposer d'informations fines sur la répartition de ces trafics selon les origines-destinations, les itinéraires empruntés et les catégories d'usagers (trafic lié à l'activité économique, aux migrations alternantes, au tourisme...). Globalement, de telles données corrélées finement entre elles n'existent pas à l'heure actuelle. **Ainsi, la pertinence à l'objet d'indicateurs qui ne permettront pas d'entrer en finesse dans ces détails sera donc faible.** Les données de trafic repèrent uniquement sur des portions d'axe la répartition entre PL et VL. Pour disposer d'informations plus précises, les investigations à mettre en œuvre pourraient se révéler extrêmement lourdes (d'autant plus qu'il ne s'agit pas d'une autoroute à péage) : comptages des entrants/sortants sur les bretelles des échangeurs de l'A84 avec relevé de plaques minéralogiques ou enquêtes spécifiques pour repérer les axes empruntés à partir des ports, des gares, par les entreprises... Par défaut et a minima, l'instruction des indicateurs proposés par l'équipe consistera à croiser autant que possible, les données d'une part de flux de marchandises ou de personnes et d'autre part de trafics sur les axes (A84 et dessertes en prise) en fonction de la disponibilité actuelle.
- ⇒ Actuellement, le trafic PL sur l'A84 (d'après les comptages du CDES de la Manche) s'élève en moyenne à 18%.
- ⇒ Concernant le ferroutage, la plate-forme portuaire de Cherbourg a été utilisée de 1995 à 1999 et son devenir est fortement lié aux négociations engagées pour l'implantation de la société Fast-Ship. L'indicateur sur le sous-thème transport des marchandises et gare de fret est uniquement lié à ce dossier spécifique.
- ⇒ Suite aux remarques de certains membres du groupe de travail, il est rappelé que des indicateurs intéressant également les transports ont été prévus sur le thème développement économique concernant le suivi des plates-formes logistiques et la dynamique haut débit.
- ⇒ Dans le domaine du transport ferré, la ligne Caen-Rennes va faire l'objet de modernisation (contractualisation dans le contrat de plan Etat-Région), en relation avec le projet de desserte du Mont-Saint-Michel. Elle est d'ailleurs combinée avec des dessertes par car. D'un point de vue qualitatif, le suivi de l'indice de satisfaction clientèle sur ces différentes dessertes serait intéressant à obtenir.
- ⇒ Les temps de parcours comparés selon les modes de transport sont des indicateurs complémentaires.

→ Autres remarques :

- ⇒ Un membre du groupe de travail souligne l'importance que l'observatoire soit profitable aux réflexions prospectives sur d'autres axes (« en tirer des leçons »). Par exemple, les questions suivantes sont posées : Est-ce que l'A84 a été bien faite ? Est-ce bien de faire des échangeurs rapprochés ? L'A84 a-t-elle un « effet tunnel » ou un « effet irriguant » ?

- ⇒ En écho au groupe de travail « Villes moyennes », un certain nombre d'informations concernant les stratégies et les programmations des aménagements routiers en prise avec l'A84 pour irriguer les territoires (en particulier RN 174, RN 13...) ont fait défaut, du fait de l'absence des conseils généraux ou de représentants ad hoc de l'Etat.
- ⇒ Il conviendra également de tenir compte d'itinéraires de comparaison, comme l'A28 ou l'A10, susceptibles d'engendrer des reports de trafic sur l'A84, dans la mesure où celle-ci est gratuite.