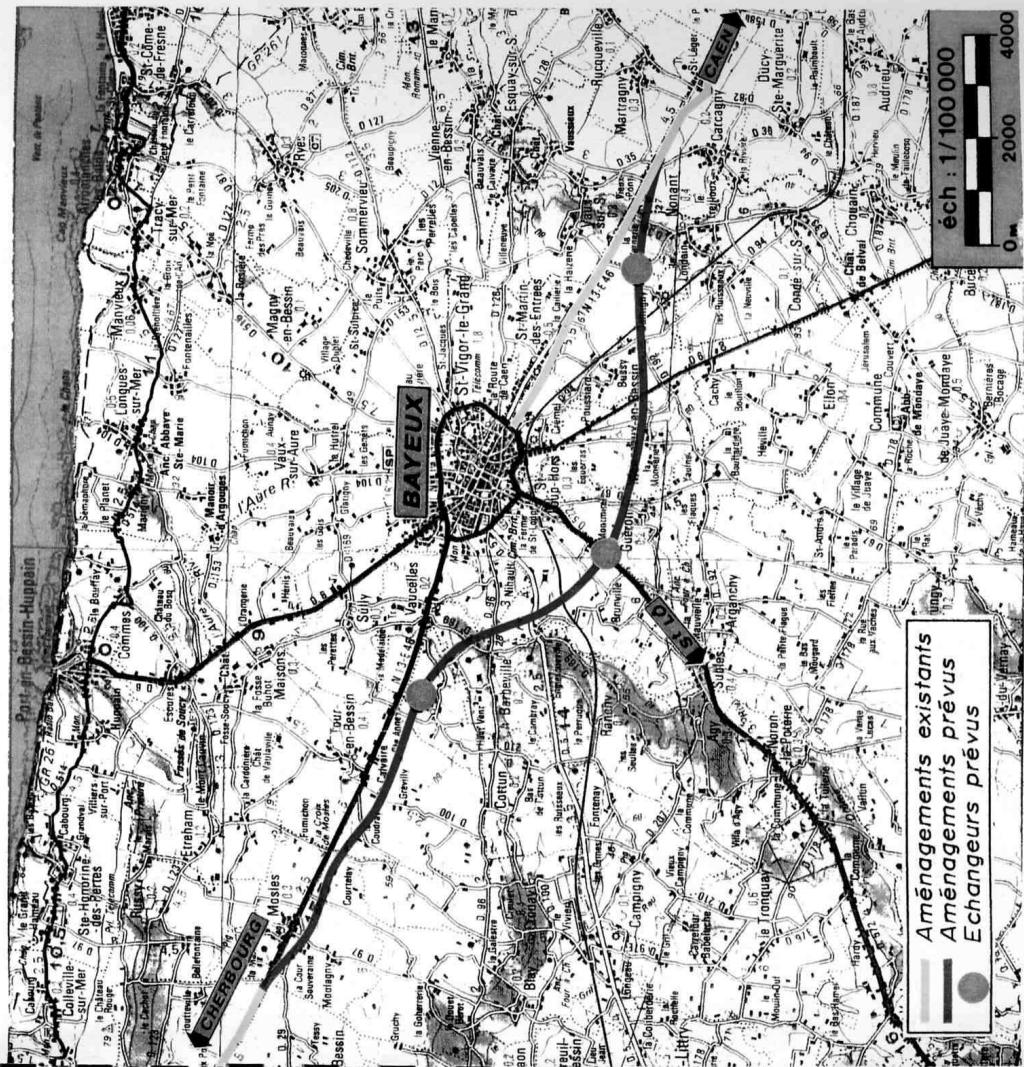
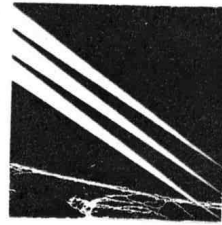


9564
14735

PROJET D'OBSERVATOIRE

IMPACT SOCIO-ECONOMIQUE DE LA DEVIATION DE BAYEUX

D.D.E du Calvados
Décembre 1994



Etude réalisée par Marc BOCQUET, stagiaire de l'ENPC

264
IUF

SOMMAIRE

I) PRESENTATION

- a) Le projet de la déviation de Bayeux
- b) L'étude socio-économique de l'impact de la déviation
- c) La maquette
- d) Des échelles temporelles et des échelles spatiales
- e) Pertinence d'une telle étude

II) AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

- a) Les isochrones au départ de Bayeux
- b) Les grands flux de trafic régionaux
- c) Les flux de trafic à la périphérie de Bayeux
Etat actuel
Projection à l'horizon 2005
- d) Nuisances phoniques
- e) Sécurité
- f) Aménagement des accès ruraux et agricoles en péri voirie

III) URBANISATION & PEUPELEMENT.

- a) démographie
Etat actuel
Projection à l'horizon 2020
- b) Suivi de l'urbanisation
Urbanisation structurelle
Urbanisation effective
Analyse spatiale locale (cas de Caen - Villers-Bocage)
Base de données SICLONE
Urbanisation intentionnelle
Etat actuel des POS
- c) Deux indicateurs synthétiques de l'activité humaine:
La consommation d'électricité domestique
La consommation domestique d'eau courante

IV) COMPORTEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES, description du tissu économique à partir du point de vue du particulier

- a) Suivi de l'emploi et sa structure
Emploi direct et semi-direct
Emploi du BTP pendant les travaux
Redistribution régionale de l'emploi des marchés de travaux
Emplois organiques de la déviation
Les migrations alternantes

b) Education, suivi des établissements

c) L'offre commerciale, en termes d'équipement commercial
Etat initial de l'équipement

d) La demande commerciale

Bayeux: un pôle de consommation
Portrait du consommateur en 1995

e) Le tourisme, un état initial

Nombre de visiteurs et de nuitées dans le Bessin
La population touristique
Fréquentation des sites touristiques

V) TISSU ECONOMIQUE PRODUCTIF ET DES SERVICES

a) L'agriculture

Etat de l'agriculture
Suivi de l'impact immédiat de la déviation
Aménagement foncier

Marché du foncier non bâti

b) Exploitation de la Mer

c) Tissu économique industriel et des services
Le BTP

L'industrie

L'agro-alimentaire

L'électromécanique et l'électronique

Autres secteurs représentés dans le bassin d'emploi

Les zones d'activités et la future déviation

Le transport de marchandises

Les principaux services marchands

Les services non-marchands

Un indicateur synthétique: la consommation électrique

La consommation électrique basse tension non domestique

La consommation moyenne tension

d) L'économie du tourisme

Cette rubrique devrait s'étroffer nettement si les services fiscaux répondent favorablement à notre demande, et notamment se scinder en deux rubriques: *Santé du commerce local* et *Economie du tourisme*.

VI) Des suivis complémentaires et nécessaires.

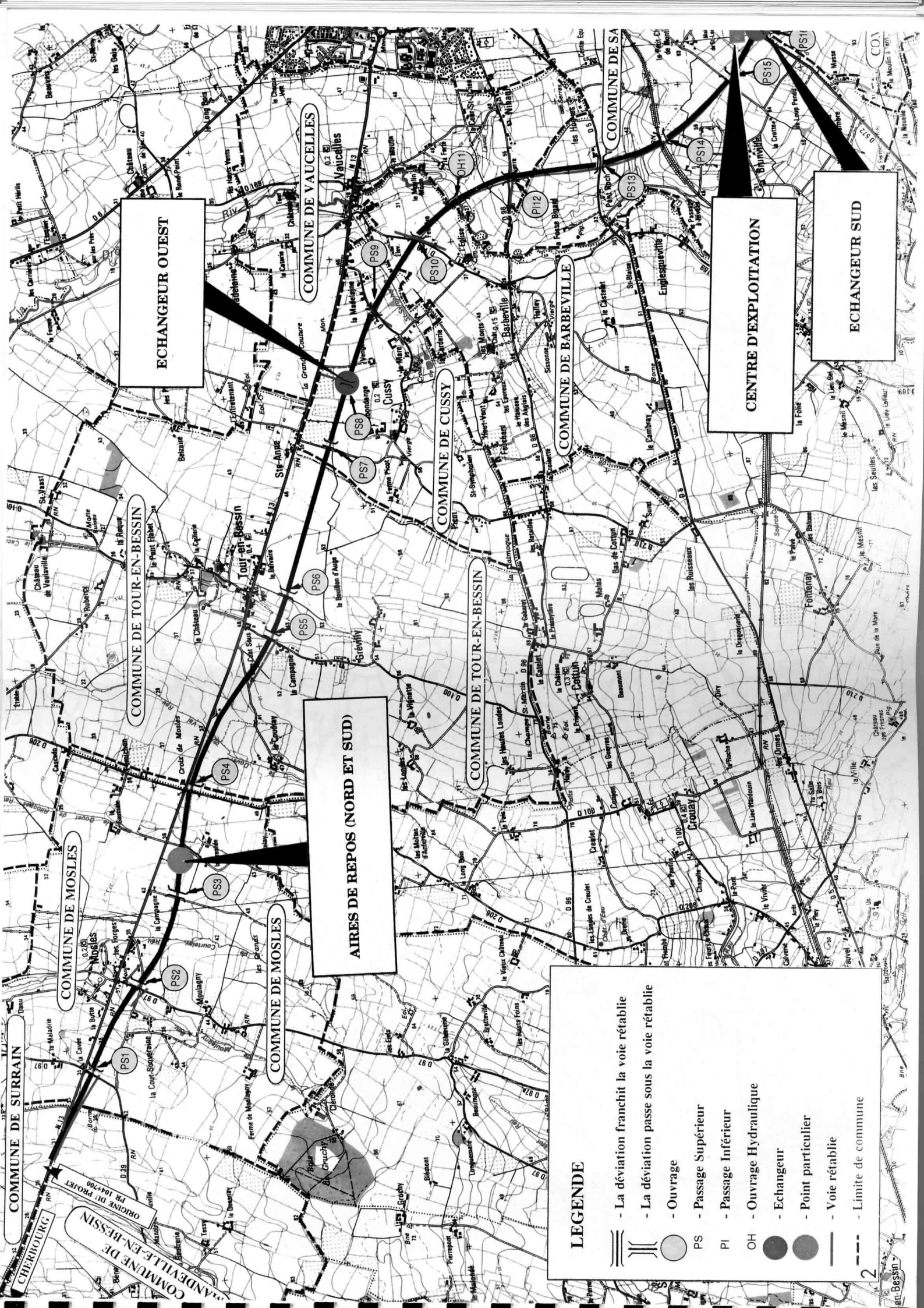
Le suivi événementiel du tissu socio-économique

Enquête auprès des acteurs

Analyse continue:

Comparaison résultats / anticipations

Corrélations après bilan, mise en évidence de la pertinence des indicateurs



ECHANGEUR OUEST

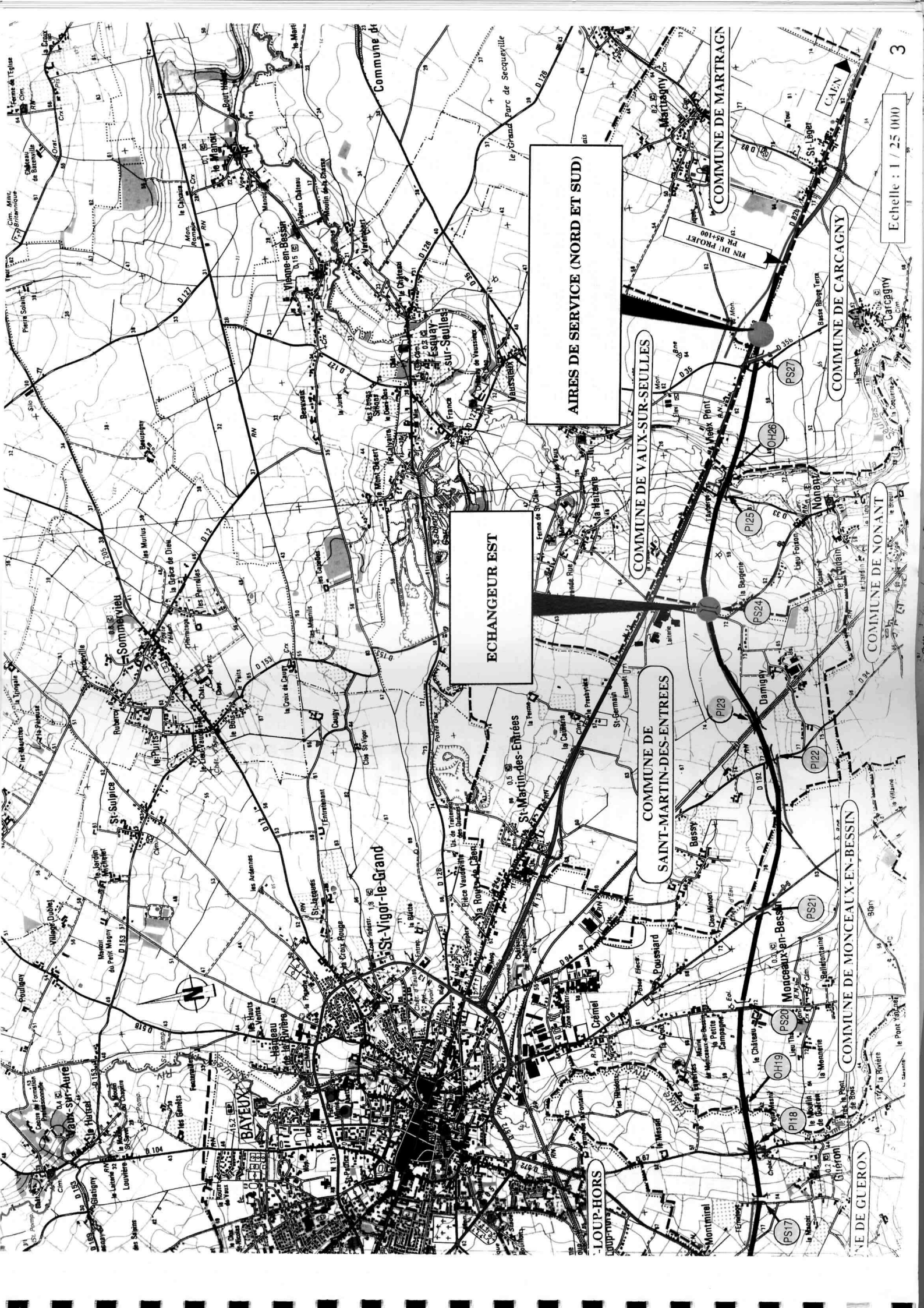
CENTRE D'EXPLOITATION

ECHANGEUR SUD

AIRES DE REPOS (NORD ET SUD)

LEGENDE

- La déviation franchit la voie rétablie
- La déviation passe sous la voie rétablie
- Ouvrage
- PS - Passage Supérieur
- PI - Passage Inférieur
- OH - Ouvrage Hydraulique
- Echangeur
- Point particulier
- Voie rétablie
- Limite de commune



AIRES DE SERVICE (NORD ET SUD)

ECHANGEUR EST

COMMUNE DE VAUX-SUR-SEULLES

COMMUNE DE SAINT-MARTIN-DES-ENTRÉES

COMMUNE DE MARTHAGNY

COMMUNE DE CARCAGNY

COMMUNE DE NONANT

COMMUNE DE MONCEAUX-EN-BESSIN

COMMUNE DE GUERON

Echelle : 1 / 25 000

3

LE PROJET

Le Schéma Directeur Routier National, définitivement adopté le 1er Avril 1992, a classé la RN 13 entre Caen et Cherbourg dans la catégorie des Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier (LACRA), ce qui implique qu'elle recevra à terme un statut **autoroutier**.

La déviation de Bayeux constitue le dernier aménagement à 2x2 voies à réaliser et clôturera l'aménagement de la RN 13 dans le Calvados. L'itinéraire a pour vocation, dans le prolongement de l'autoroute A13 Paris - Rouen - Caen, de désenclaver le Cotentin. Il devrait en prendre le nom. A l'échelle de Bayeux et de sa périphérie, la déviation doit permettre l'allègement du trafic du by-pass. Le gain de temps, en heures de pointe, pourrait atteindre la **demi-heure** en franchissement de Bayeux.

La déviation est longue de 20,3 kilomètres pour un coût total de 620 millions de francs. Le financement sera assuré par l'Etat pour moitié et par la Région pour l'autre moitié. Le prix de revient au kilomètre est donc de 30 millions de francs ce qui fait de cet ouvrage, un projet de coût kilométrique élevé si l'on en croît l'étude menée en Mai 1990 par le CETE Méditerranée. Cela s'explique par la densité kilométrique élevée d'ouvrage d'arts. En effet, la déviation ne comporte pas moins de 27 ouvrages dont quatre franchissements importants (2 fois la voie SNCF, la Drôme et la Seulle) et ses nombreux rétablissements. Elle dispose également de deux aires de services, une aire de repos et surtout de trois échangeurs. Cette densité exceptionnelle pour une voie aux normes autoroutières se justifie ainsi:

- Tout d'abord 2/3 des franchissements et rétablissements sont des ouvrages indispensables.
- D'autre part l'absence de prise en considération globale de l'itinéraire et le manque de recadrage de la déviation dans l'itinéraire Caen - Cherbourg a suscité le réveil d'intérêts communaux. Ceux-ci n'auraient pu être satisfaits si la concertation avait été menée dans un cadre plus large.

Les communes traversées par la déviation sont d'Ouest en Est: Mandeville-en-Bessin, Mosles, Tour-en-Bessin, Cussy, Barbeville, Vaucelles, Saint-Loup-Hors, Guéron, Monceaux-en-Bessin, Saint-Martin-des-Entrées, Nonant, Carcagny. Les communes de Surraïn, Vaux-sur-Seulles et Martragny sont concernées par des aménagements connexes (aires de service et voies de substitution).

Les trois échangeurs dénivelés complets se trouvent à Cussy avec la RN 13, à Saint-Loup-Hors et Guéron avec la RD 572 communément appelée route de Saint-Lô, et à Nonant et Saint-Martin-des-Entrées avec La RN 13 via la RD 33.

L'étape procédurale en cours est celle du rendu du décret de Déclaration d'Utilité Publique par le Conseil d'Etat. Il est espéré pour avant Juillet 1995. Mais le projet, avec ses 27 ouvrages d'art, ses trois échangeurs, ses quatre franchissements d'envergure, est un projet techniquement lourd. Il concentrera par conséquent toute l'attention du Conseil d'Etat.

Dans le meilleur des cas de figure, les travaux seront achevés en l'an 2001.

* * *

ETUDE SOCIO-ECONOMIQUE DE L'IMPACT DE LA DEVIATION

L'étude qui m'a été confiée a pour thème l'impact socio-économique de la future déviation de Bayeux. Il s'agit de mettre en place un observatoire socio-économique qui vise à identifier les répercussions directes et indirectes du projet, de son initiation à une dizaine d'années après sa mise en service. Il doit permettre de réaliser un suivi adapté aux rythmes des évolutions du tissu socio-économique. Il est initialisé par un point zéro antérieur à la déclaration d'utilité publique.

Le fondement d'une telle démarche est multiple.

Elle doit permettre en pratique de développer un **outil d'aide à la concertation** entre la Direction Départementale de l'Equipement du Calvados (DDE 14) et les élus et la population qu'ils représentent. Ce doit être également un **outil de diagnostic** rigoureux, source d'informations sur le tissu local à la disposition des services de la DDE. Il doit permettre à ces mêmes services de dialoguer et d'échanger sur un pied de presque égalité avec les observatoires extérieurs développés par les services des collectivités territoriales, les organismes consulaires, etc.

Mais cette démarche répond d'abord à une **double exigence**:

- La loi LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs, 30 Décembre 1982) nous fait l'obligation de prendre en compte l'impact socio-économique de la réalisation d'une infrastructure d'un coût supérieur à 545 millions de francs: "...un bilan des résultats économiques et sociaux est établi au plus tard cinq ans après [sa] mise en service. Ce bilan est rendu public". Le projet de la déviation de Bayeux tombe en effet sous le coup de cet article puisqu'il est estimé à 620 millions de francs.

- Plus récemment, dans le cadre de la modernisation des procédures financières au service de la déconcentration, la circulaire Balladur du 13 Juillet 1994 nous incite à élaborer un "outil d'évaluation des politiques publiques au plan local" afin de "renforcer les capacités de décision aux échelons déconcentrés".

Enfin j'ai pu par moi-même constater au fil des entretiens suscités par cette étude un réel besoin des organismes et administrations pour des bilans finalisés portant sur le tissu socio-économique. Il semble correspondre à la volonté de justifier impartialement tel ou tel projet à venir et/ou d'avenir. C'est en partie à ce prix que les promoteurs du développement local parviendront à convaincre des élus majoritairement conservateurs (dans l'âme) et dont le comportement d'ensemble souffre d'incohérences.

* * *

LA MAQUETTE

Ce présent document est une maquette. Elle n'est ni l'inventaire d'une panoplie d'indicateurs économiques, ni le point zéro exhaustif de l'étude d'impact. Mais:

- elle propose ce que pourrait suivre un observatoire de l'impact de la déviation.
- elle dresse, pour certains domaines, un état initial, point zéro de l'étude d'impact.
- elle comporte des commentaires synthétiques et concis qui ne suffisent pas à une description satisfaisante du tissu socio-économique.
- elle n'est pas complète. Les domaines non traités (mais projetés) sont indiqués en italique dans le sommaire. Ils n'ont pas été rendus dans cette maquette, soit par qu'à ce stade, leur étude n'aurait pas de sens, soit parce que le temps m'a manqué.
- certaines exploitations de données n'ont pas encore été grossies", faute de temps. Cependant, elles constituent une première approche nécessaire
- enfin elle se fonde sur trois mois de travail (c'est court !) et un rapport distinct, qui restitue ce travail plus complètement.

* * *

DES ECHELLES TEMPORELLES

Il n'est pas dressé dans cette maquette de tableau de bord du suivi des indicateurs et des acteurs. Cela est fait dans le rapport.

* * *

DES ECHELLES SPATIALES

Des territoires bien définis apparaissent de façon récurrente dans cette maquette. Il s'agit de:

- la péri voirie.
- l'ensemble des communes touchées par la déviation.
- Bayeux et l'ensemble des communes concernées par la déviation.
- le Bassin d'emploi de Bayeux (qui est une définition régionale de l'INSEE plus fine que la zone d'emploi) et quelques variantes.
- le département et parfois la région.

Ces échelles spatiales servent de trame géographique aux indicateurs retenus.

* * *

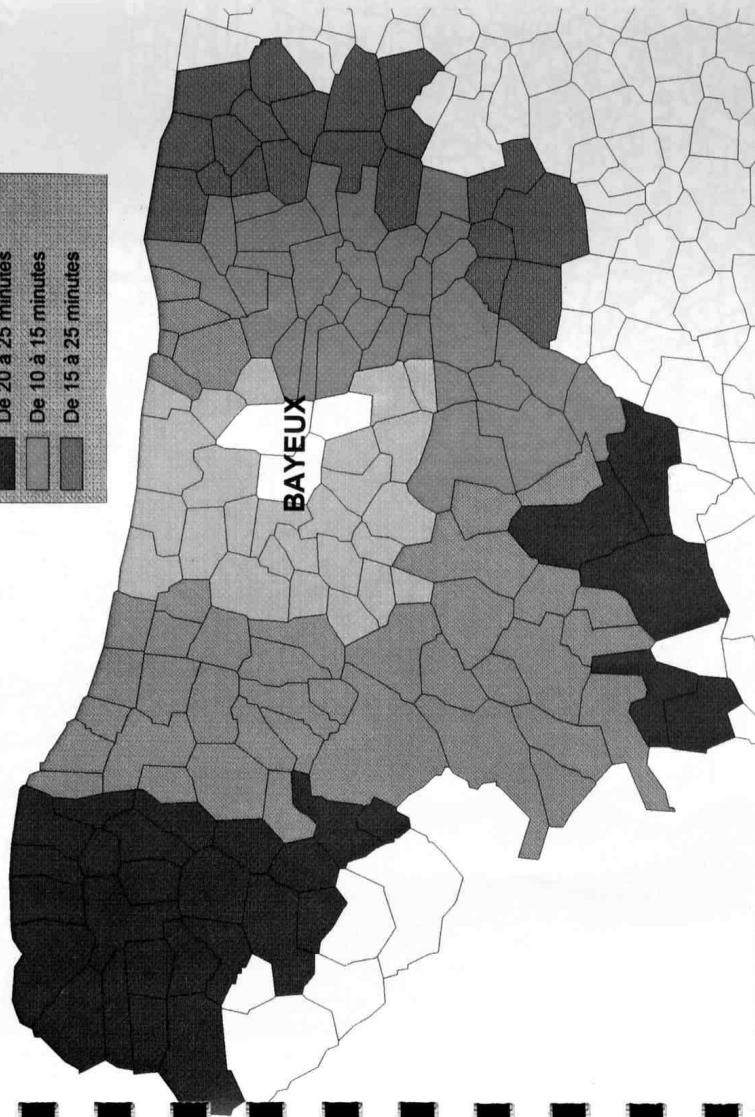
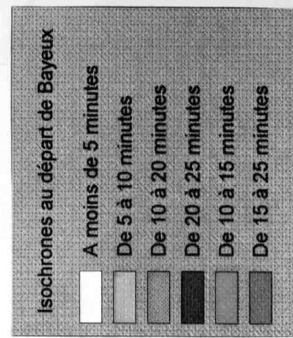
LA PERTINENCE D'UNE TELLE ETUDE

La déviation de Bayeux est une petite infrastructure en regard des projets suivis par les observatoires du SETRA, de la SAPRR et des CETE régionaux. Elle est pourtant conséquente à l'échelle du département. Un observatoire dédié à son suivi bénéficierait de cette échelle peu commune. En n'envisageant pas, pour le moment, une étude environnementale (techniquement très lourde), le suivi peut être, à mon sens, assuré par le Service Aménagement Urbanisme de la DDE dans le long terme.

La majorité des administrations territoriales (sources d'information) se trouvant à Caen, sa mise en oeuvre peut être, en pratique, efficace et peu coûteuse. Étant donnée la taille du projet, le fond culturel nécessaire à une bonne compréhension des mouvements socio-économiques locaux peut être acquis rapidement (au contraire d'un observatoire autoroutier interdépartemental). A mon avis, sa rentabilité (si le terme convient à un observatoire) peut dépasser nettement celle des observatoires lourds mis en place par ailleurs.

ISOCHRONES AU DEPART DE BAYEUX

Les isochrones sont les lignes d'égal temps d'accès à un point de référence. Elles sont un élément fondamental lorsque l'on désire étudier l'évolution des comportements. En effet, bien que le gain de temps ne soit pas toujours cité comme critère premier des usagers dans le choix de leur trajet, il reste une des motivations majeures du projet de déviation.



Les isochrones sont calculées au départ de Bayeux. Deux remarques essentielles peuvent être formulées.

D'une part, effet attendu, les voies de desserte principales marquent la structure du schéma: RN 13, Route de Saint-Lô (RD 572) et RD 6. Les fronts d'isochrones sont notamment d'allure perpendiculaire à l'axe définit par la RN 13, soulignant l'utilisation prédominante de la voie comme outil de déplacement est-ouest. La Départementale RD 572 offre une prestation d'accès au Sud-Ouest de Bayeux avantageuse que traduit le schéma.

D'autre part, Les régions Ouest et Est de Bayeux sont différemment structurées. L'Est est notamment caractérisée par la compétition des agglomérations bajocasse et caennaise. De plus, les régions situées de part et d'autre de la nationale, entre les deux villes, apparaissent mal desservies.

Les isochrones tracées après la réalisation de la déviation seront révélatrices des modifications affectant la région Bayeux - Isigny-sur-Mer. Outre le point de vue au départ de Bayeux, ces isochrones pourrnt avantageusement être calculées au départ de Caen.

* * *

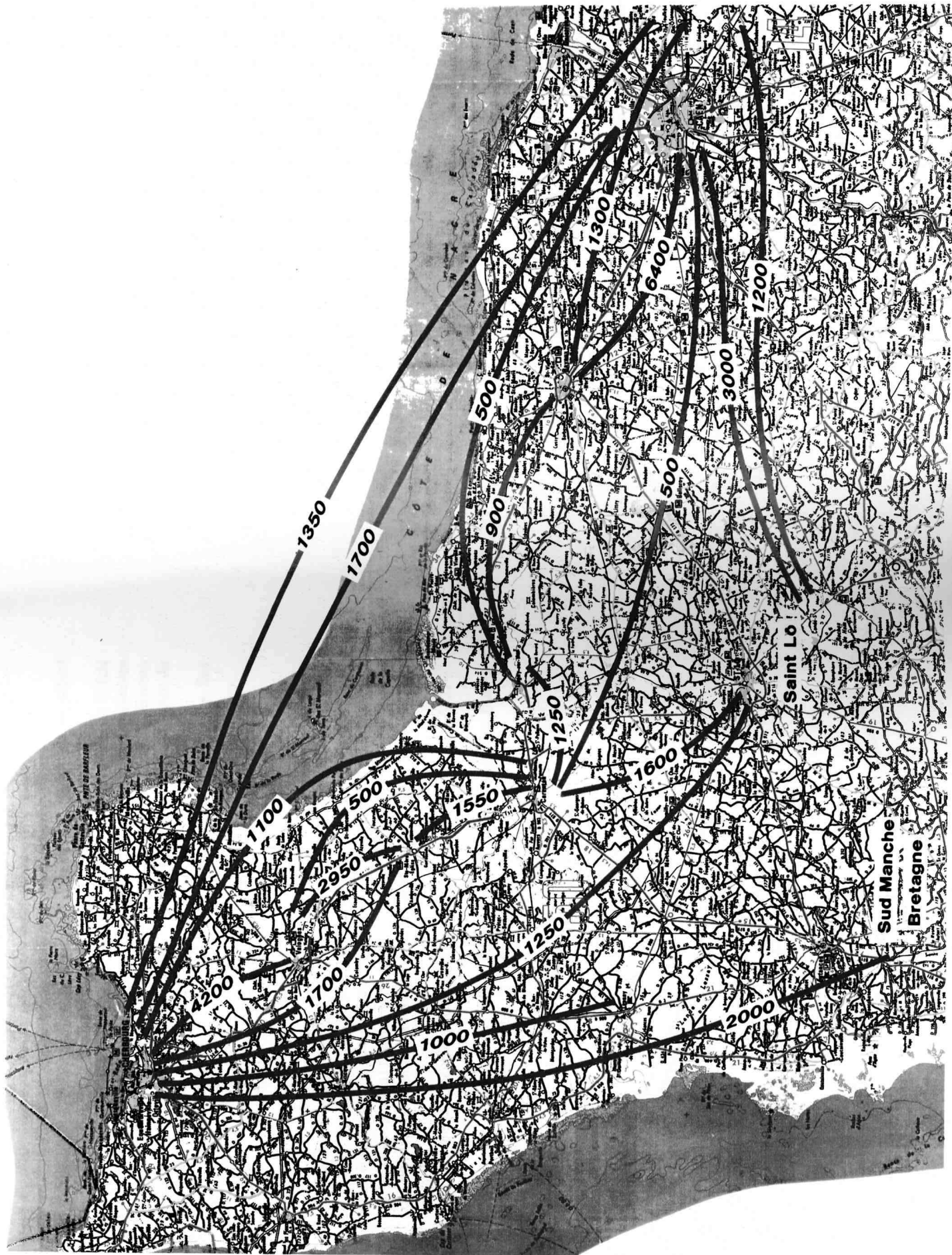
A une échelle supérieure, la carte des grands flux régionaux recadre Bayeux. Il apparaît que, parmi ceux-ci, les flux journaliers principaux touchant Bayeux correspondent aux:

- trajet Caen - Bayeux (6400),
 - trajet Caen - Saint-Lô (3000),
 - trajet Caen - Cherbourg (1350),
- et des trajets de transit dont une extrémité est à l'est de Caen.

Le suivi de ces trafics permettra de comprendre dans quelle mesure la déviation affectera la structure régionale des flux. Car la déviation ne sera pas seulement dans le prolongement de la future LACRA Caen - Cherbourg, elle sera aussi un carrefour performant vers Saint-Lô, puis Coutances.

Source: CCI de Caen/ Observatoire économique local de Bayeux

Source: CETE/ Etude d'évaluation socio-économique de la LACRA RN 13 Caen - Cherbourg



FLUX DE TRAFIC

Ci-contre sont représentés les flux de trafic des axes principaux au départ de Bayeux ainsi que sur le by-pass (Source: DDE 14 / CDES).

Cette estimation est réalisée grâce à deux compteurs permanents sur la RN 13 à l'est et à l'ouest de Bayeux et grâce à des enquêtes cycliques quinquennales durant 8 jours. L'exploitation de ces mesures donne lieu à une réévaluation annuelle par extrapolation des flux secondaires corrélativement à la croissance du volume total du trafic.

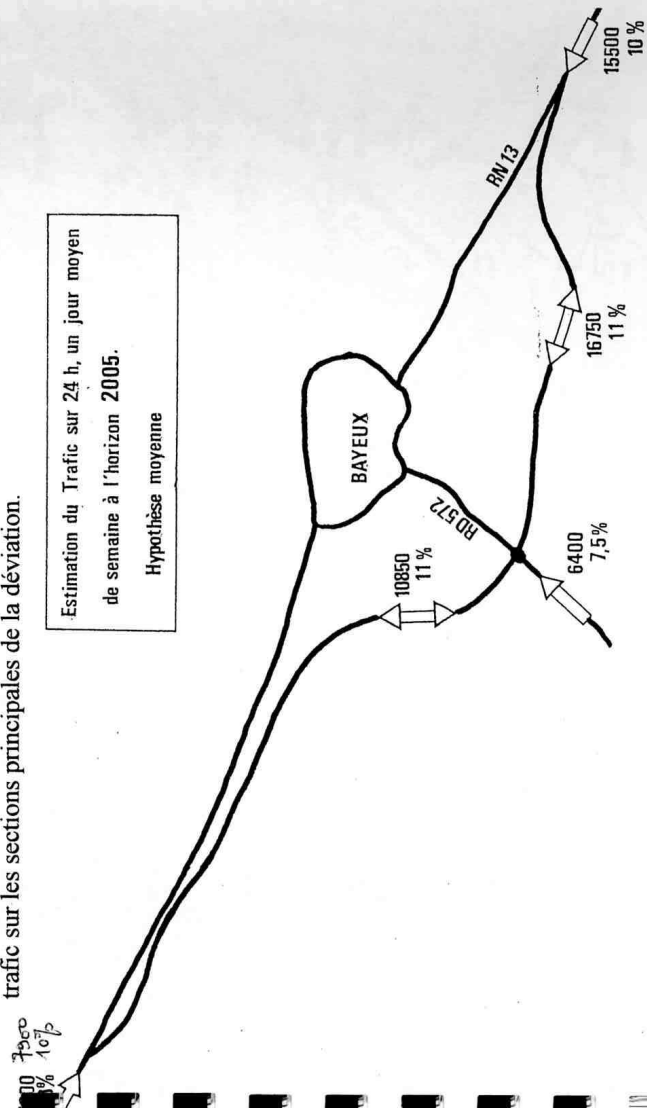
A l'échelle de la région de Bayeux apparaissent manifestement les flux prédominants suivant:

- Caen - Saint-Lô (RN 13, RD 572),
- Caen - Carentan (RN 13),
- la saturation du by-pass sud.

Les prévisions de trafic prenant en compte la déviation ont été calculées par le CETE de Rouen en 1990 à l'aide du modèle matriciel de Davis. Emergent de cette étude, après mise en service de la déviation, les points cruciaux suivant:

- un **engorgement** prévisible de la section de la RN 13 entre Caen et Bayeux qui pourrait être pallié par l'aménagement parallèle de la RN 13 sur la plaine de Caen,
- une **croissance conséquente** du trafic sur la route de Saint-Lô (RD 572).

La mise en service de l'infrastructure devrait voir la mesure des flux de trafic sur les sections principales de la déviation.



Source: DDE 14 / SEGT & CETE de Rouen

NUISANCES PHONIQUES

Le Service des Etudes et Grands Travaux (SEGT) de la DDE du Calvados a fait procéder par le laboratoire Acoustibel à une évaluation des nuisances phoniques calculées à l'aide d'une méthode consacrée par la CERTU.

Les valeurs prévues et leur lieu de mesure sont notifiées sur la carte ci-contre (source: DDE 14 / SEGT & Acoustibel).

La réglementation impose en particulier pour la déviation une intensité inférieure à **65 dB (A)** (intensité pondérée par le filtre de la perception spectrale humaine). Si possible l'objectif de nuisance maximale devra être porté à **60 dB (A)**. Sous cet angle, les estimations de l'étude mettent en exergue 2 points sensibles mais dans le cadre d'un excellent niveau général. Cela est dû à l'éloignement de la route de la plupart des habitations mais aussi à l'encaissement du profil. Les points sensibles correspondent aux rares habitations proches du tracé.

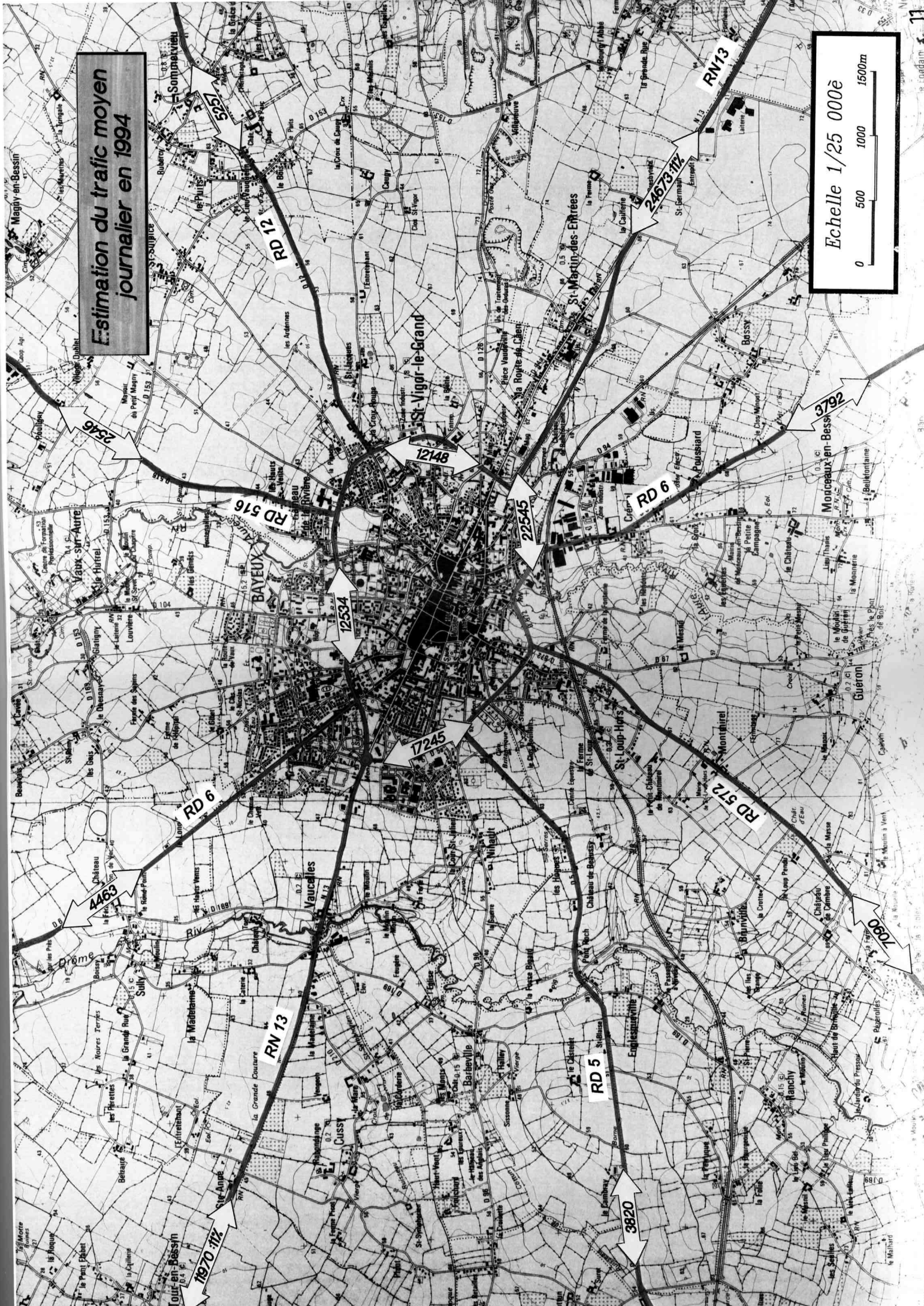
Après étude prévisionnelle, l'intégration de nouveaux éléments d'aménagement au projet a permis de réduire l'intensité des nuisances. Les solutions possibles consistaient en l'éloignement de la voie, la mise en déblai de la voie de 4 à 5 mètres ou l'implantation de merlons de terre. La solution retenue sur les quatre points les plus sensibles est l'aménagement de merlons plantés (d'intensité 62, 61, 58 et 58 dB (A)). Le niveau sonore est ainsi ramené à moins de 56 dB (A) et passe ainsi au dessous de l'objectif des 60 dB (A).

Il n'existe pas d'enquête a posteriori (après mise en service) systématiquement planifiée. Ce manque pourra être comblé par la mise en place du **comité de suivi**. Le maintien des nuisances sonores à un niveau réglementairement acceptable pourrait faire partie des **engagements de l'Etat** et à ce titre faire l'objet d'un suivi.

Estimation du trafic moyen journalier en 1994

Echelle 1/25 000è

0 500 1000 1500m





NUISANCES PHONIQUES

- 44 à 54 dB(A)
- 55 à 59 dB(A)
- 60 dB(A) et plus

SECURITE ROUTIERE

La déviation de Bayeux en tant qu'infrastructure routière du département fait l'objet d'un suivi de sécurité routière. Une telle étude est d'autant plus importante que, pour une catégorie d'usagers, on substitue un itinéraire à un autre engagé et, qui plus est, considéré comme peu sûr (RN 13 et by-pass).

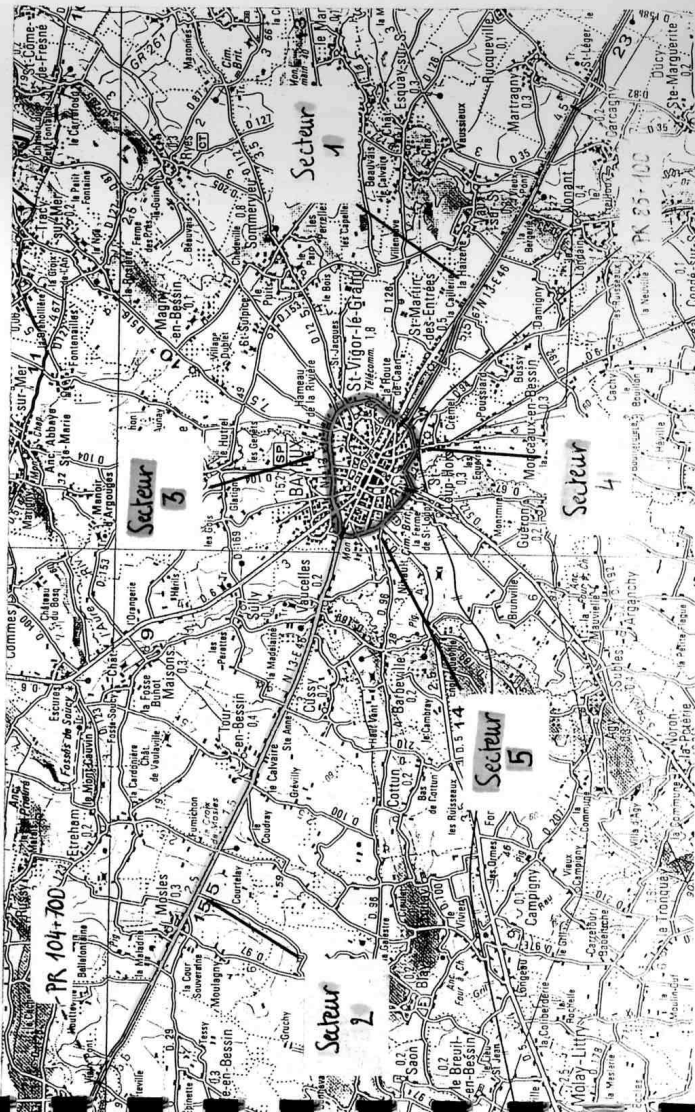
La réalisation d'une déviation correspond majoritairement à une évolution positive de la sécurité routière.

Déviations	Evolution après (traverse+déviaton) par rapport à avant
Argenton-sur-Creuse	+76,74
Isigny-sur-Mer	+7,89
Sarrebourg	+6,13
Toul	-63,43
Valognes	-69,75
Yssingeaux	-89,63

Source: CETE Méditerranée / Déviations d'agglomération, un bilan sur vingt cas

Cependant, si les autoroutes sont considérées comme 4 fois plus sûres, on ne peut réduire l'estimation de l'évolution à cette règle. En effet doit être pris en compte:

- l'augmentation (attendue) des flux de trafic,
- l'évolution du comportement des usagers,
- l'aménagement de la traverse délestée,
- et l'effort réalisé en matière de sécurité routière.



Un suivi de la sécurité routière comprend un **bilan avant-après** et une **étude qualitative** de la mise en oeuvre de la sécurité, des points à risque et des mesures correctives a posteriori.

Voici le bilan avant. La zone de traverse comprend les secteurs de la RN 13 à déclasser (Est, Ouest et by-pass nord) ainsi que les parties de la RD 5 et de la RD 572 du by-pass sud. L'étude porte sur les années 1989 à 1993:

Secteur	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Secteur 1	3	22	34
Secteur 2	11	21	27
Secteur 3	1	22	26
Secteur 4	2	5	17
Secteur 5	0	4	4

Source: DDE 14 / CDES, système Fiacre+

Les croisements non dénivelés de la RN 13 font de cette nationale une voie à fort risque avec des accidents enregistrés de nature grave. La sûreté du by-pass est elle aussi en cause.

La répartition des accidentés de l'ensemble de la traverse est:

Catégories de véhicules	Tués	Blessés graves	Blessés légers
Bicyclettes	0	2	1
Cyclomoteurs, voitures et tricycles à moteur	1	7	8
Scoters immatriculés, motocyclettes et side-cars	0	6	4
Voitures particulières et véhicules utilitaires de PTC inférieur à 3,5 T	14	53	84
Camions	1	0	1
Véhicules de transports en commun	0	0	0
Autres	0	0	2
Piétons	1	7	3
Indéterminés	0	0	5
Total général	17	75	108

Source: DDE 14 / CDES, système Fiacre+

URBANISATION & PEUPELEMENT

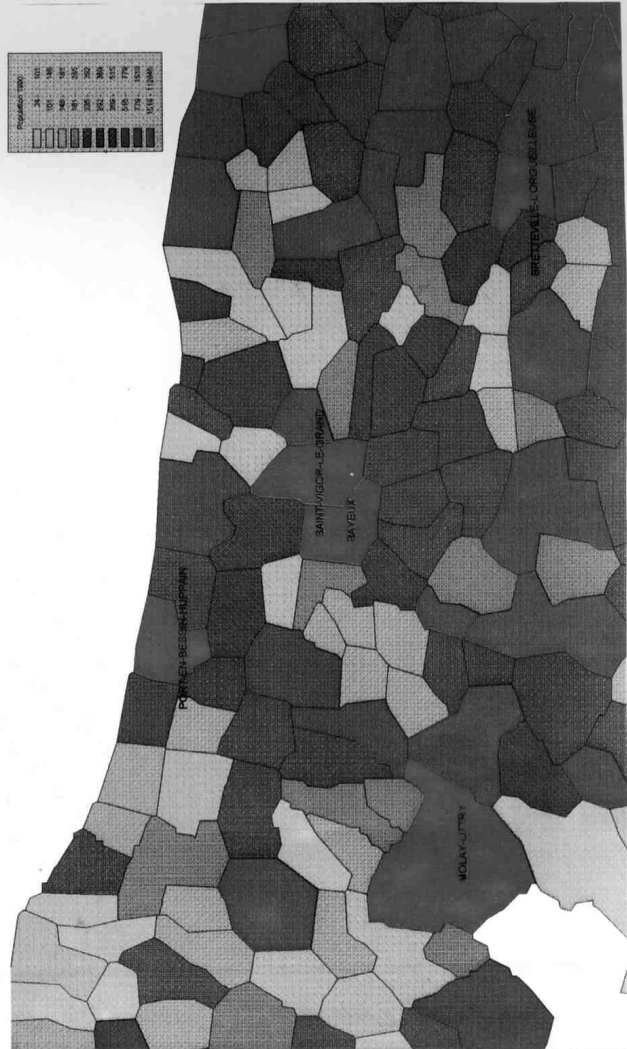
DEMOGRAPHIE DE BAYEUX ET DE SA REGION

Ce qui suit est un bilan synthétique de la démographie de Bayeux et de sa région. Cette région sera pour une part des remarques Bayeux et sa grande périphérie (Cantons de Bayeux, Ryes, Balleroy, Trevières, Creully et Tilly-sur-Seulles). Elle sera cependant, pour la grande majorité des remarques, le bassin d'emploi de Bayeux, secteur plus pertinent dans la perspective d'une analyse démographique.

Les aires urbaines (communes de plus de 2000 habitants) de la grande périphérie de Bayeux sont:

Communes	Population en 1990
Bayeux	14733
Courseulles-sur-Mer	3184
Molay-Littry	2577
Port-en-Bessin	2309
Bretteville-l'Orgueilleuse	2175
Saint-Vigor-le-Grand	2035

Source: INSEE / Recensement 1990



Source: INSEE / Recensement 1990

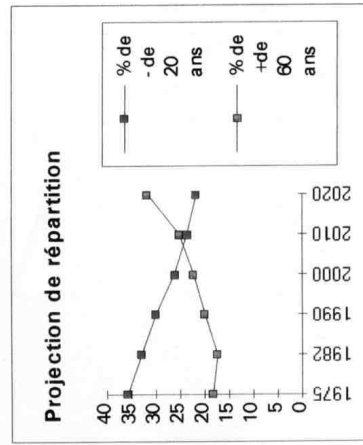
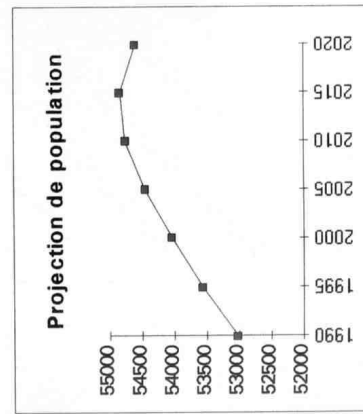
Quelques traits saillants caractérisent la démographie de Bayeux et de sa périphérie, et plus particulièrement son évolution entre les deux derniers recensements:

- La croissance de la région définit ci-contre est estimée à 8 % (bien au dessus du département à 4,9 % et de la Basse-Normandie à 3 %). Elle se concrétise par la **rurbanisation** des communes en périphérie de Bayeux.
- **Mais** le bassin d'emploi de Bayeux (donc hors d'influence directe de la péri-urbanisation caennaise) n'enregistre qu'une croissance de 3 %, et son solde migratoire est quasi-nul. Toutefois on s'aperçoit que le solde des plus de 60 ans compense un **solde migratoire négatif fort des moins de 25 ans**.
- Le taux d'urbanisation du bassin d'emploi de Bayeux est stable à 43 %.
- L'analyse par cantons fait apparaître de fortes disparités. Le canton de Bayeux connaît une forte croissance alors que le canton d'Isigny-sur-Mer voit décroître sa population.

* * *

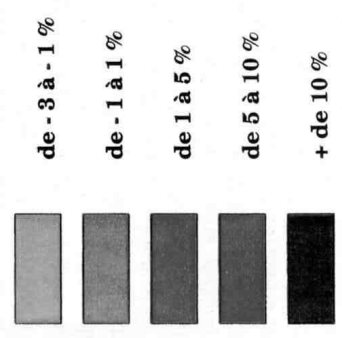
La CCI de Caen a fait réaliser une **étude prospective démographique à l'horizon 2020**. Il apparaît que:

- La population du bassin d'emploi devrait croître jusqu'en 2015 pour ensuite baisser légèrement (premier graphique).
- Le vieillissement constaté devrait s'accélérer encore plus qu'en Basse-Normandie (second graphique).



Source: Observatoire économique local de la CCI de Caen / Analyse démographique du bassin d'emploi de Bayeux

TAUX DE VARIATION ANNUEL DE LA POPULATION ENTRE 1982 ET 1990



Ech : 0 5Km

SUIVI DE L'URBANISATION

Je propose de suivre l'urbanisation sous trois approches. La première, l'**urbanisation structurelle**, tente d'éclairer l'armature de l'urbanisation après réalisation. La seconde, l'**analyse spatiale locale de l'urbanisation**, décrit les mouvements et implantations locales (permis de construire, lotissements). La mesure des constructions communales effectivement réalisées complètera ce point de vue grâce à l'observatoire SICLONE (**urbanisation effective**). La troisième et dernière, que j'intitule **urbanisation intentionnelle**, tente de tirer partie de l'information contenue dans les POS.

* * *

URBANISATION STRUCTURELLE

Ce présent point de vue tente de dégager les tendances, s'il en existe, de l'urbanisation en termes d'organisation spatiale, afin d'en faire émerger des fondements structurels. La démarche peut ne pas aboutir. Elle pourrait toutefois mettre en évidence un effet structurant des infrastructures routières sur le tissu urbain et périurbain.

Une étude rétrospective a été menée dans ce sens dans l'objectif d'évaluer la pertinence de la démarche. Elle a porté sur la dynamique de l'urbanisation de l'agglomération de Bayeux et s'est appuyée sur des vues aériennes du site, des cartes et documents d'urbanisme sur les cinquante dernières années, depuis la construction du by-pass.

Sa représentation ci-contre (*source: DDE 14 / Service Aménagement Urbanisme*) donne lieu à quelques explications et commentaires. Le by-pass est marqué en rouge. Les zones urbanisées sont en ocre. Dans la vue finale, les zones urbanisées à vocation d'activité sont colorées en vert. Les faits les plus marquants sont:

- la péri urbanisation des axes centripètes dans l'enceinte aussi bien qu'en dehors du by-pass,
 - l'effet tâche d'huile urbaine jusqu'au périmètre du by-pass,
 - une forte poussée au nord-ouest de l'agglomération hors du territoire de Sattit-Vigor-le-Grand,
 - une poussée urbaine au sud-est au point de convergence de la RN 13 et du coude de la voie SNCF, où a été aménagée la zone industrielle de Bayeux.
- La zone non urbanisée au nord de la ville et au sud du by-pass correspond à un site protégé 2 ND (au POS) qui est une extrémité de la coulée de verdure qui s'étend au nord le long de l'Aure.

Dans la perspective du long terme (20 ans), la zone interstitielle entre Bayeux et la déviation pourra faire l'objet d'une étude de ce type. En arrière fond se posent des questions similaires à: l'effort d'aménagement au sud avec la déviation, volonté politique de Bayeux-Intercom, pourra-t-il contrecarrer la propension constatée d'expansion vers le littoral ?

ANALYSE SPATIALE LOCALE DE L'URBANISATION

Il s'agit maintenant de mesurer l'impact des échangeurs/diffuseurs, des tendances à la péri urbanisation des routes déclassées ou tout autre phénomène affectant l'organisation spatiale rurale ou urbaine.

Une étude rétrospective a donc été menée sur la section Caen - Villers-Bocage de la future Autoroute des Estuaires A 83 (RN 175 actuellement). L'historique de l'ouverture des tronçons est le suivant:

Tronçon n°1:

1ère phase: mise en service d'une 7m, sans échangeur à Verson.

2ème phase: doublement sans échangeur à Verson en Décembre 86, ouverture du demi-échangeur en Septembre 1987 et de l'échangeur complet en Décembre 1988.

Tronçon n°2: mise en service en 1991.

Tronçon n°3: mise en service en 1993.

Ce document (*Source: DDE 14 / Service Aménagement Urbanisme*) permet de localiser les permis de construire et les lotissements accordés depuis 1981 (exceptions faites des permis de construire sur les premières communes du trajet Caen - Villers-Bocage). Le nombre de lots pour chaque lotissement y figure.

On y constate:

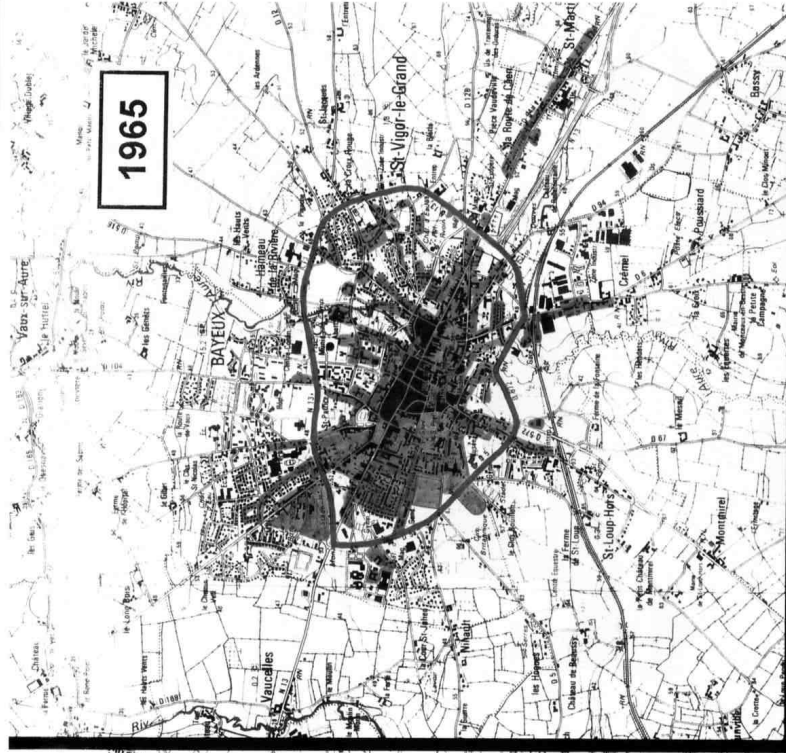
- l'absence de corrélations nettes et immédiates entre construction et réalisation d'une infrastructure,
- la péri urbanisation de l'ancienne RN 175 suite à son déclassement. En effet, des permis jusqu'alors refusés se voient légitimement accordés,
- la barrière d'expansion urbaine vers le nord que constitue la nouvelle RN 175 sur les communes de Verson, Mouten, Mondrainville et Granville-sur-Odon,
- et l'aménagement de zones artisanales - vitrines sur le tracé de la RN 175.



1944



1955



1965



1978



1984



Etat actuel
avec Zones d'activité

URBANISATION EFFECTIVE, SICLONE

Les tendances à l'urbanisation peuvent être dégagées par le suivi des permis de construire. Plus précisément, il est possible de suivre les logements torisés, ceux dont les travaux ont débuté et ceux dont la construction est achevée.

La DDE du Calvados et la Direction Régionale de l'équipement se sont dotées depuis 1988 d'un observatoire assurant un tel suivi, nommé SICLONE. Il est alimenté par les services instructeurs. L'exploitation des données produites par cet observatoire est aisée. En effet, les informations sont communales et annuelles (statistiques GEOKIT) et peuvent être traitée rapidement par des moyens bureautiques.

La nature de la destination du terrain y est notifiée. On peut ainsi se faire une idée des volontés locales (construction de bâtiments agricoles, de bureaux, de zones de stockages, implantation d'industries, de commerces ou d'établissements publics, etc). On y obtient également le mode de financement de la construction (PLA, PAP). Ainsi outre les tendances à l'urbanisation effective locale, on y suit précisément le parc locatif social. Seule la commune de Bayeux possède un parc locatif social dans la zone concernée par la déviation.

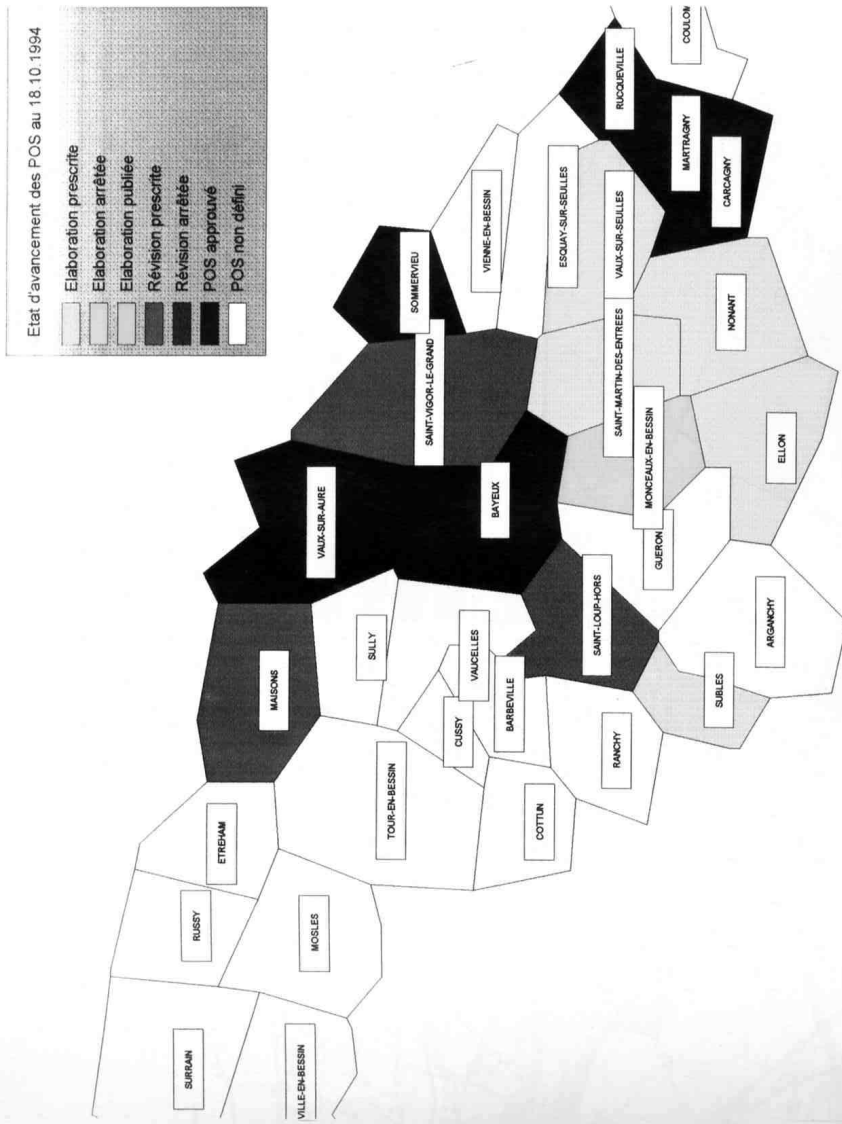
La mesure des logements commencés pourra faire l'objet d'un suivi annuel, de préférence à la mesure de l'achèvement des travaux qui n'est pas toujours déclaré.

* * *

URBANISATION INTENTIONNELLE

Le Plan d'Occupation des Sols (POS) est un document communal d'urbanisme opposable au tiers. Il définit la classification des terrains.

Voici ci-après l'état d'avancement des POS du secteur de la déviation. On remarquera que les communes qui en sont dotées ou sont en cours d'élaboration participent soit au développement de la plaine de Caen soit à l'aménagement vers le littoral (Nord, Nord-Est et Est de Bayeux).



Source: DDE 14/ Service Aménagement Urbanisme

La carte de synthèse de droite regroupe les POS des communes touchées par la déviation et en possédant un. Un plan d'occupation des sols permet de se faire une idée de l'aménagement et de l'urbanisation intentionnels en matière:

- de zone d'habitat (zones NA, INA),
- de zones d'activité (zones NAE, INAE).

On y voit la volonté d'aménagement de grandes zones d'activités (extension de la ZI de Bayeux, aménagement des ZA concurrentes de Saint-Martin-des-Entrées et de Saint-Loup-Hors).

Ce document permet également de se faire une première idée de la nature de l'aménagement des terrains rencontrés par la déviation: habitations, paysage agricole, coulée de verdure ou ZA ?

Le suivi de son évolution permet de dégager la trame historique de l'aménagement de ces communes.



Zones UA, UB, UC

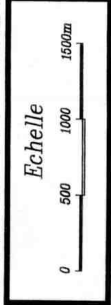
Zones NA et 1NA

Zones UE (Activité)

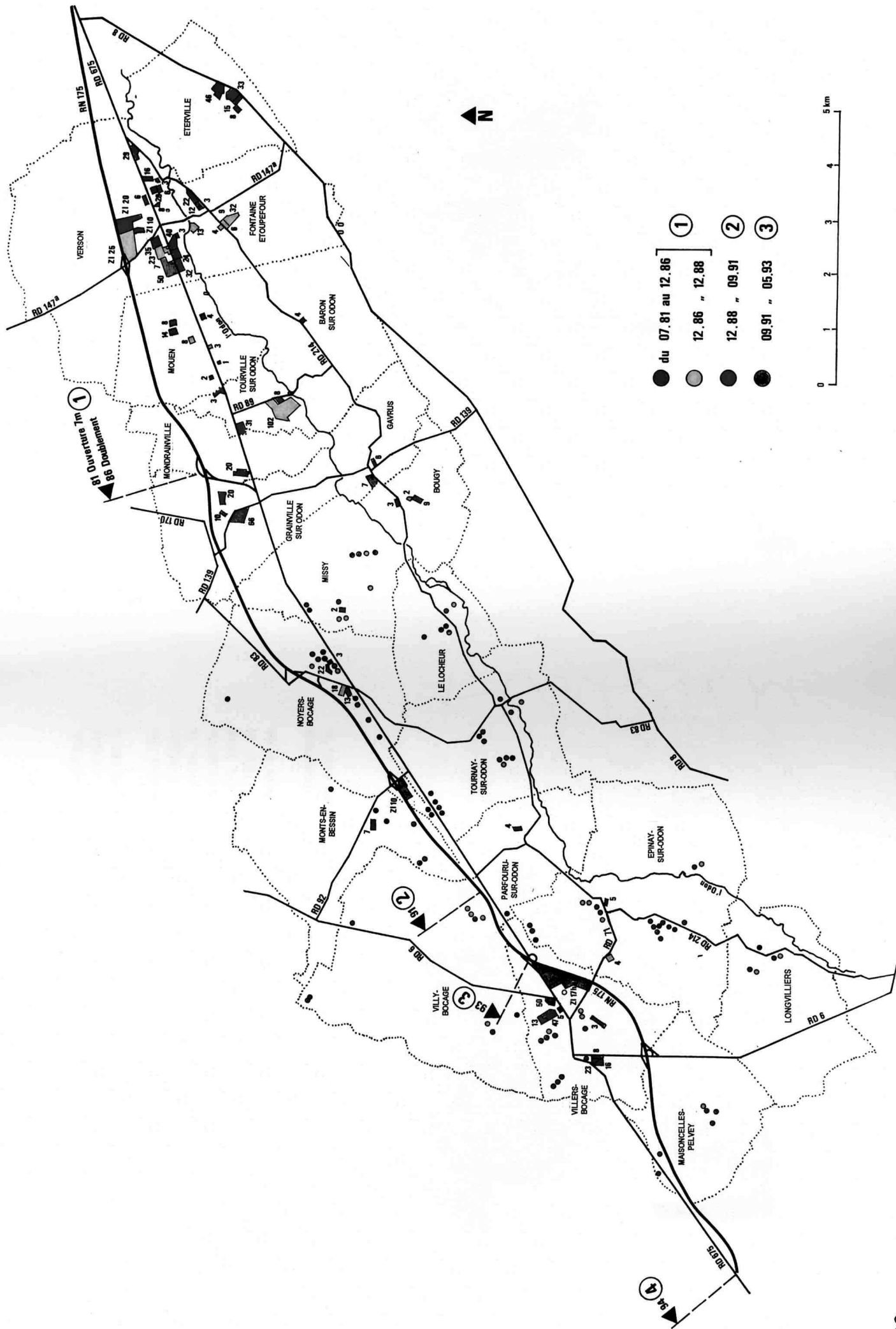
Zones NAe ou 1NAe (Activité)

Zones NC

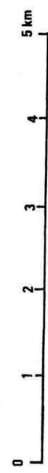
Zones ND



Immuné de St-Gabriel-Brié



- du 07.81 au 12.86 ①
- 12.86 " 12.88 ②
- 12.88 " 09.91 ③
- 09.91 " 05.93 ③

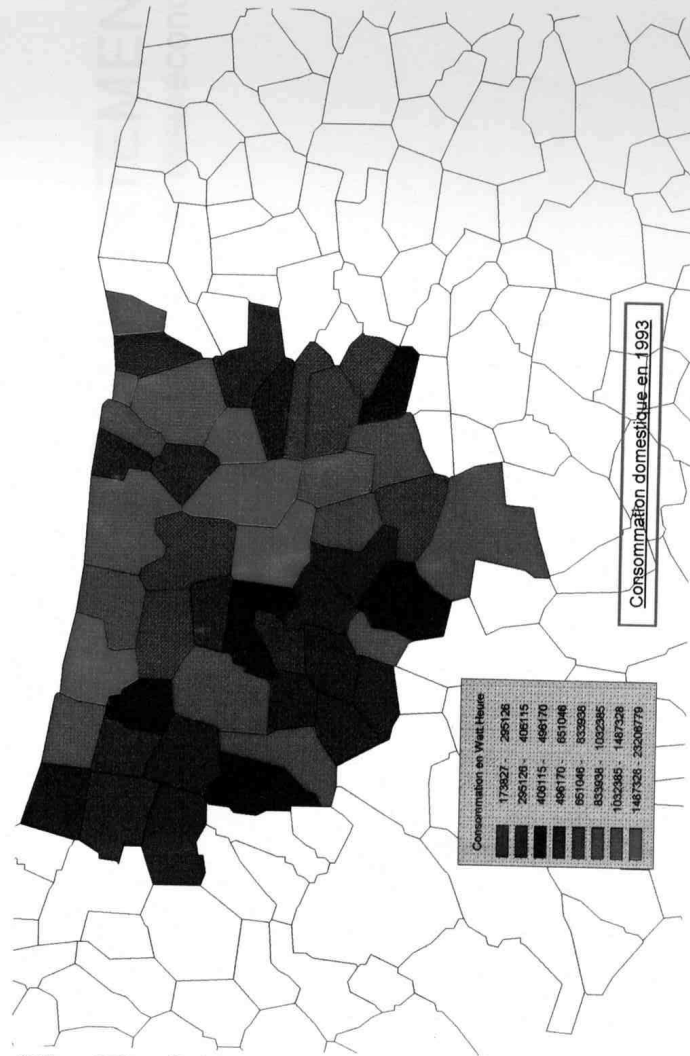


CONSOMMATION ELECTRIQUE DOMESTIQUE

La consommation domestique d'électricité basse tension (chauffage, électroménager, éclairage domestique) et plus particulièrement son évolution pourrait être un indicateur synthétique de l'ampleur de l'activité humaine à l'échelle communale.

Le fichier des consommations EDF est en effet depuis peu communal. En vue de pouvoir éclairer leur Schéma Directeur des Réseaux, EDF (Energie Normandie plus exactement) s'intéresse aux corrélations subodorées entre la réalisation d'une infrastructure et l'augmentation de l'activité consommatrice d'énergie. Ce fichier informatisé autorisant des sélections communales peut fonder les analyses statistiques. La convergence d'intérêts entre la DDE et EDF/GDF Services a ouvert la voie à une collaboration et concrètement à un échange de données.

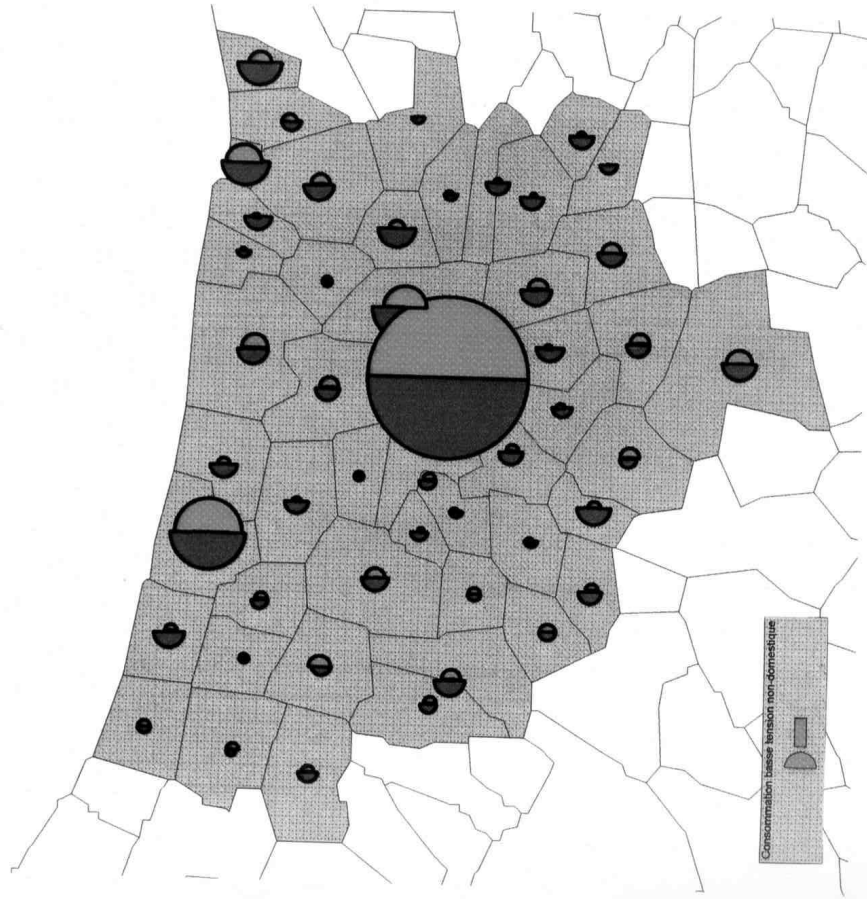
Au titre du point zéro est représentée ci-dessous la consommation électrique domestique en 1993. On notera la forte corrélation (attendue!) avec la carte de la population 1990.



Source: EDF/GDF Services de Caen

Un suivi relatif de la consommation devrait se révéler plus pertinent qu'une étude des consommations absolues. En effet l'évolution de la consommation est sensible aux modifications des habitudes des consommateurs, aux progrès en isolation des habitats, au gain en matière de qualité du chauffage électrique, au process de distribution et également à la concurrence d'EDF/GDF.

En préambule à la partie consacrée au suivi des comportements socio-économiques, il n'est pas inintéressant de mettre en parallèle les consommations basse tension domestique et non domestique (c'est-à-dire à usage professionnel de faible puissance) en 1993. Cette apposition permet la comparaison entre la consommation des particuliers et la consommation liée aux activités sur le territoire de la commune.



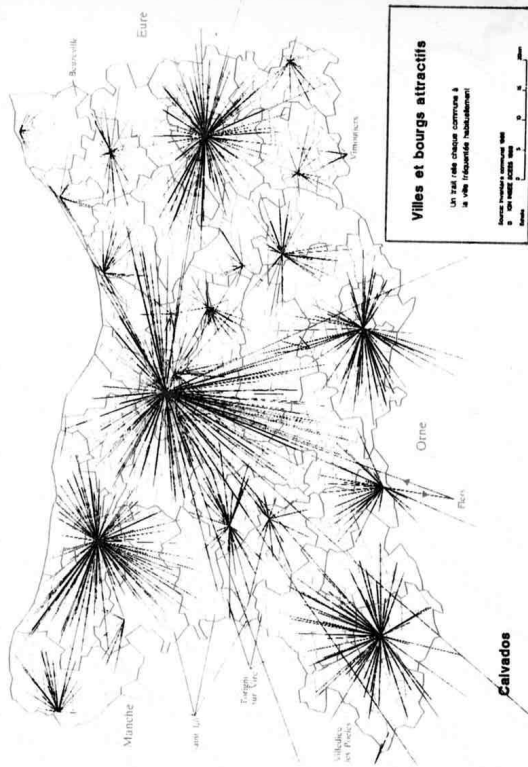
Source: EDF/GDF Services de Caen

COMPORTEMENTS SOCIO-ECONOMIQUES

Description du tissu économique à partir du point de vue du particulier

EMPLOI ET STRUCTURE DE L'EMPLOI

Le suivi de l'emploi peut se faire à deux échelles. Soit à l'échelle du bassin d'emploi, soit à l'échelle de l'agglomération bajocasse, les autres communes du bassin d'emploi étant alors considérées comme exogènes. La constitution de Bayeux comme bassin d'emploi (sous-zone d'emploi) se justifie par le graphe du rayonnement des communes de l'**inventaire communal de 1988**:



Source: INSEE / Inventaire communal 1988

EMPLOI DIRECT ET SEMI-DIRECT

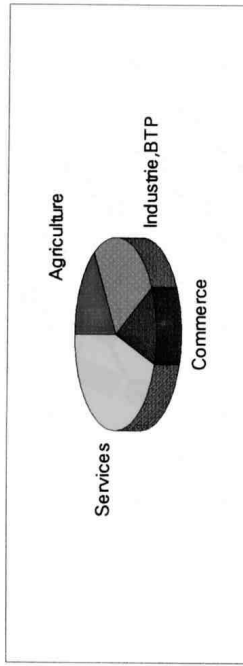
L'emploi direct lié à la réalisation de la déviation fera l'objet d'une étude spécifique. On doit pouvoir s'attendre à 2 à 3 emplois par million de francs investis, pendant les travaux. La redistribution des emplois du BTP sur la Région pourra être synthétisée sous la forme d'une carte du type ci-contre (Source: DDE 14 / SEGT). Il en sera de même de l'emploi indirect (entretien après mise en service, aires de service, gendarmerie) évalué à 3 emplois au kilomètre sur une voie autoroutière.

SUIVI DE L'EMPLOI INDUIT

L'échelle de la déviation ne permet pas, à mon sens, de suivre de façon intelligible les effets que pourrait avoir la déviation sur les emplois du tissu socio-économique. Les études du SETRA et de la SAPRR ont montré que, même à l'échelle de la traversée départementale d'une autoroute, les effets constatés pouvaient aisément être mis en doute.

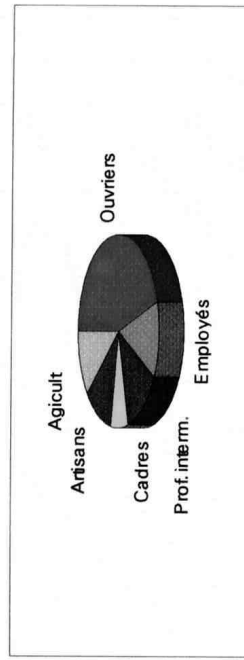
Aussi devra-t-on se contenter d'un suivi plus traditionnel de l'emploi local en cherchant à s'interroger sur les **changements qualitatifs** du comportement des actifs et de la structure de l'emploi.

La population active du bassin d'emploi de Bayeux (65,5 % au dernier recensement) est stable. Les actifs se répartissent par secteur d'activité comme suit:



Source: CCI de Caen / Observatoire économique local

Leur répartition par catégorie socioprofessionnelle s'apparente à:



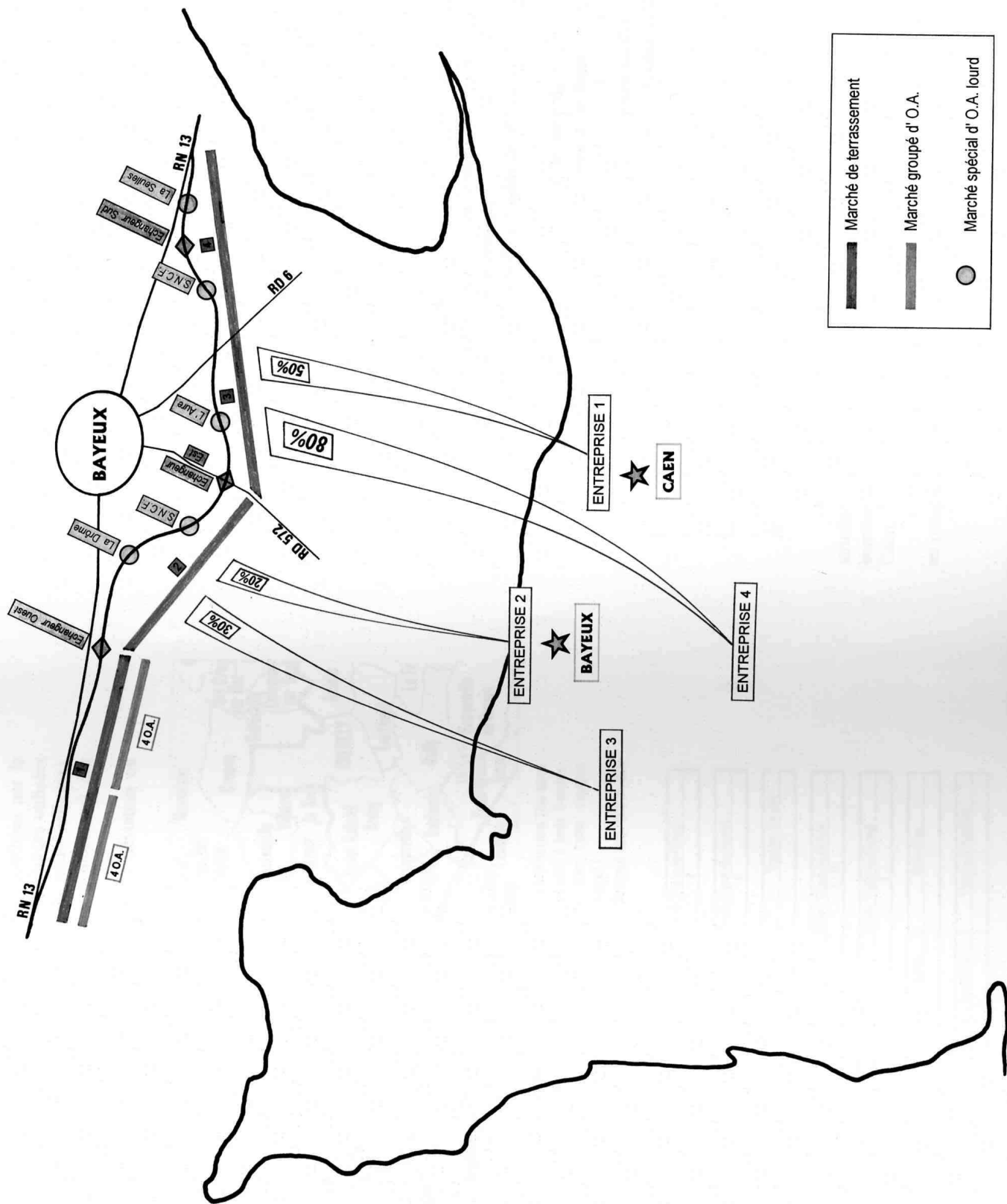
Source: CCI de Caen / Observatoire économique local

Les migrations alternantes journalières (relations domicile-travail) sont consignées dans les deux tableaux suivants. Le premier évalue la population habitant à Bayeux et travaillant à l'extérieur. Le second considère les actifs venant de l'extérieur travailler dans l'agglomération bajocasse.

	Agglo. de Caen	Agglo. de Cherbourg	Agglo. de Saint-Lô	de Agglo. de Carentan	de Agglo. de Isigny sur Mer	de Valognes	Sorties ttes directions
Bayeux	452	65	32	8	24	3	1845

	Caen	Tour-en-Bessin	Saint-Lô	Mosles La Cambé	Carentan	Isigny sur Mer	Valognes	Total Entrées	
Bayeux	415	82	44	38	16	13	12	2	4795

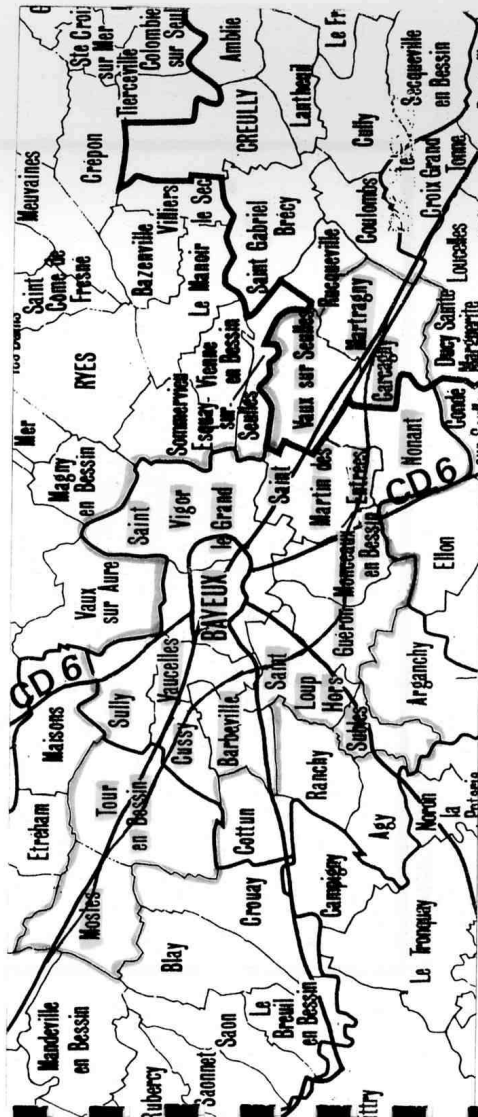
Source: INSEE / Recensement 1990



L'OFFRE COMMERCIALE

L'objectif est ici de suivre l'équipement des communes touchées par la déviation en termes de prestation offerte au consommateur. Les sources utilisées sont les pages jaunes de l'annuaire téléphonique (simple mais efficace), l'inventaire communal de 1988 (rigoureux mais ancien) et éventuellement des recoupements (terrain, sollicitation des maires).

La zone d'étude comprend les communes touchées par la déviation ou susceptible de voir leur équipement commercial affecté :



Force est de constater que les communes touchées directement par la déviation (ce sont des communes rurales) sont totalement sous-équipées. Bayeux semble pourvoir à leur besoin. Saint-Vigor-le-Grand à son échelle (2000 habitants) subit le même sort (son unique boulangerie est celle de son Intermarché et n'apparaît donc pas dans l'inventaire).

Voici donc l'équipement relevé dans la zone délimitée ci-dessus au titre du point zéro :

Hypermarchés et Supermarchés	Bayeux	4	Saint-Vigor-le-Grand	2				
Alimentation générale	Bayeux	7	Saint-Vigor-le-Grand	0				
Boulangerie / Pâtis.	Bayeux	14	St-Vigor-le-Grand	0	Carcagny	1	Tour-en-Bessin	1
Boucherie / Charcuterie	Bayeux	7 / 9	Saint-Vigor-le-Grand	2 / 0				
Fruits et légumes	Bayeux	6	Saint-Vigor-le-Grand	1				
Stations-service	Bayeux	6	Saint-Vigor-le-Grand	0	Vaucelles	1		
Cafés, bars, brasseries / tabacs	Bayeux	20 / 4	Saint-Vigor-le-Grand	0 / 0	Vaux-sur-Seulles	1		

LA DEMANDE COMMERCIALE

La Chambre de Commerce et de l'Industrie de Caen a créé en 1993 un observatoire économique local sur Bayeux et son bassin d'emploi. Le propos de l'observatoire est de dresser un état de l'économie locale et plus spécifiquement du commerce local. Un des comportements socio-économiques fondamentaux y est analysé : la demande commerciale. Or cette demande tient fortement compte de l'infrastructure routière dans ses stratégies de consommation. Cette approche doit donc nous intéresser tout particulièrement.

Pour la Direction Régionale de l'Équipement, Bayeux est un pôle d'habitat disjoint de celui de Caen. Du point de vue de la demande commerciale c'est aussi un pôle (majoritairement) autonome. Bayeux est ainsi un pôle structuré (c'est-à-dire d'évasion alimentaire inférieure à 10 % (C'est également le cas de Caen, Lisieux, Vire et Honfleur-Trouville). L'influence proche de Caen pourrait induire une transition qualitative et déstructurer ce pôle de consommation. D'où la nécessité de cet observatoire.

Les analyses cartographiques issues de cette étude partiellement reproduites ici sont d'une grande richesse. Se concentrant spécifiquement sur les effets des infrastructures routières, on constate :

- le pouvoir pénétrant de la RN 13 à l'ouest de Bayeux jusqu'à Isigny-sur-Mer,
- l'influence de l'agglomération de Saint-Lô le long de la RD 572. Il y a captation des consommateurs par l'agglomération de Saint-Lô et ce, assez loin au sein de l'aire d'influence de Bayeux.
- l'innervation territoriale marquée des départementales au sud de Bayeux. Les départementales qui sont centripètes au départ de Bayeux contribuent à étendre son influence commerciale.

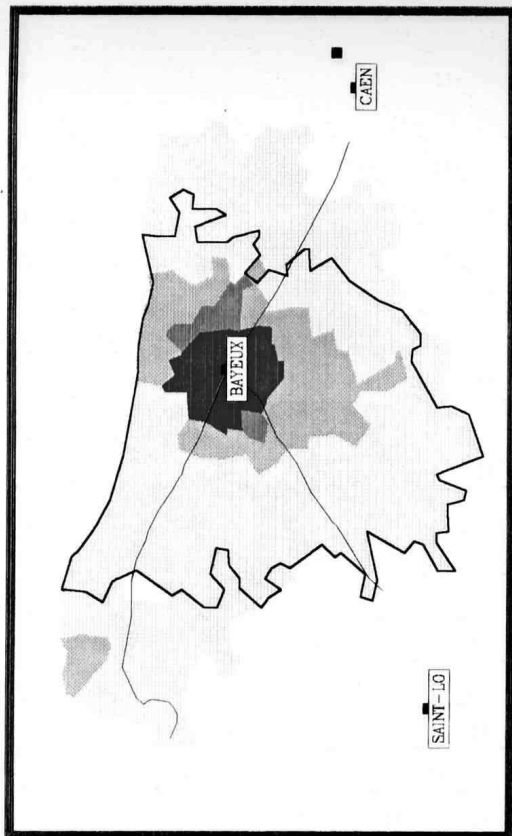
- le clivage comportemental entre l'est et l'ouest de la région bajocasse pour une certaine catégorie de produits. De ce point de vue, on qualifie alors Bayeux de demi-pôle,
- la déstructuration du pôle pour une autre catégorie de produits au profit de Caen.

On n'imagine pas que la déviation ne puisse pas induire des modifications structurelles tant les axes routiers semblent fournir une armature à la demande commerciale. Les demi-pôles bajocasses risquent ainsi de disparaître au profit de Caen.

Cette étude sera reconduite régulièrement par la CCI (tous les cinq ans) sur un panel d'individus ayant accepté d'y participer de nouveau régulièrement.

**PRODUITS ALIMENTAIRES
ATTRACTION BAYEUX**

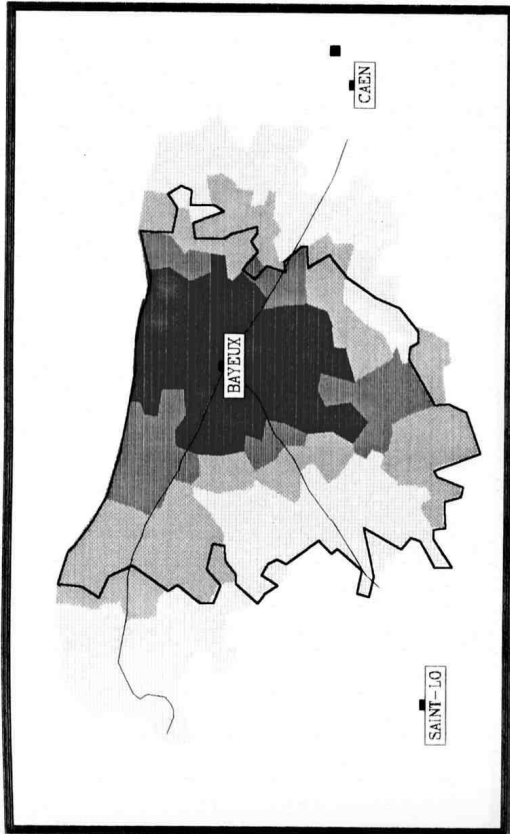
Produits portés par un commerçant traditionnel



Source MS&A 1993

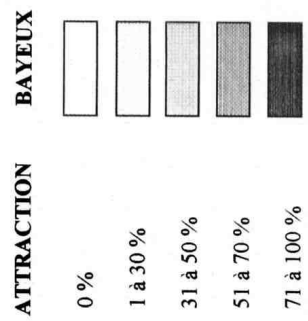
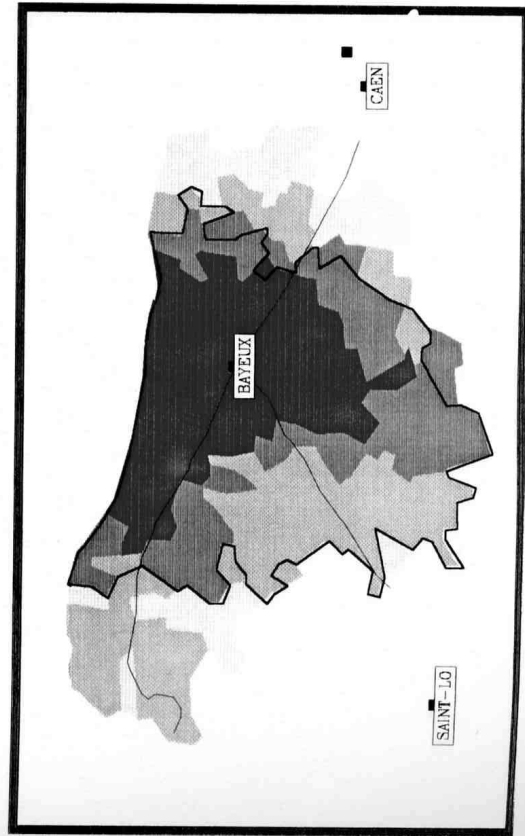
**PRODUITS ALIMENTAIRES
ATTRACTION BAYEUX**

Produits dits de "Supermarché"



Source MS&A 1993

Produits Hypermarchés

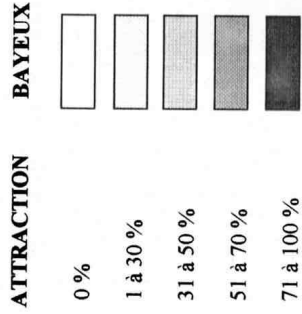


**PRODUITS NON ALIMENTAIRES
ATTRACTION BAYEUX**

Produits portés par un commerçant traditionnel

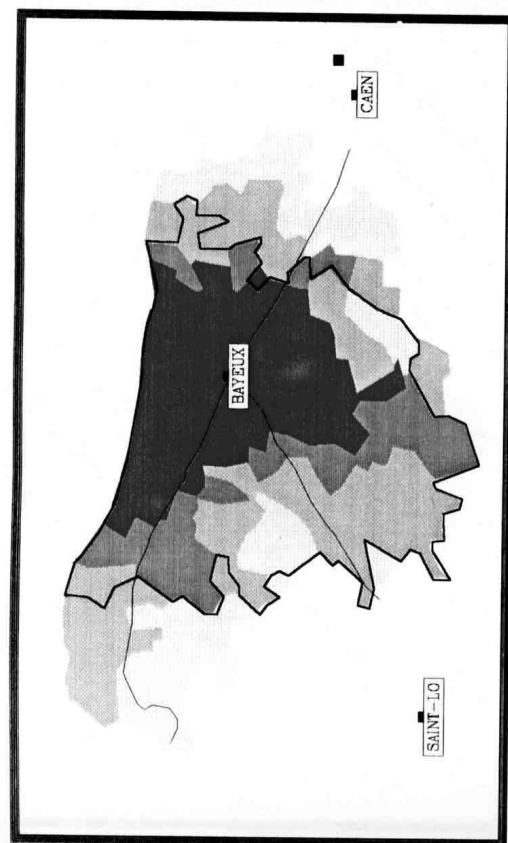


Source MS&A 1993



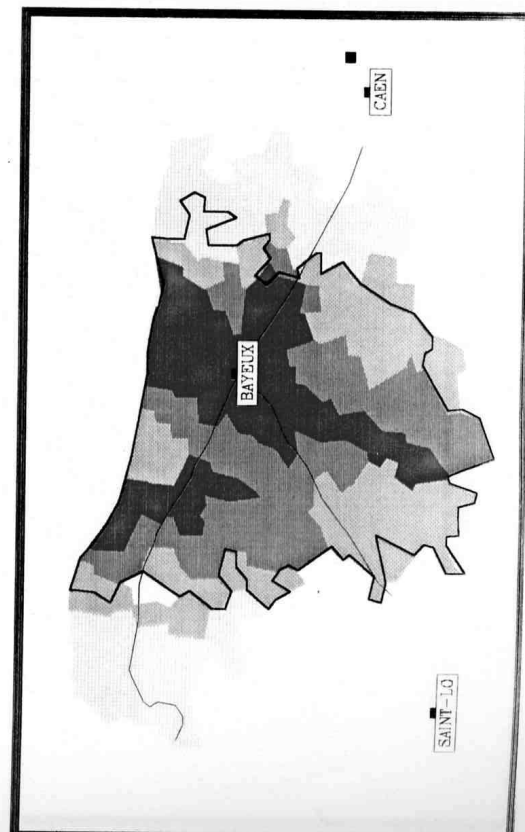
**PRODUITS NON ALIMENTAIRES
ATTRACTION BAYEUX**

Produits portés par la grande surface alimentaire



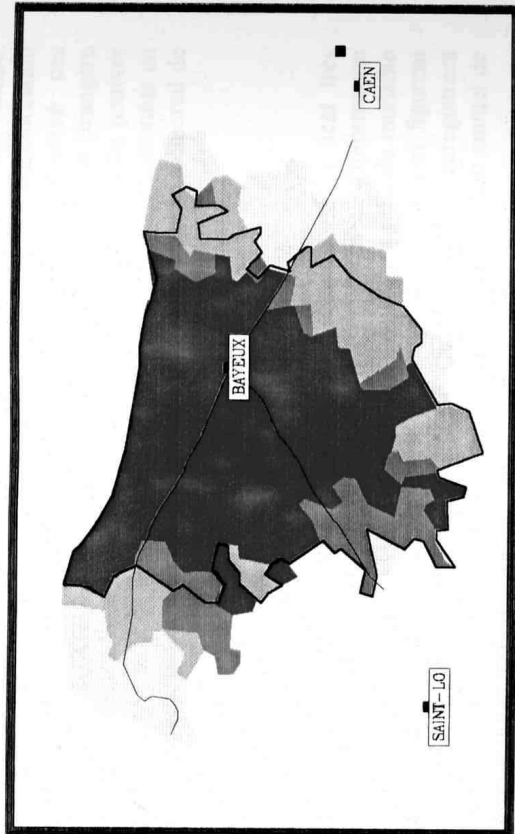
Source MS&A 1993

Produits portés par les magasins spécialisés non alimentaire



**EQUIPEMENTS DE LA PERSONNE
ATTRACTION BAYEUX**

Produits maintenant un pôle d'attraction bayeusain



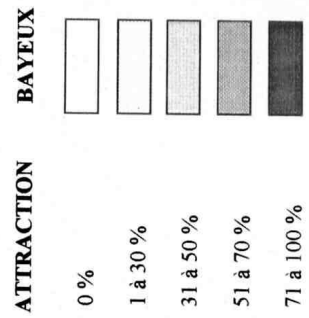
Source MS&A 1993

**EQUIPEMENTS DE LA PERSONNE
ATTRACTION BAYEUX**

Produits maintenant un demi-pôle d'attraction bayeusain



Source MS&A 1993



Produits pour lesquels Bayeux n'est plus un pôle



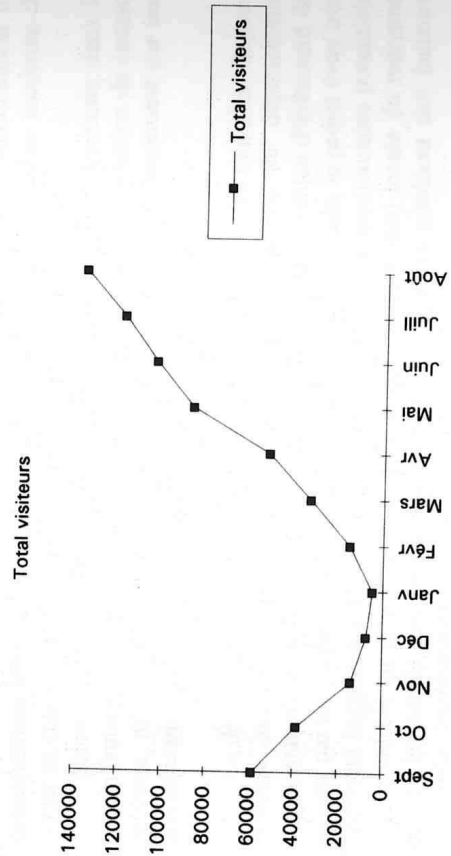
LE TOURISME

Le Tourisme reste une activité essentielle pour la ville de Bayeux et sa périphérie. Le chiffre d'affaires des entrées à la Tapisserie de la Reine Mathilde représente 15 % du budget de la ville! La fréquentation anglo-saxonne compte pour presque la moitié de l'activité touristique pendant six mois de l'année. D'autre part un touriste étranger sur deux est anglais (mais la commémoration cinquantenaire du débarquement sur deux est anglais (mais la commémoration cinquantenaire du débarquement a cette année fortement accentué ces proportions). Enfin le Bessin concentre une grande partie de la clientèle étrangère du département. Le tourisme bajocasse repose encore beaucoup sur le pouvoir attractif de la tapisserie et de la cathédrale. Tandis que la tapisserie constitue un des deux pôles touristiques majeurs du Calvados (le second étant le mémorial de Caen).

* * *

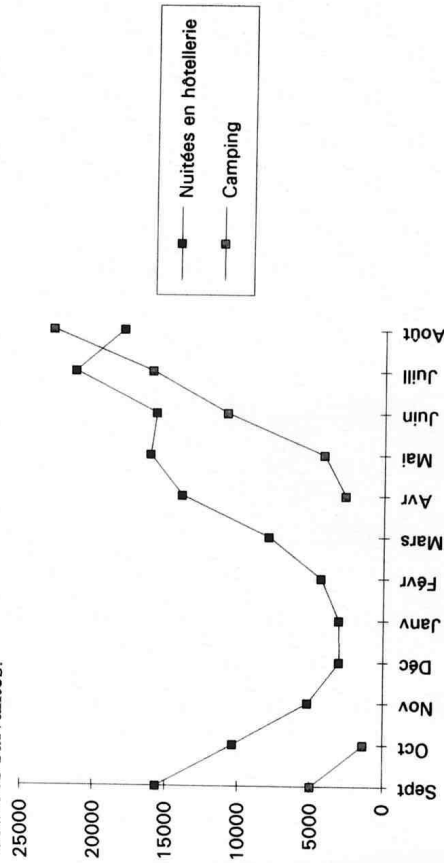
Le Comité Départemental du Tourisme du Calvados (CDT) tient très régulièrement à jour son observatoire (données RIET pour Réseau d'Information des Etablissements du Tourisme) qui renseigne précisément sur l'état du tourisme des quatorze pays du calvados retenus par le comité. Parmi ceux-ci figurent Bayeux, le Bessin intérieur et le Bessin littoral. Outre les nuitées enregistrées mensuellement dans l'hôtellerie et le camping, le CDT dresse un bilan annuel de chaque pays et notamment de Bayeux.

La fréquentation des lieux de visite dans Bayeux ces derniers mois possède l'allure suivante:



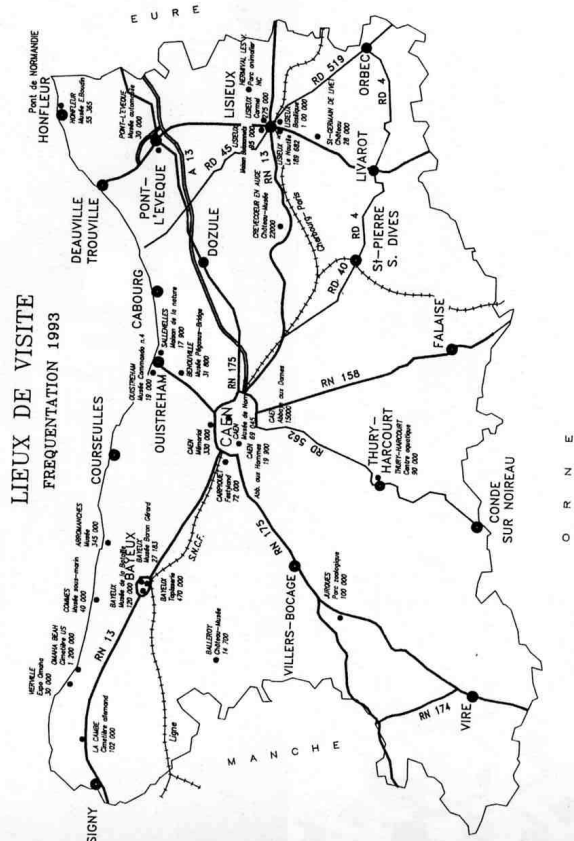
Source: CDT du Calvados / RIET. Attention à l'affluence accrue due à la commémoration du débarquement.

Le suivi des nuitées en établissement hôtelier et en camping donne les courbes suivantes:



Source: CDT du Calvados / RIET. Attention à l'affluence accrue due à la commémoration du débarquement.

Les grands sites touristiques du calvados font également l'objet d'une mesure annuelle de la fréquentation. Ils sont représentés sur la carte suivante (1993):

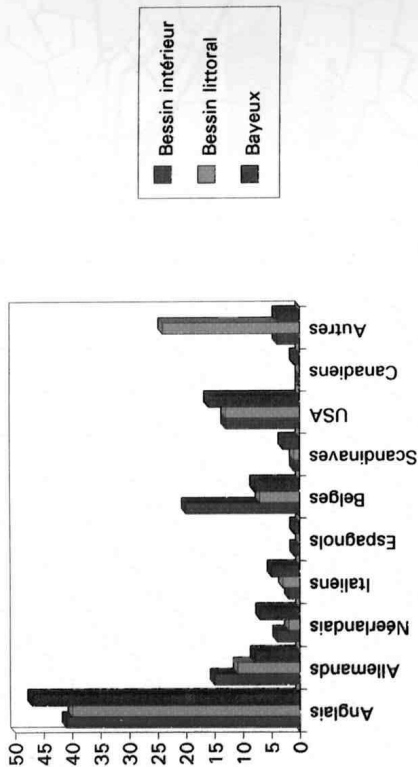


Source: CDT du Calvados / RIET.

BAYEUX

CALVADOS
NORMANDIE
FRANCE

Enfin, pour se convaincre de la prédominance de la clientèle anglo-saxonne sur l'ensemble de la population touristique étrangère, voici l'origine des touristes étrangers dans le Bessin en 1993:



Source: CDT du Calvados / RIET.

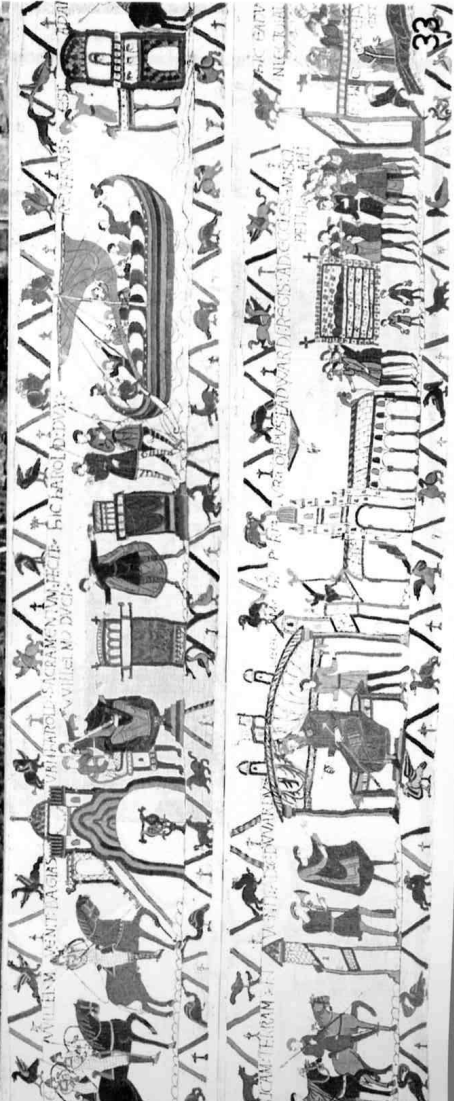
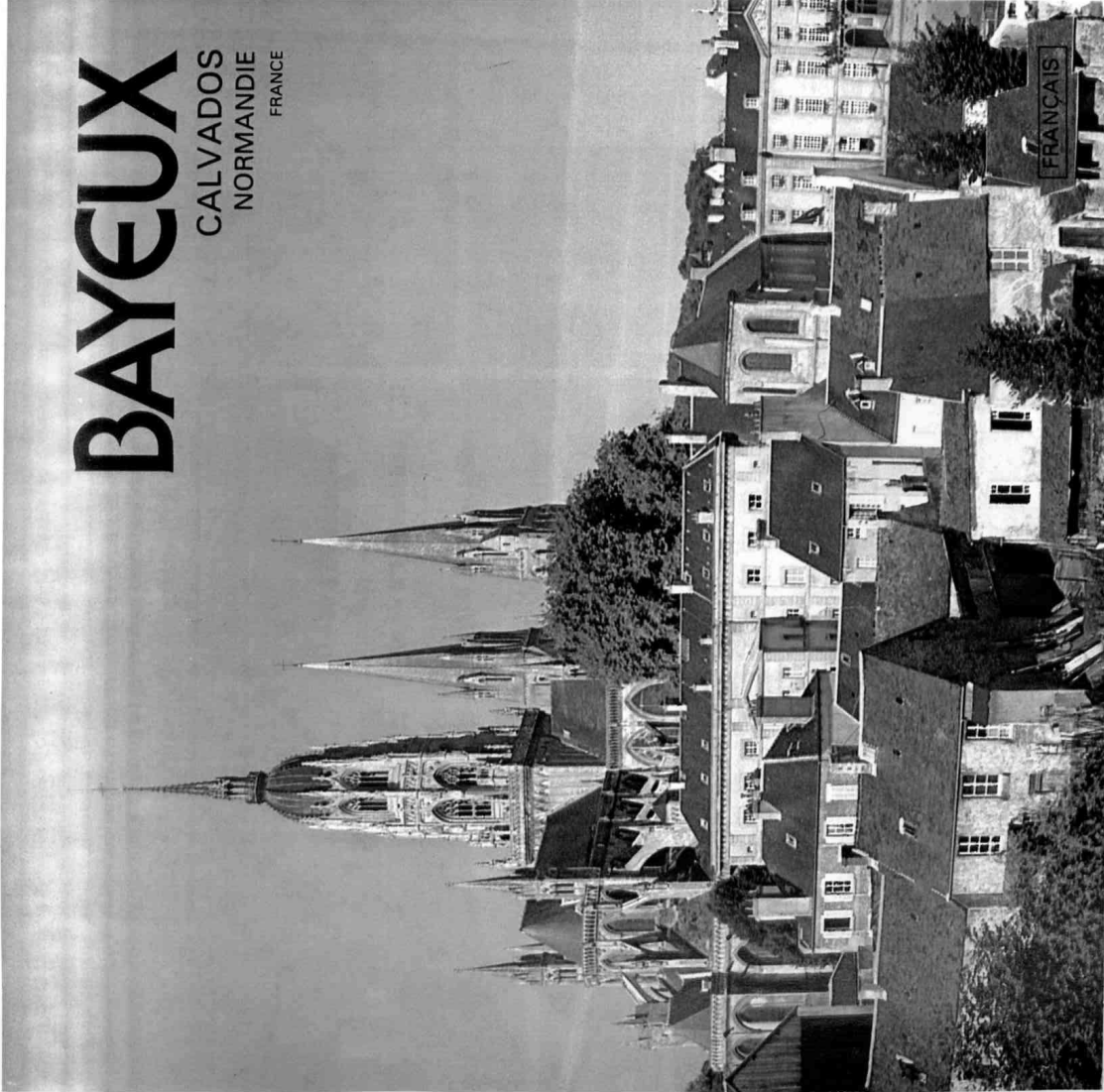
* * *

Si l'on fait abstraction de l'impact très positif de la commémoration du débarquement allié, le tourisme dans le Bessin stagne et la durée moyenne du séjour en camping plafonne (à environ 3 jours).

Selon la charte de Bayeux-Intercom, la promotion du tourisme dans le Bessin (sinon à l'échelle de l'intercommunalité) passe par la promotion de circuits de visite, par une prestation d'accueil vivement améliorée et finalement par une diversification des activités offertes.

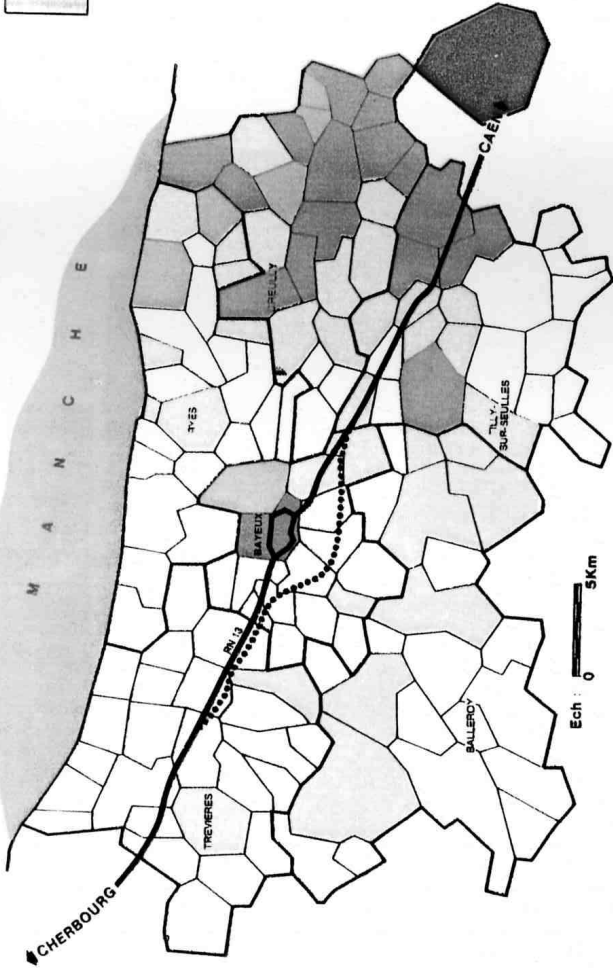
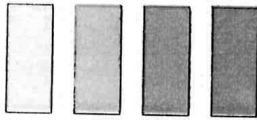
La déviation en tant que telle ne devrait pas éloigner les touristes. Bayeux demeure avec Honfleur un des deux phares touristiques du département. L'implantation de la déviation ayant été décidée au sud, le risque d'évitement de Bayeux par les plages du débarquement disparaît. D'autre part, le projet évite très largement l'agglomération bajocasse et ne s'adresse guère aux touristes potentiels encore indécis quant à leur visite de Bayeux. La promotion locale du tourisme comme les santés des monnaies nationale et étrangères semblent des facteurs davantage déterminants.

Cependant, la bonne accessibilité des données RIET proposées autorise un suivi profitable.



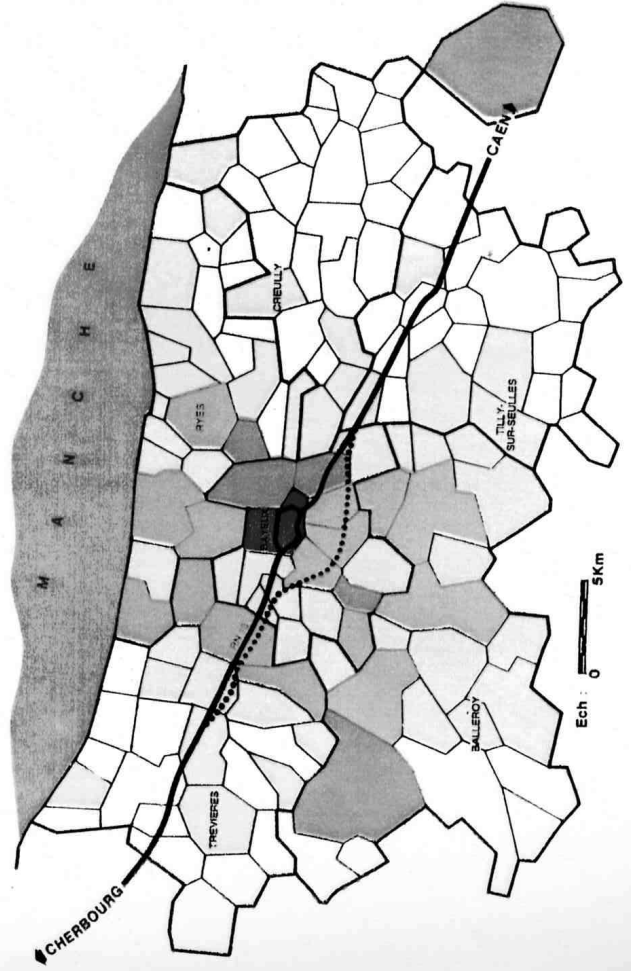
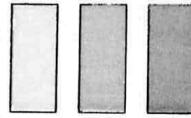
AIRE D'ATTRACTION DES EMPLOIS DE CAEN

de 10 à 50 entrées
de 50 à 100 entrées
de 100 à 500 entrées
plus de 500 entrées



AIRE D'ATTRACTION DES EMPLOIS DE BAYEUX

de 10 à 50 entrées
de 50 à 100 entrées
de 100 à 500 entrées



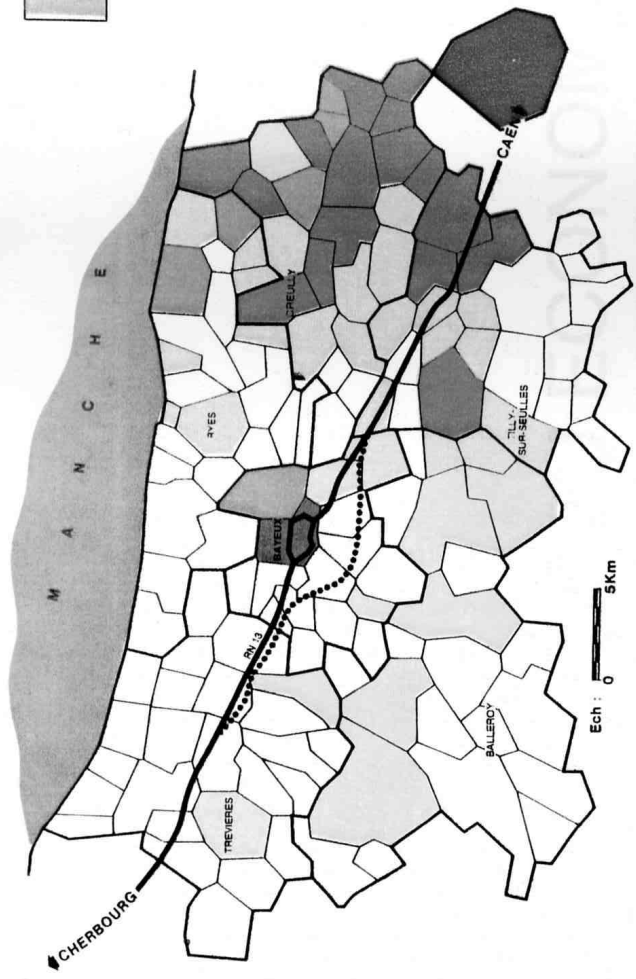
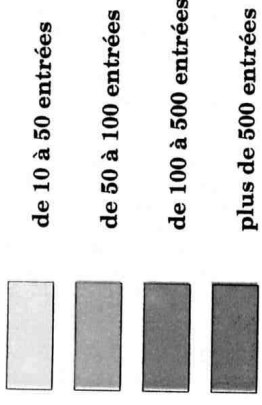
Il a été vu plus tôt que les migrations alternantes entre Caen et Bayeux constituaient une grande part des déplacements domicile-travail au départ de Bayeux. La CCI a évalué le volume des migrations entre les deux unités urbaines:

De Bayeux vers Caen: **576**

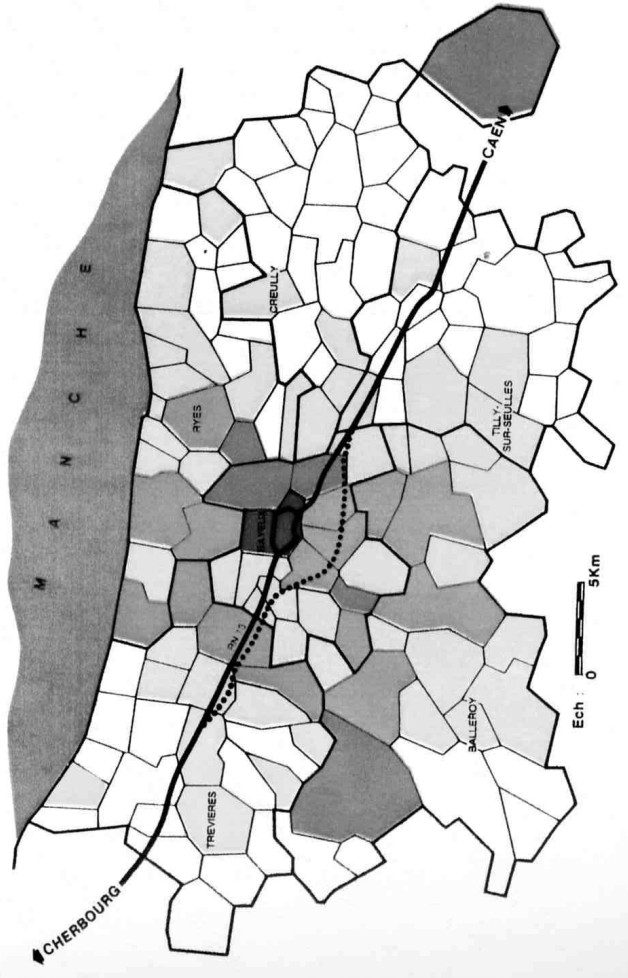
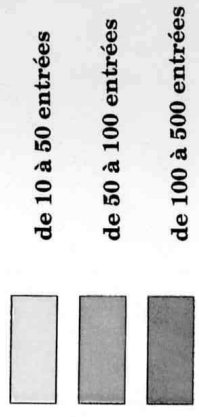
De Caen vers Bayeux: **538**

La CCI estime que cette migration a un retentissement important sur le commerce bajocasse.

AIRE D'ATTRACTION DES EMPLOIS DE CAEN



AIRE D'ATTRACTION DES EMPLOIS DE BAYEUX



Il a été vu plus tôt que les migrations alternantes entre Caen et Bayeux constituaient une grande part des déplacements domicile-travail au départ de Bayeux. La CCI a évalué le volume des migrations entre les deux unités urbaines:

De Bayeux vers Caen: **576**

De Caen vers Bayeux: **538**

La CCI estime que cette migration a un retentissement important sur le commerce bajocasse.

TISSU ECONOMIQUE PRODUCTIF ET DES SERVICES

AGRICULTURE

Bayeux et sa périphérie empiète sur deux secteurs ruraux distincts :

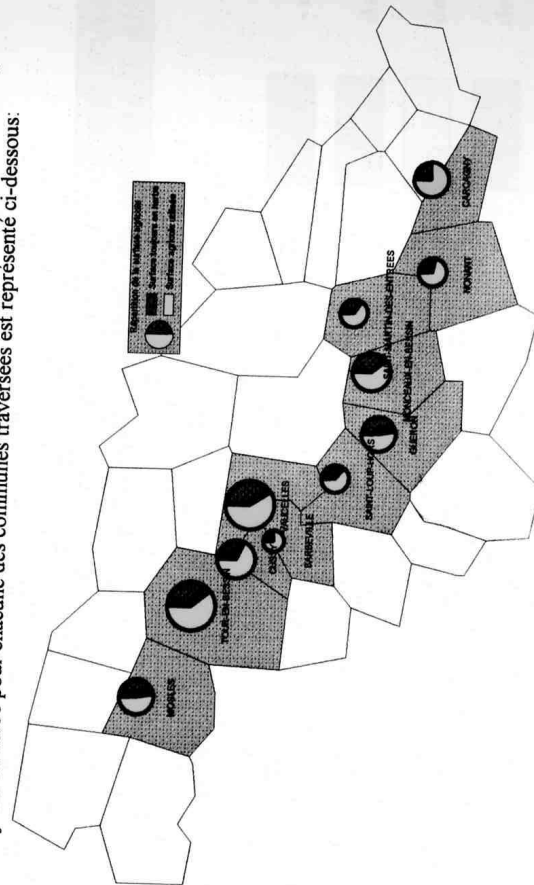
- le Bessin intérieur, région bocagère aux grandes parcelles en herbe, orienté vers l'élevage et la production laitière,
- et la plaine de Caen, aux vastes champs ouverts, dont l'activité est tournée vers la grande culture céréalière, industrielle et légumière, très mécanisée.

La carte ci-contre (en bas et à droite) illustre la distinction entre les deux zones (Source: *Iris Conseil & Chambre d'agriculture du Calvados*). Cependant, bien que d'environnements ruraux distincts, ces deux secteurs appartiennent à la même unité générale agricole.

Les sièges d'exploitation implantés sur chacune des communes traversées par la déviation se répartissent comme suit :

Communes	Nombre d'exploitations	Surface moyenne	Observations
Carcagny	6	25	1 exploitation de 109 ha
Nonant	12	43	
St-Martin-des-Entrées	11	47	
Monceaux-en-Bessin	8	55	
Guéron	13	72	
St-Loup-Hors	8	32	1 exploitation de 300 ha
Barbeville	5	55	
Vaucelles	8	38	
Cussy	5	66	1 exploitation de 300 ha
Tour-en-Bessin	21	31	
Mosles	21	36	

Le ratio de la superficie des surfaces agricoles utilisées et la superficie des prairies toujours en herbe pour chacune des communes traversées est représenté ci-dessous :



Source: Chambre d'agriculture du Calvados & RGA 1988

ETAT DE L'AGRICULTURE

La chambre d'agriculture a, pour l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique, constaté :

- Les exploitations sont de superficies moyennes majoritairement entre 30 et 50 ha.
- La production est tournée vers l'élevage laitier avec quelques cultures céréalières à l'Est de Bayeux (Saint-Martin-des-Entrées, Nonant et Guéron).
- L'équipement des exploitations est assez disparate.
- La moyenne d'âge des exploitants est de 50,7 ans proche de celle du département, mais la tendance est au vieillissement. De ce point de vue, l'avenir de l'agriculture locale est incertaine.

* * *

IMPACT DE LA DEVIATION

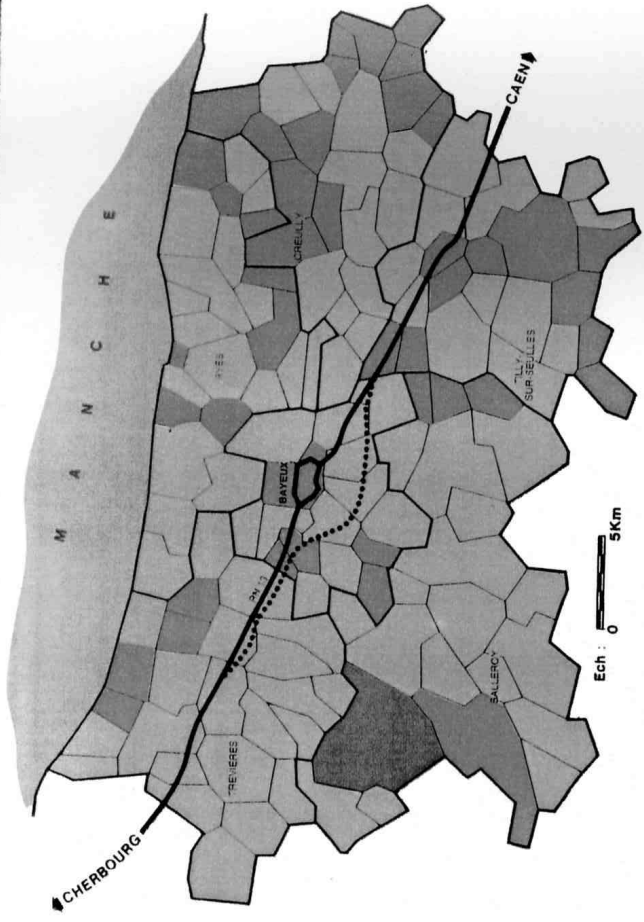
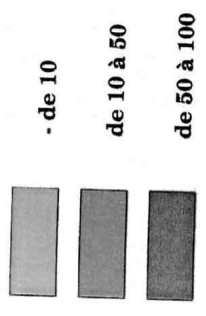
Il n'existe pas de règle absolue dans le domaine. En effet, si l'impact global du projet de déviation sur l'agriculture doit être fortement atténué par les procédures de remembrement, la réalisation de l'infrastructure pourrait se révéler particulièrement préjudiciable pour quelques agriculteurs pleinement touchés. Et ce particulièrement dans le contexte de la PAC qui réduit la marge de manoeuvre des exploitants. La chambre de l'agriculture du Calvados a dressé la liste des exploitations mises ainsi en difficulté.

* * *

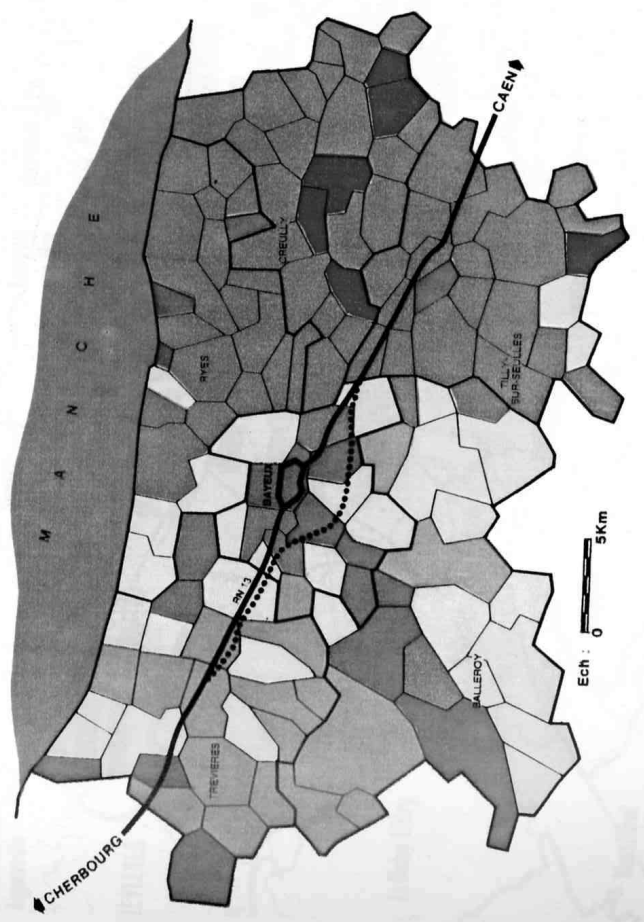
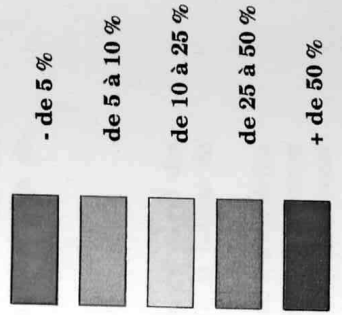
AMENAGEMENT FONCIER

Seul Saint-Martin-des-Entrées a fait l'objet précédemment d'un remembrement. Mais, pour l'ensemble des communes touchées, la dispersion des parcelles est faible. Les terrains des exploitations sont généralement d'un seul tenant avec ou non des îlots isolés éloignés. Trois commissions intercommunales de remembrement se sont constituées (Mosles, Tour-en-Bessin, Cussy, Barbeville pour la première; Saint-Loup-Hors pour la seconde; Monceaux-en-Bessin, Nonant, Saint-Martin-des-Entrées, Martragny, Carcagny et Vaux-sur-Seulles pour la troisième). La SAFER a d'ors et déjà acquis pour 130 ha de terrains, pour une emprise totale de 162 ha 50.

**NOMBRE D'ETABLISSEMENTS
AGRICOLES EN 1988**



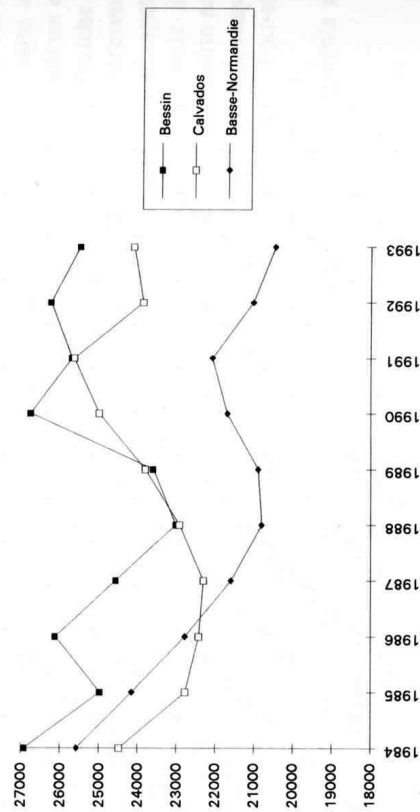
**PART DES CEREALES DANS LA
SUPERFICIE AGRICOLE UTILE**



MARCHE DU FONCIER NON-BATI

Afin de mieux resituer les prix pratiqués localement, voici représentées des statistiques globales à l'échelle du Bessin, du Calvados et de la Région.

Voici l'évolution du **prix moyen du foncier non bâti, vendu libre** sur les dix ans passés en F/ha. Ces données proviennent de l'observatoire du foncier de la SAFER.



Source: SAFER / Le marché foncier en Basse-Normandie 84/93

La SAFER met en garde quant à l'interprétation de ces statistiques. En effet, sous l'influence de la disparité de la qualité des terres et sous la pression de la PAC en matière de droits à produire ou à primes qui a renforcé cet écart, la notion de **prix moyen** appliqué à une région devient de plus en plus **artificielle**.

Le volume du marché total du foncier rural pour le Calvados est de 9,939 ha et de 26.458 ha pour la Basse-Normandie (mesuré sur l'ensemble des notifications à la SAFER). C'est un marché **dynamique** par le nombre de transactions et stable depuis trois ans.

* * *

Le suivi du foncier non bâti est un indicateur de la prise de valeur des terrains. Dans cette optique, la déviation pourrait contribuer à la hausse du marché.

Dans le souci d'en discriminer l'influence sur le marché local, il a été défini quatre zones d'intérêt autour du tracé de la déviation. Une zone périurbaine (secteur 1), une zone rurale agricole (secteur 3), et deux zones à l'est et à l'ouest de Bayeux accueillant l'infrastructure (secteurs 2 et 4).

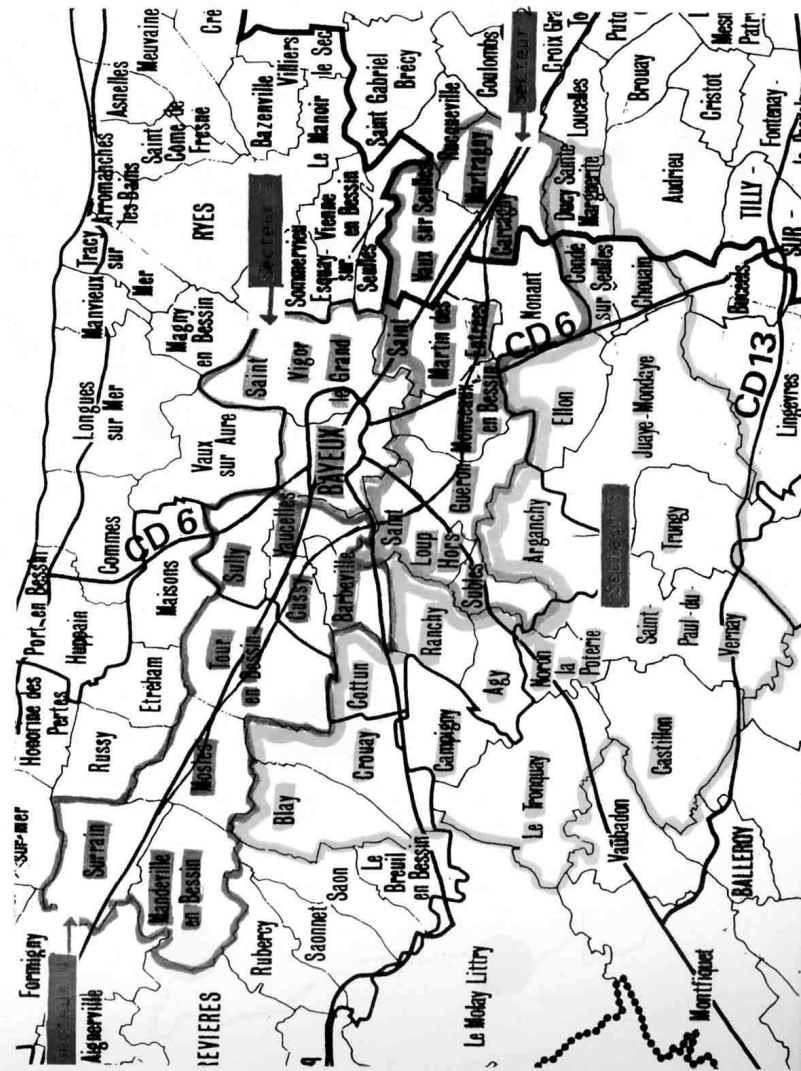
Au titre du point zéro, les prix moyens relevés (du 01/01/92 au 30/11/94) sont conformes à ce que l'on pouvait en attendre:

	Prix du foncier non bâti vendu libre total	Prix du foncier non bâti vendu libre à destination agricole
Secteur 1	73002	34323
Secteur 2	54908	30815
Secteur 3	26730	26392
Secteur 4	30711	22856

Source: Monsieur Husson, chargé de mission à la SAFER de Basse-Normandie.

Outre les valeurs relatives prévisibles, on notera que la différence entre les prix moyens du foncier non bâti total et du foncier non bâti à destination agricole permet de qualifier l'importance de l'agriculture locale par rapport à l'ensemble des activités donnant lieu à des transactions foncières.

Prévisiblement, les effets spéculatifs liés à l'infrastructure seront tempérés par les acquisitions foncières de la SAFER. En effet celle-ci réalise l'opération de constitution de sa réserve foncière **très en amont** du début des travaux. Cependant, des parcelles situées proche de la voirie et devenues difficilement exploitables pourraient faire l'objet d'un jeu spéculatif.



TISSU ECONOMIQUE INDUSTRIEL ET DES SERVICES

Afin de suivre l'évolution du tissu économique et des services, nous avons réalisé un bilan initial qui porte sur l'industrie et les services marchands. Le BTP devra faire l'objet d'une étude ultérieurement. L'étude s'étend sur le bassin d'emploi de Bayeux auquel vient parfois s'ajouter un bras territorial le long de l'axe Caen - Bayeux (dont il serait absurde de s'abstraire dans le cadre de l'étude d'impact de la déviation). Dans cette maquette, le commerce fait l'objet d'un suivi spécifique.

L'accent est ici mis sur l'industrie. L'étude des services marchands devra être approfondie. La source principale est l'exploitation du fichier SIRET de l'INSEE, registre des établissements sur le territoire national.

* * *

ECONOMIE DU BASSIN D'EMPLOI DE BAYEUX

Le bassin d'emploi de Bayeux se compose de 2083 établissements. Le secteur industriel en compte 441 dont 268 sont dédiés au BTP. Celui du commerce en compte 682 et le secteur des services 960 (dont 799 marchands).

Les secteurs du commerce et des services sont très développés. Cela n'est pas le cas de l'industrie puisqu'elle emploie 18 % des actifs du bassin alors que la région en emploie 23 %.

* * *

L'INDUSTRIE

Les grands établissements industriels du bassin d'emploi de Bayeux concentrent les emplois du secteur. En effet, 7 de ces établissements rassemblent 46 % des salariés de l'industrie.

Les établissements industriels se répartissent essentiellement le long de la RN 13.

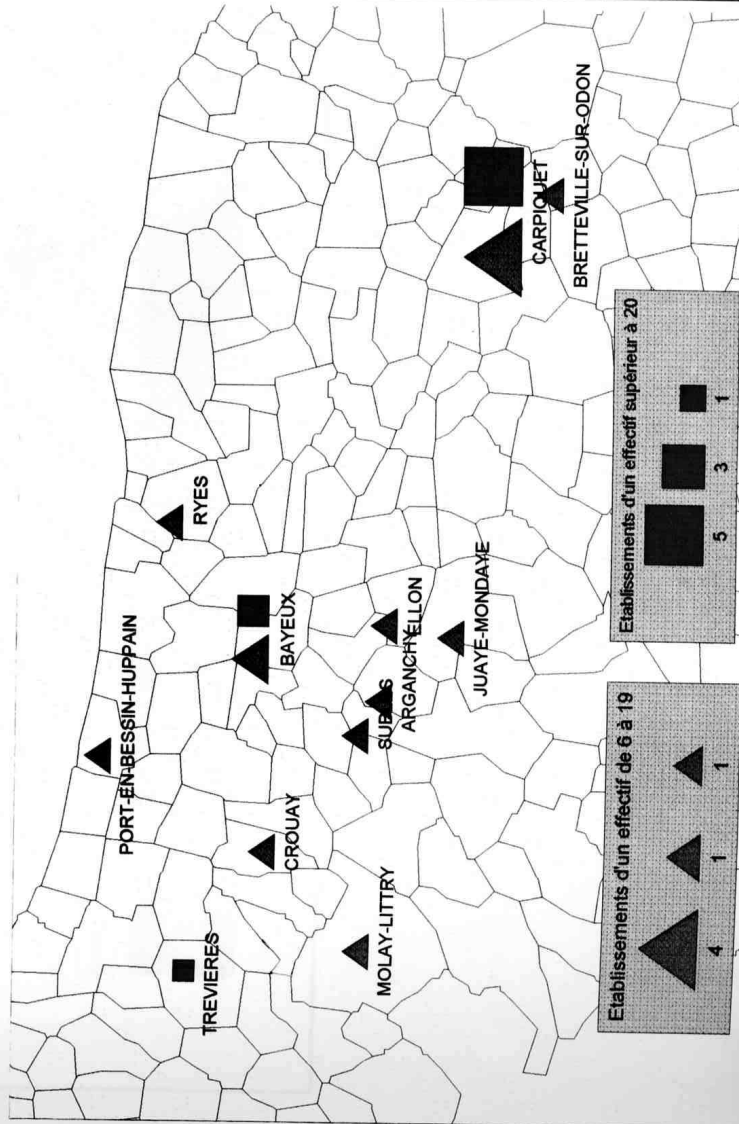
Les qualifications du personnel sont plus faibles que sur l'ensemble de la région. On l'explique par la prédominance de l'agro-alimentaire dont on n'exige pas des ouvriers une grande qualification. Mais la qualification progresse à un rythme supérieur à celui de la région.

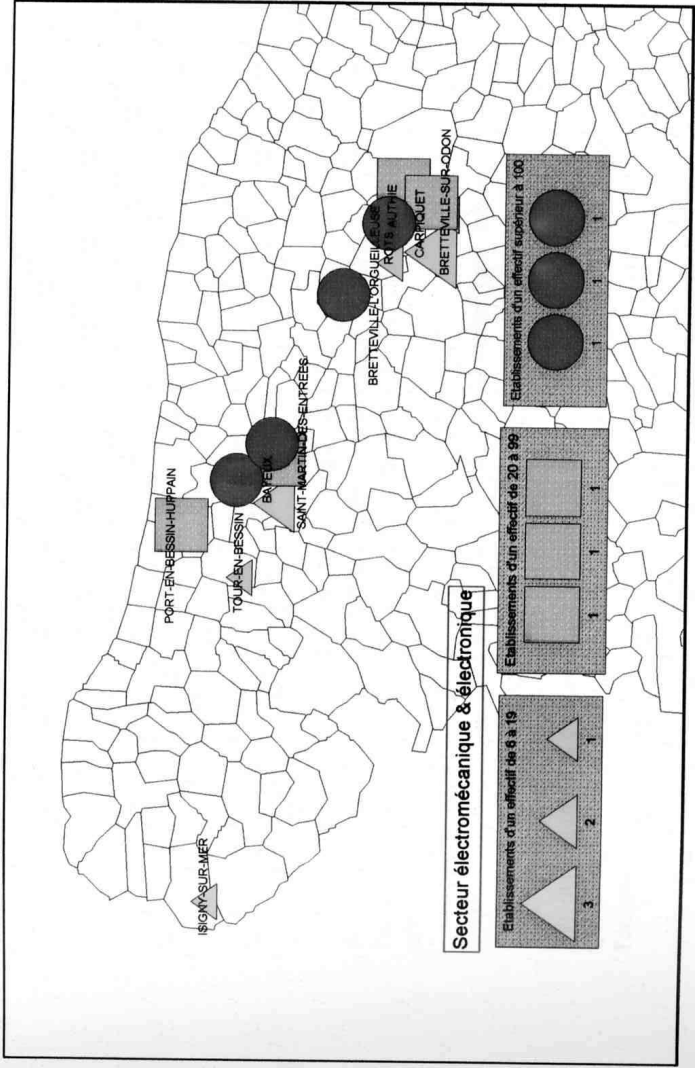
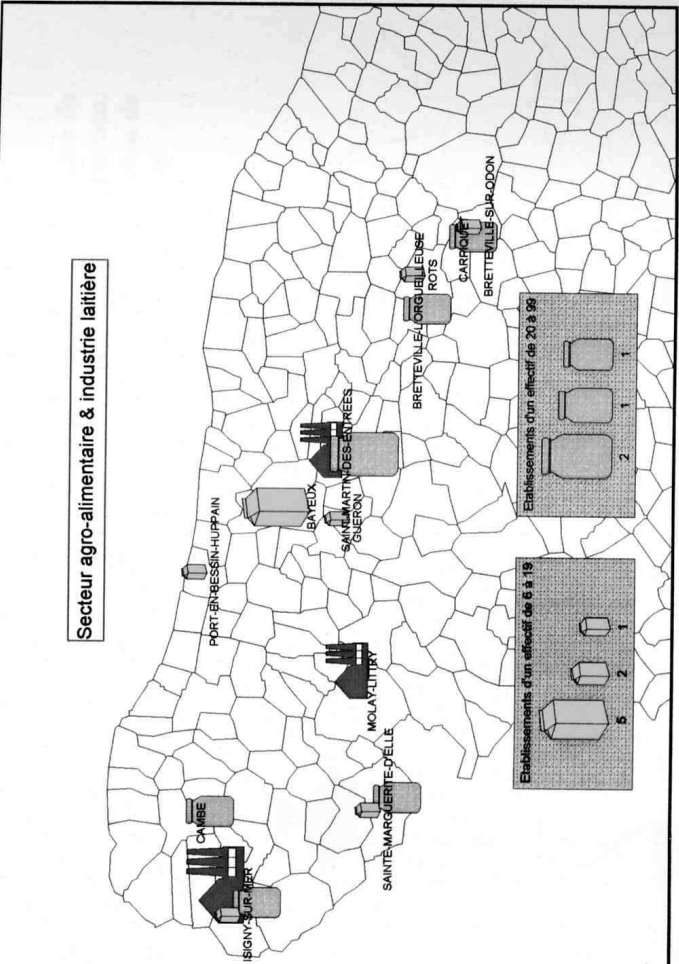
L'atout majeur du bassin est son industrie **agro-alimentaire** et particulièrement **laitière**. Ses grands établissements sont :

Union Coopérative Laitière	Implantation	Effectif
SA Fromagerie Besnier	Isigny-sur-Mer	370
Ets Gervais Danone France	Isigny-sur-Mer Le Molay-Littry	180
SA Jean Jacques Production	Saint-Martin-des-Entrées	160
Charles Dupont SA	Saint-Martin-des-Entrées	140
Frial SA	Bayeux	90
		80

Ces établissements sont très diversifiés (de l'ultra-frais à la conception du camembert destiné au marché japonais) et dynamiques. Ci-contre sont figurés les établissements agro-alimentaires dépassant un effectif salarié de 5 personnes (les usines symbolisent les établissements d'un effectif salarié dépassant 100 personnes).

Egalement actif est le secteur **des travaux des métaux** mais caractérisé par des établissements de faible taille. La zone d'activité de Carpiquet concentre actuellement ses établissements les plus dynamiques (Galvaleck, Dilect SA, Frameto). Voici ci-dessous une représentation de la localisation des établissements :



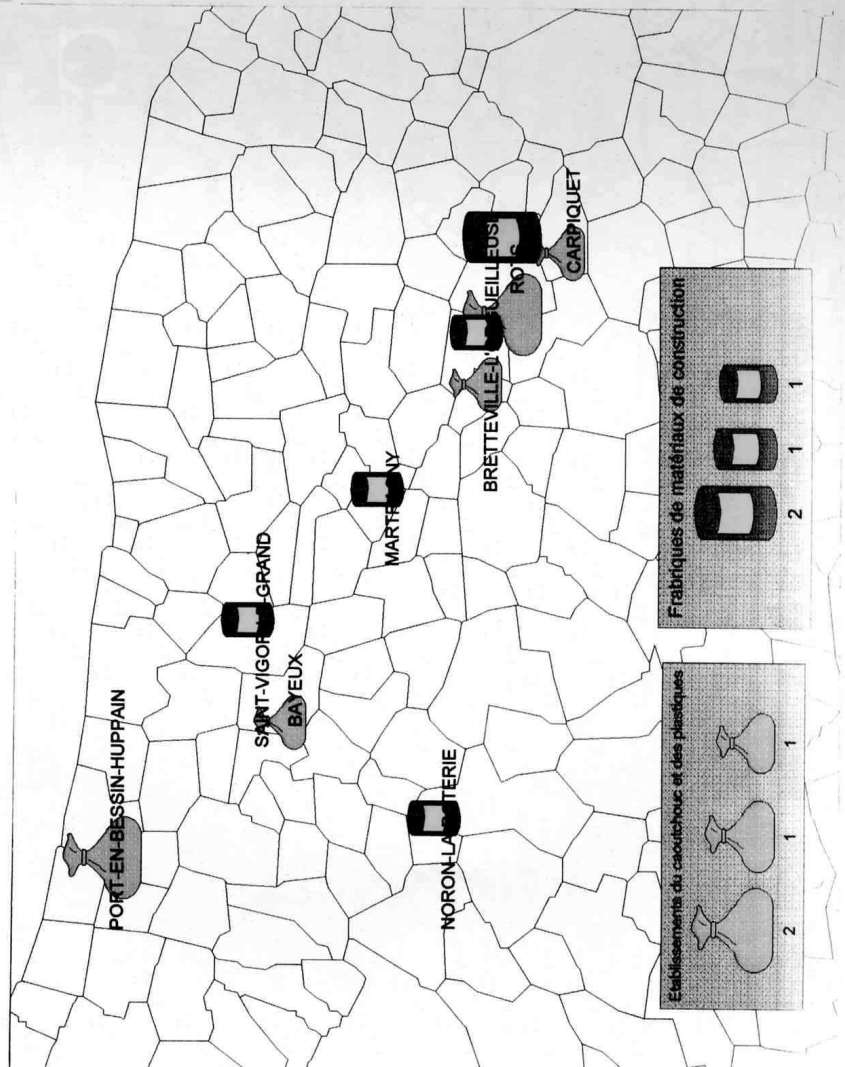


Le secteur **électromécanique et électronique** (construction électrique) est considéré avec l'industrie agro-alimentaire comme un atout pour le bassin d'emploi. Il est caractérisé par les établissements phares:

	Implantation	Effectif
Société Industrielle Liaisons Electriques (SILEC)	Saint-Martin-des-Entrées	370
SA Moulinex	Bayeux	290
SA IN-SNEC	Bretteville-l'Orgeuilleuse	de 100 à 200

et figuré au recto avec l'industrie agro-alimentaire.

D'autres secteurs, plus faiblement représentés, ont été étudiés au titre du point zéro. Il s'agit du secteur de **l'édition, de l'imprimerie et la reproduction**, du secteur **du caoutchouc et des plastiques** et du secteur de **la fabrication de matériaux de construction**. Ces deux derniers secteurs sont figurés ci-après:



LES ZONES D'ACTIVITES ET LA FUTURE DEVIATION

Les zones d'activités ou à plus petite échelle zones artisanales sont l'objet de convoitise des communes. Pour cela ces communes doivent être traversées par une infrastructure routière d'importance et doivent disposer de terrains adjacents à l'emprise de la route (pour offrir aux entreprises candidates à l'implantation un effet vitrine). L'enjeu est la taxe foncière et surtout la taxe professionnelle calculée sur la masse salariale de l'entreprise.

Aussi peut-il y avoir disparité entre des communes de petite taille traversées par une grosse infrastructure et récoltant une taxe professionnelle sur proportionnée, et son agglomération de rattachement prestataire de service à son endroit mais ne bénéficiant pas d'une péréquation sur la taxe. Cette pierre d'achoppement semble, dans le cas de la déviation de Bayeux, avoir été évitée. En effet, sur le territoire de Bayeux-Intercom, il y aura redistribution de la taxe professionnelle. Cela permettra de concentrer les efforts sur l'aménagement d'une zone bien conçue et d'éviter ainsi le saupoudrage de zones artisanales aussi peu attractives que mal aménagées.

Bayeux-Intercom a fixé son taux de taxe à 9 %, ce qui en fait un taux attractif compte tenu de l'effort d'aménagement envisagé. Saint-Loup-Hors [de l'intercommunalité] a fixé son taux à 6,80 %. Trois zones sont réservées à cet effet:

- l'extension de la ZI de Bayeux,
- l'aménagement de la ZA de Saint-Martin-des-Entrées (qui est en réalité une extension de grande ampleur),
- et une zone NAE sur Saint-Loup-Hors.

Les deux premières occupent une position de choix à l'entrée de la déviation alors que la troisième occupe une position stratégique sur la route de Saint-Lô près de l'échangeur.

Les zones d'activités dont des parcelles sont encore disponibles, ainsi que les zones d'activité prévisibles sont représentées ci-contre avec leur taux de disponibilité. Les zones d'activités pleines ne sont pas représentées (c'est le cas pour deux zones sur la commune de Saint-Vigor-le-Grand).

Les données sont extraites de l'étude des zones d'activités dans le Calvados menée conjointement par la DDE, le CEBANOR et les CCI de Caen, et Honfleur-Lisieux.

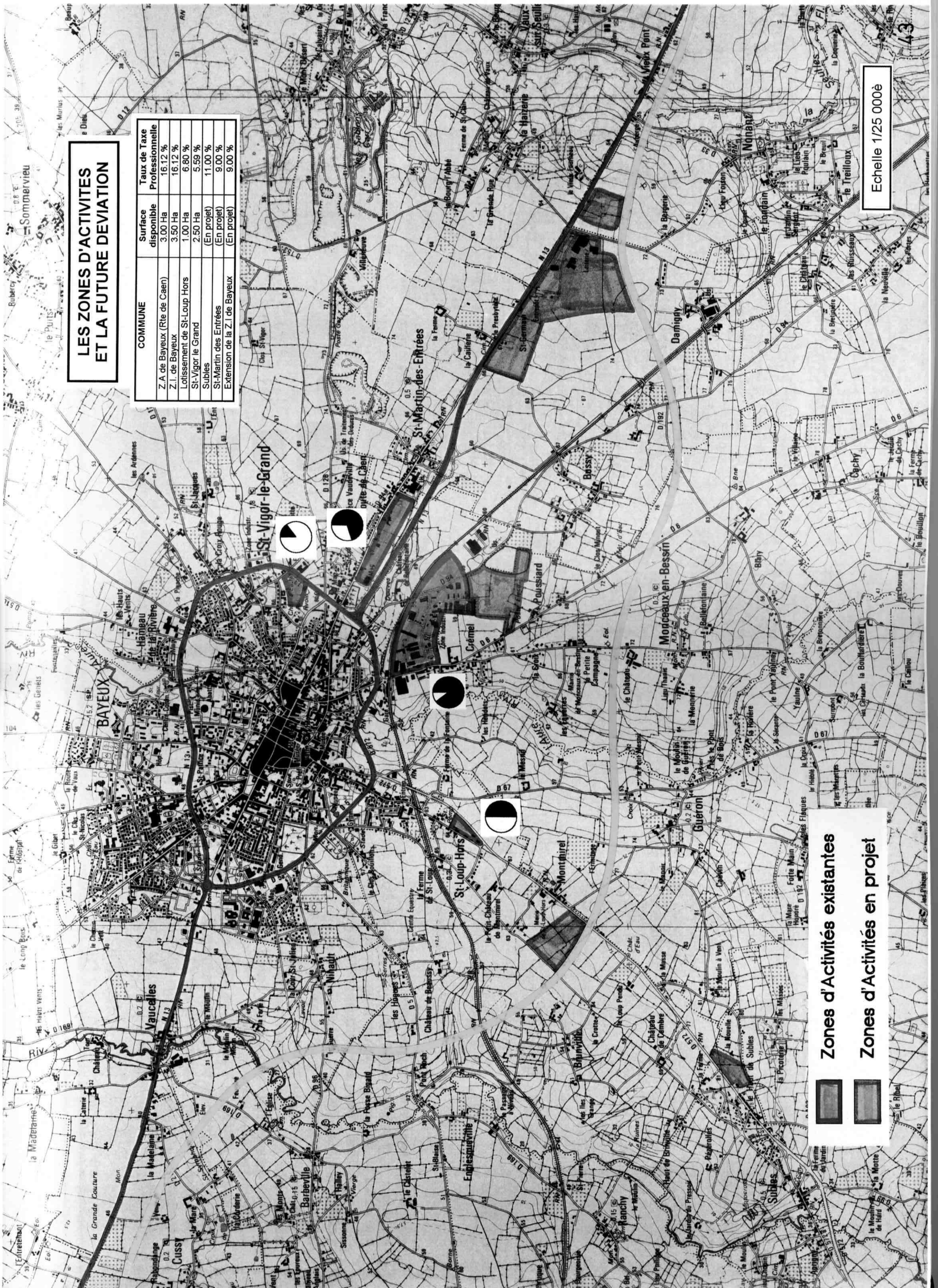
LES ZONES D'ACTIVITES ET LA FUTURE DEVIATION

COMMUNE	Surface disponible	Taux de Taxe Professionnelle
Z.A. de Bayeux (Rte de Caen)	3.00 Ha	16.12 %
Z.I. de Bayeux	3.50 Ha	16.12 %
Lotissement de St-Loup Hors	1.00 Ha	6.80 %
St-Vigor-le-Grand	2.50 Ha	5.59 %
Subites (En projet)		11.00 %
St-Martin des Entrées (En projet)		9.00 %
Extension de la Z.I. de Bayeux (En projet)		9.00 %

 Zones d'Activités existantes

 Zones d'Activités en projet

Echelle 1/25 000e

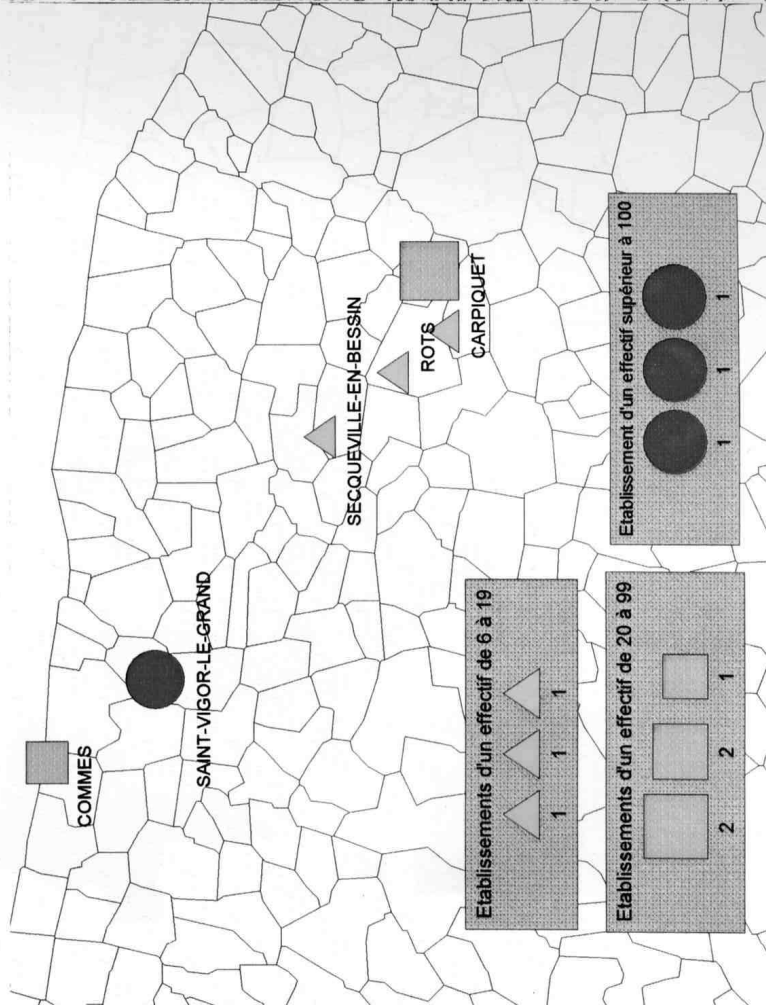


LES ETABLISSEMENTS DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Les établissements de transport de marchandises sont fortement représentés dans la région d'étude (bassin d'emploi et bras territorial le long de l'axe Bayeux - Caen). Cependant il s'agit principalement d'établissements de petite taille ne dépassant pas cinq salariés. Leur localisation est figurée sur la carte ci-contre (source: CETE de Rouen / *Etude d'évaluation socio-économique de la liaison autoroutière RN 13 - Caen - Cherbourg de source INSEE 1990*).

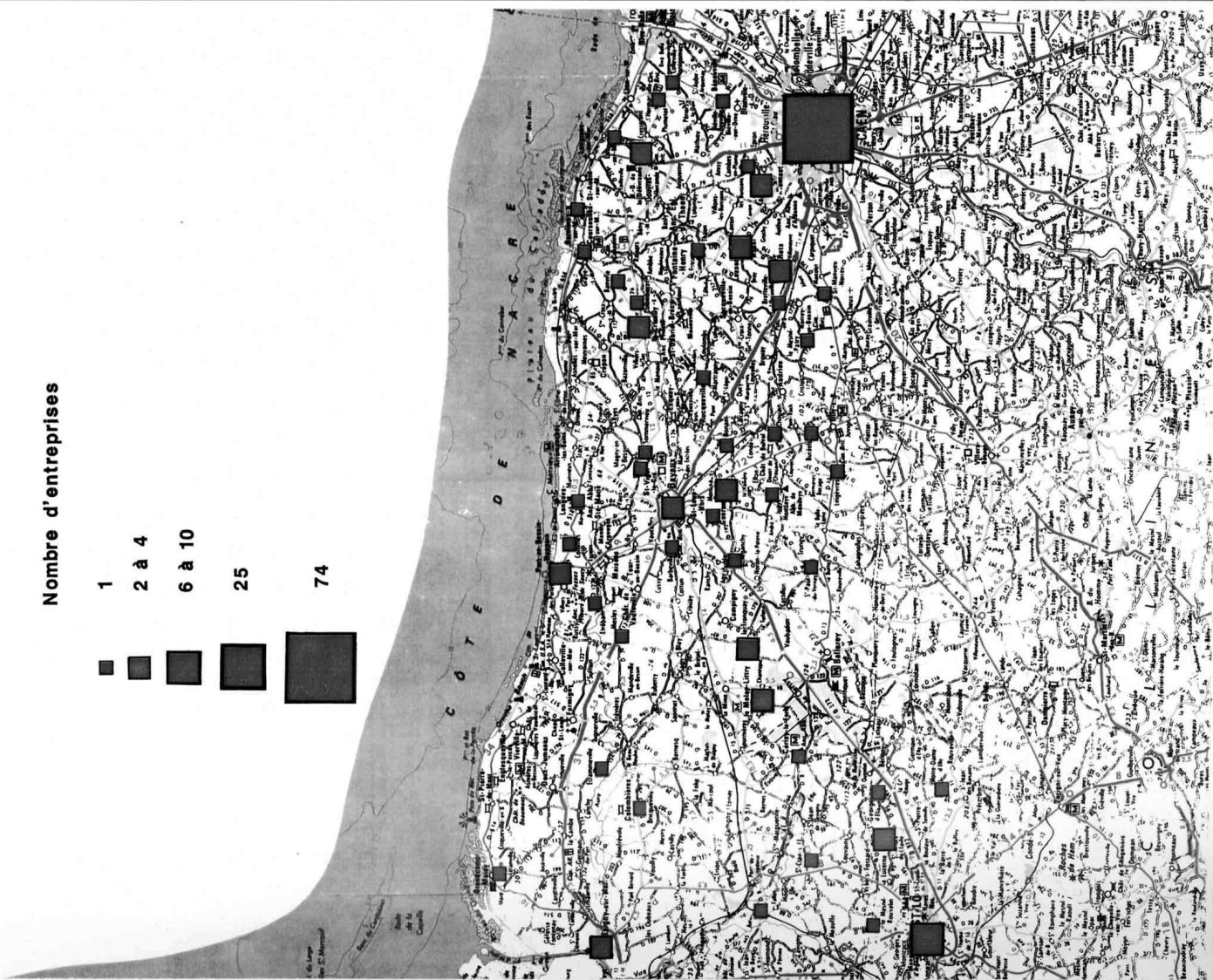
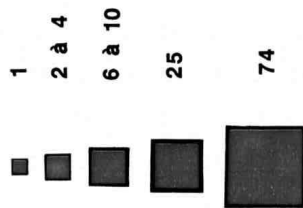
Les établissements d'un effectif supérieur à 6 sont localisés sur la carte ci-dessous (source: fichier Siret de L'INSEE Basse-Normandie). Ceux-ci bordent la RN 13. Contrairement aux affirmations non fondées de l'enquête préalable à la DUP (volet socio-économique), il existe dans la zone étudiée deux entreprises de transport de plus de cinquante salariés.

L'entreprise **Chatel** basée à Saint-Vigor-le-Grand emploie 176 personnes. Elle est en pleine expansion et fait parler d'elle pour son sérieux en matière de conformité à la réglementation du travail. Les transports Godefroy basés à Carpiquet dépassent eux aussi les cinquante salariés.



ENTREPRISES DE TRANSPORT DE MARCHANDISES

Nombre d'entreprises



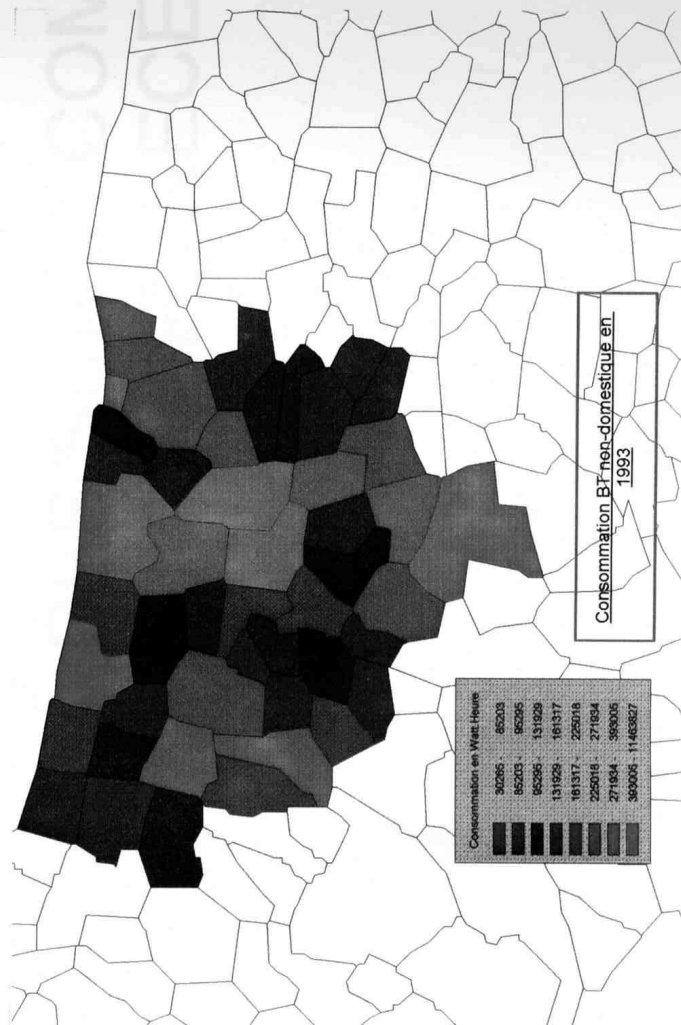
CONSOMMATION ELECTRIQUE BASSE TENSION NON DOMESTIQUE

L'électricité basse tension non domestique est destinée aux professionnels qui n'exigent pas de forte puissance. Il constitue un indicateur synthétique de mesure des activités professionnelles courantes.

Nous avons vu que la base de données des consommations est communale. Le travail en est facilité. L'évolution de la consommation relative des communes apparaît alors simplement sous forme cartographique.

EDF/GDF Services nous a également communiqué la consommation moyenne tension. Elle relève de son fichier gros clients. La base de données est également communale et la branche d'activité destinataire est connue. L'analyse cartographique ne peut être reproduite dans cette maquette car ces consommations doivent rester confidentielles. Dans la région définie ci-dessous, la consommation domestique était en 1993 de 203,3 MWh pour une consommation non domestique basse tension de 63,9 MWh.

Voici donc, au titre du point zéro, la consommation basse tension non domestique en 1993:



Source: EDF/GDF Services de Caen

ECONOMIE DU TOURISME

Ayant traité du commerce du point de vue du consommateur et de l'équipement commercial, nous nous proposons dans cette partie de formuler un suivi efficace de la santé du commerce local. Il s'agit notamment de suivre, s'il y a lieu, la perte de chiffre d'affaires des commerces de Bayeux due à la perte d'affluence touristique ou des individus en transit.

En effet les villes dévies ont souvent déploré la régression de leurs commerces (mais ça n'est pas une généralité). Cela concerne particulièrement les stations-service, l'hôtellerie et la restauration.

Voici quelques exemples de déviation et le sondage de satisfaction des commerçants concernés:

Déviations	Longueur de l'ouvrage	Commerçants satisfaits	Commerçants mécontents
Argenton sur Creuse	10300	15 %	70 %
Isigny sur Mer	4205	20 %	60 %
Valognes	7300	26 %	74 %
Yssingeanx	8100	20 %	45 %

Source: CETE Méditerranée / Déviations d'agglomérations, un bilan sur vingt cas

Arguant de la circulaire Balladur du 13 Juillet 1994, qui enjoint de développer "un outil d'évaluation des politiques publiques au plan local" afin de "renforcer les capacités de décision aux échelons déconcentrés", nous avons demandé le concours des services fiscaux.

Dans l'optique d'une réponse affirmative, nous serions dotés d'un moyen sûr et efficace de mesurer l'impact de la déviation sur le commerce de Bayeux.

Voici les premiers secteurs d'intérêts à suivre:

Secteur	Alimentaire de proximité	Boulangerie	Restauration (autre que collective)	Hôtel Hébergement Camping	Stations-service
Codes NAF	521 A,B 522 A,C,E, G,J,N,P 526 D	522 G	551 A,C,D 552 A,C,E	553 A,B 554 A,B	505 Z

Le souhait émis consiste à obtenir pour chacun des domaines ci-dessus et ce pour les années 1991, 1992, et 1993 au titre du point zéro:

- 1) la liste nominative des établissements du domaine,
- 2) le chiffre d'affaires total des commerces du domaine,
- 3) et la distribution du chiffre d'affaires par tranches significatives (2 à 4 rubriques) lorsque le nombre d'établissements le permet.

DES SUIVIS COMPLEMENTAIRES ET NECESSAIRES

