



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



direction
régionale
de l'Équipement
Picardie

Les études de la DRE

N° 40, 9 janvier 2007

A
M
E
N
A
G
E
M
E
N
T

T
R
A
N
S
P
O
R
T
S

Les effets de l'autoroute A1 dans l'Oise durant la période 1990-2006

Cette plaquette fait le point sur les effets de l'autoroute A1 dans l'Oise de 1990 à nos jours. Elle actualise une étude de 1991 réalisée par la DRE Picardie sur le même sujet de 1980 à 1990.

Introduction

L'autoroute A1, dite autoroute du Nord traverse l'Est du département de l'Oise suivant une direction Nord-Sud. Sa mise en service s'est échelonnée de 1964 à 1965.

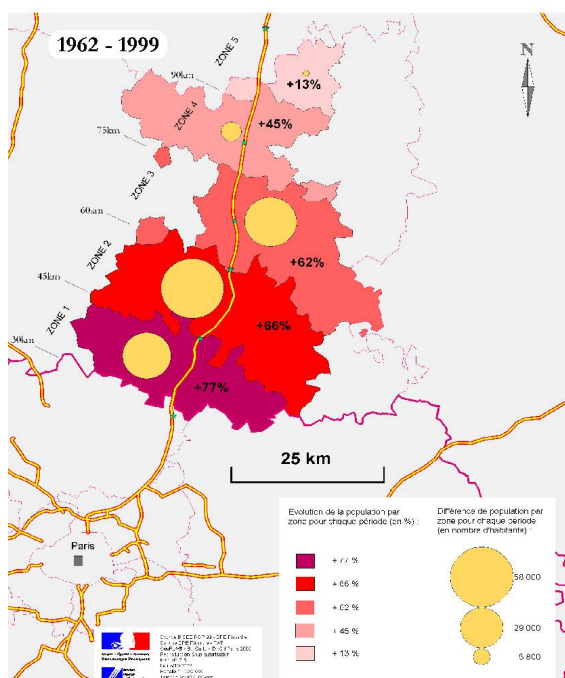
Généralement la présence d'une autoroute n'est pas neutre sur l'évolution des territoires traversés. Notre étude vise à appréhender les effets d'une telle infrastructure, 30 ans après sa mise en service. L'aire d'étude a été déterminée suivant une distance d'une quinzaine de kilomètres autour des diffuseurs, et comprend ainsi 160 communes.

De 1962 à 1999, la population de l'aire d'étude a augmenté de 145 000 personnes (soit + 64%). L'analyse démographique montre qu'ici, l'autoroute n'a pas eu de grand effet perturbateur sur l'évolution de la population du territoire qu'elle traverse. La croissance démographique a continué à se concentrer en suivant l'axe de la vallée de l'Oise, ancien axe d'urbanisation mais aussi en lien avec la proximité de Paris (cf. carte ci-contre).

De 1990 à 1999, la croissance de la population de l'aire d'étude (4,4%) a même été inférieure à celle du département (5,6%).

1. L'A1 ne perturbe pas l'évolution démographique du secteur

Evolution de la population de 1962 à 1999
Dans 5 zones tampons distantes de
Paris et réparties tous les 15 km



La proximité de Paris influe davantage sur la démographie que l'A1

2. L'A1 accompagne le développement économique local

D'un point de vue économique, l'autoroute représente un atout non négligeable en terme d'accessibilité.

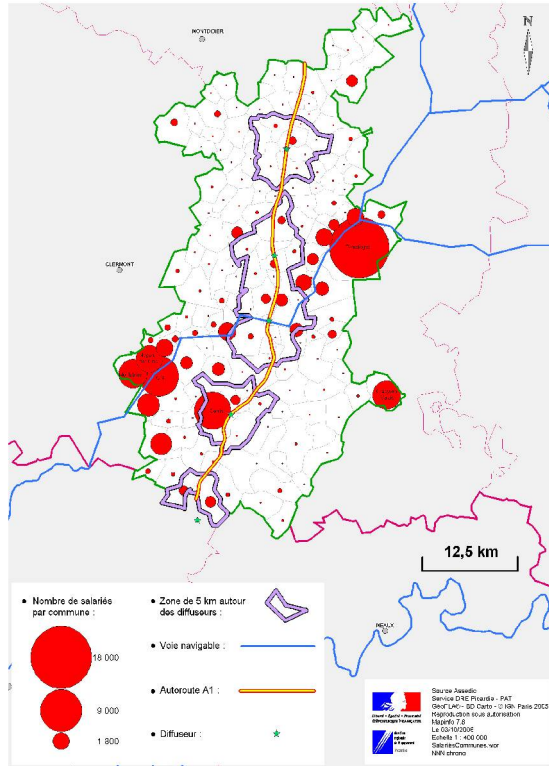
Entre 1989 et 2000, la croissance globale de l'emploi dans l'aire d'étude s'élève à +10%¹. On constate que ce sont les cantons directement traversés par l'A1 qui ont connu l'évolution la plus favorable.

Les emplois salariés demeurent concentrés dans les villes de la vallée de l'Oise. Il n'y a pas vraiment eu d'effet aspirateur au profit des territoires situés directement aux abords des diffuseurs. Il est vrai que les villes en sont proches.

La très forte croissance du secteur tertiaire (+14.000 emplois) a permis de compenser les baisses enregistrées dans le secteur secondaire (-5.500 emplois). L'évolution favorable dans les transports et télécommunications est liée à l'essor de la logistique à partir des années 1990. Les communes de l'aire

¹ +4,3% de 1980 à 1989

Répartition des salariés dans l'aire d'étude en 2000



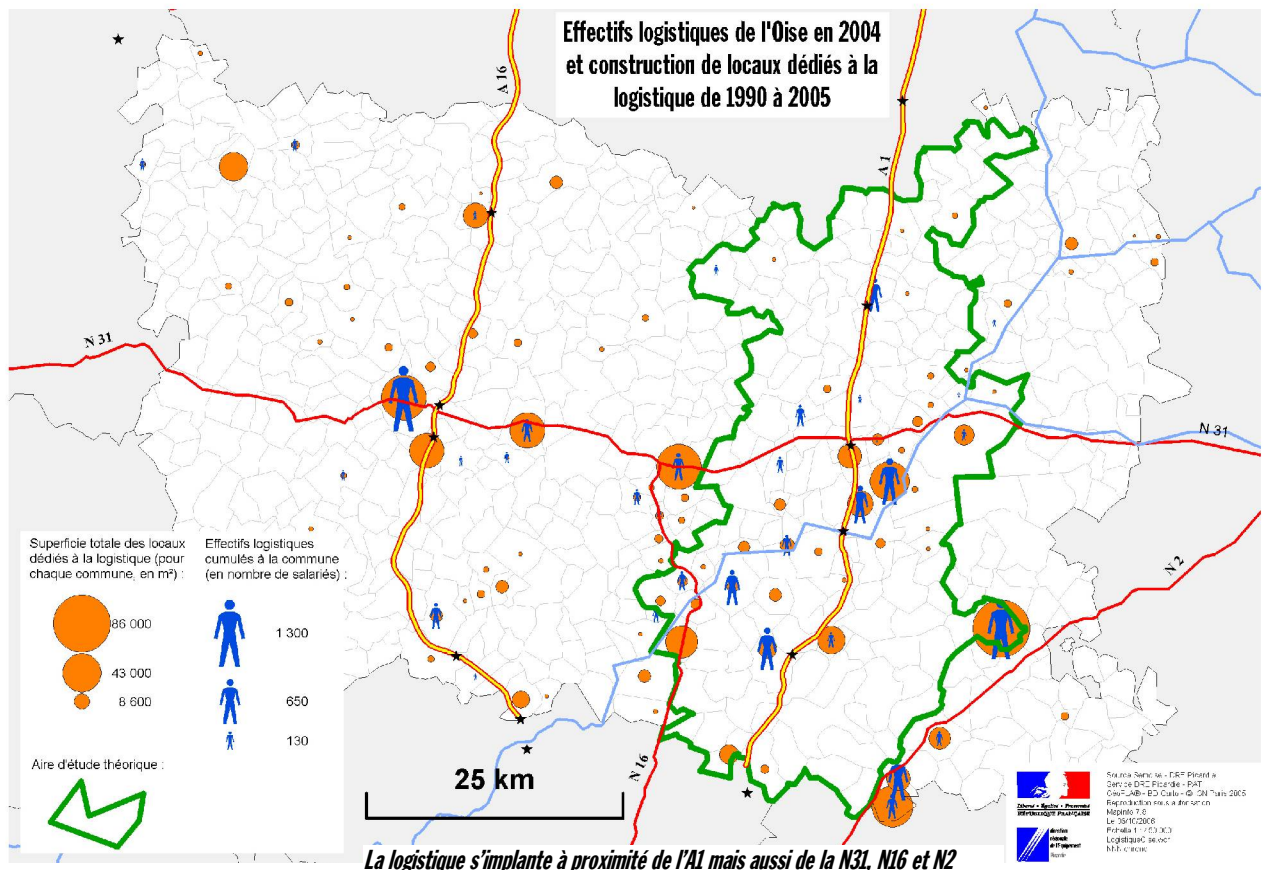
La majeure partie des emplois salariés demeurent concentrés dans la Vallée de l'Oise

d'étude concentrent plus de 85% des emplois créés dans l'Oise dans ce domaine d'activités. Au total, ce sont 4500 emplois qui ont été créés dans le secteur de la logistique entre 1990 et 2005.

Dans l'Oise, les plates-formes logistiques ne s'organisent cependant pas uniquement autour de l'autoroute du Nord. Elles s'égrènent également et de plus en plus le long d'autres axes : le RD 1016 (ex N16) vers Paris, la Nationale 2 qui relie Paris à Soissons et Laon en passant par Crépy-en-Valois, ou la Nationale 31 qui traverse d'est en ouest le département de l'Oise via Compiègne et Beauvais.

Le tourisme figure traditionnellement parmi les activités les plus sensibles à l'amélioration des conditions d'accessibilité. La progression de l'emploi a été notable dans le domaine de l'hôtellerie (+38% de salariés de 1989 à 2000) mais n'a quasiment pas évolué dans le domaine de la restauration. Les deux parcs d'attractions proches de l'autoroute (le Parc Astérix³ et la Mer de Sable) ont remporté un franc succès durant notre période d'étude (cf. tableau). Quant à Chantilly et Compiègne, la baisse observable de 1990 à 2002 est à relativiser : les sites de ces deux communes représentent encore 68% de la fréquentation des sites touristiques de l'Oise (hors parcs d'attractions).

Pour accueillir un tel nombre de visiteurs, l'A1 a joué un rôle non négligeable dans l'accès à ces sites.



³ Le Parc Astérix dispose d'un accès spécial à partir de l'autoroute et représente 50% de la fréquentation des sites de l'Oise

Commune	Site	Visiteurs en 1991	Visiteurs en 2002	Evolution 1991-2002	
Plailly	Parc Astérix	1 400 000	1 750 000	25%	
Ermenonville	La Mer de Sable	365 000	419 000	15%	
Chantilly	Château	278 756	259 925	-7%	
Compiègne	Château/Musée National	208 522	101 093	-52%	
Chantilly	Musée vivant du Cheval	181 349	166 008	-8%	
Rethondes	Clairière de l'Armistice	144 955	75 000	-48%	
Sources : Touriscopie		TOTAL :	2 578 582	2 771 026	7%

L'autoroute A1 dans l'Oise est donc un atout pour le développement économique. Comme ailleurs, l'autoroute crée des potentialités, un terreau favorable qu'il faut savoir exploiter._

3. L'essor des zones d'activités le long de la vallée de l'Oise

L'évolution économique favorable connue par notre aire d'étude durant la dernière décennie s'est traduite spatialement par une augmentation du nombre de zones d'activités.

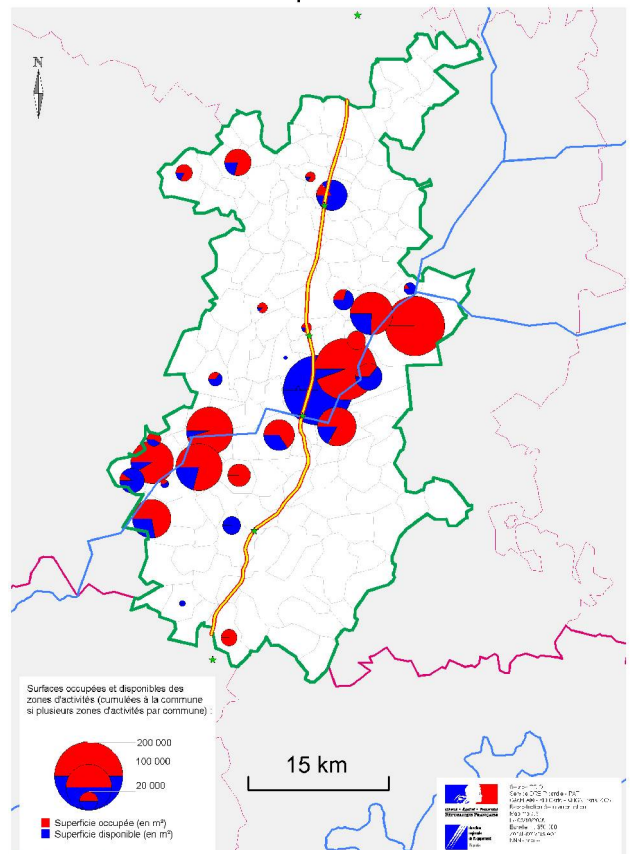
60 nouvelles zones d'activités ont été créées de 1991 à 2006 et nombre d'entre elles sont déjà saturées. Les zones d'activités se sont développées en premier lieu le long de la vallée de l'Oise et non le long de l'autoroute. Certes, les communes à proximité des diffuseurs présentent des zones d'activités (ex : Ressons-sur-Matz), mais celles-ci demeurent de petites tailles et sont peu nombreuses. Seules les communes proches du diffuseur de Chevrières (à proximité de la rivière d'Oise) ont connu un fort développement de leur zones d'activités durant la période 1990 - 2006.

En effet, la création d'une zone d'activité émane souvent d'une volonté municipale. Elle est le plus souvent le fait d'entités urbaines qui disposent de plus de moyens (financiers, fonciers...).

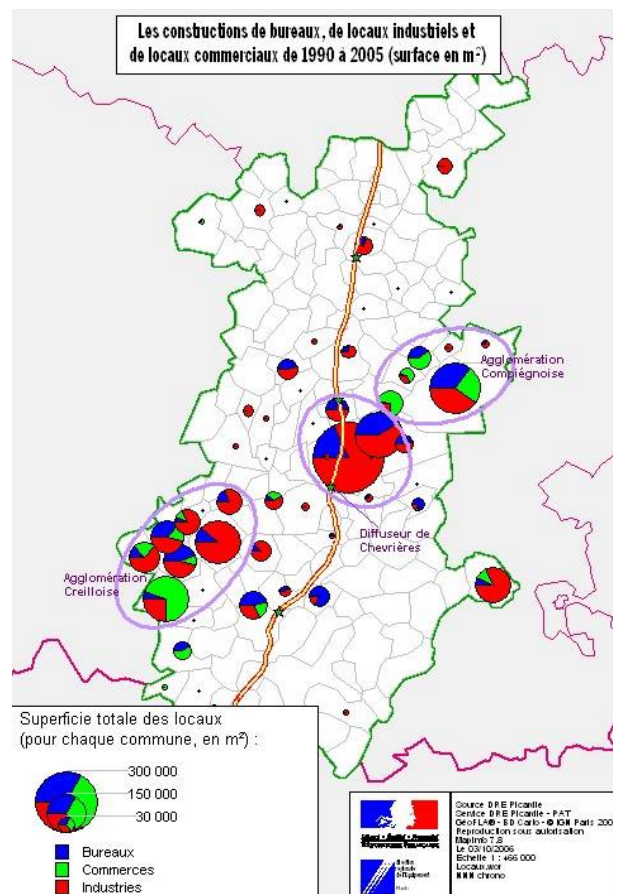
L'autoroute A1 exerce une influence positive sur la construction de bureaux et de locaux industriels et commerciaux (ex : Longueil-Sainte-Marie) mais celle-ci reste néanmoins modeste en comparaison de l'attraction exercée par la vallée de l'Oise et les agglomérations de Creil et de Compiègne.

De ce fait, la géographie des zones d'activités associée à celle des constructions de locaux est fortement liée au réseau urbain préexistant le long de la vallée de l'Oise, et ce de manière plus évidente que l'autoroute A1.

Les zones d'activités en cours de commercialisation au 1er septembre 2006



La vallée de l'Oise, desservie par l'A1, concentre l'essentiel des Z.A. en cours de commercialisation



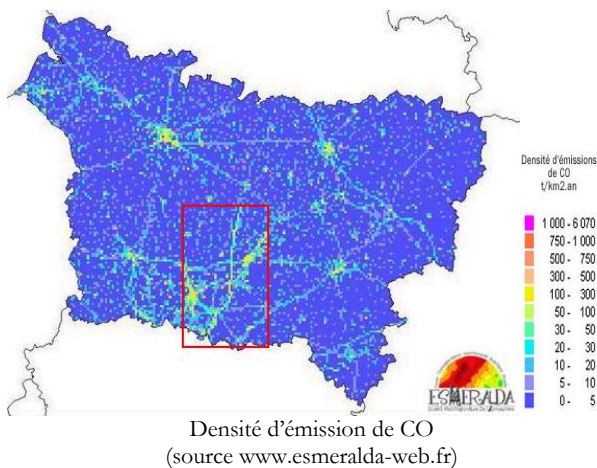
La construction de locaux à usage professionnel intéresse en premier lieu la vallée de l'Oise

4. Une qualité de l'air correcte

Pour mesurer l'impact de l'A1 sur la qualité de l'air, une campagne de mesure a été effectuée par Atmo Picardie en 2003 sur divers polluants⁴ dans 20 sites proches de cette autoroute.

À l'exception de rares dépassements de valeurs limites pour l'ozone (3 fois) et les PM 10 (1 fois), aucun dépassement des différents seuils n'a eu lieu durant la période de mesure pour les autres polluants. Si on évalue la qualité de l'air dans sa globalité, celle-ci fut bonne 64.6% du temps, moyenne 22.9% et mauvaise 12.5%. On constate sur la carte que la pollution sur l'autoroute A1 est similaire à celle des villes moyennes de Picardie

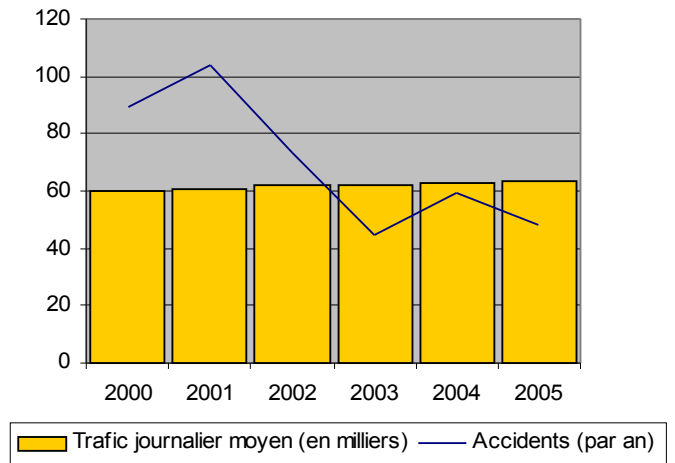
La qualité de l'air sur cette zone d'étude apparaît comme "correcte". Aucune pollution "inhabituelle" n'a été décelée. L'impact de l'autoroute sur la qualité de l'air reste donc très localisée dans les zones les plus proches de celle-ci, où le trafic automobile a pour conséquence des pics de pollutions limités dans l'espace et dans le temps.



5. Un axe peu accidentogène

En 1997, le trafic sur l'A1 dans l'Oise était de 57.041 véhicules par jour, dont 26% de poids lourds. Ce chiffre a augmenté de 6.000 véhicules par jour de 1997 à 2005, pour plupart constitué de véhicules légers (23,5% de poids lourds en 2005).

Alors que le trafic sur l'A1 a augmenté, le nombre d'accidents a fortement diminué durant cette période: entre 2001 et 2005, il a même été divisé par 2. De même, le nombre d'accidents mortels a fortement diminué sur cet axe puisqu'on en recense 7 en 2001 et seulement 2 en 2005.



Evolution des accidents sur l'autoroute A1 dans l'Oise de 2000 à 2005

Conclusion

Artère majeure du nord de la France, l'autoroute A1 permet à l'Est de l'Oise d'être connecté aux grands flux de circulation nationaux et internationaux. Elle contribue à maintenir ce territoire en tant que centre économique le plus puissant de Picardie et de ce fait aussi comme son principal foyer de peuplement.

L'A1 conforte une situation pré-existante avec le vieil axe industriel de la vallée de l'Oise le long de laquelle s'égrène un chapelet de villes. Mais cette infrastructure, à elle seule, ne peut expliquer en totalité l'évolution favorable de notre territoire d'étude. La proximité parisienne a également sa part.

L'Est de l'Oise n'est pas qu'un simple espace de transit, traversé en tunnel par une infrastructure. Celle-ci a constitué une opportunité et favorisé l'essor d'activités qui ont évolué au fil du temps (industrie, transports-logistique, tourisme...) De ce point de vue, le développement a été autrement plus important que dans le secteur du Santerre-Haute-Somme qui le jouxte au nord.

Au final, l'A1 constitue encore aujourd'hui pour l'Est de l'Oise une indéniable rente de situation.

Les études de la DRE

Directeur de la publication : Michel PIGNOL
Réalisation - impression : DRE Picardie
Dépôt légal : 1er trimestre 2007 ISSN n° 1633-1559

56, rue Jules Barni 80040 Amiens Cedex 1
téléphone : 03 22 82 25 00 télécopie : 03 22 91 73 77
mél : dre-picardie@equipement.gouv.fr

réalisation et contact : Renaud Vanden Bogaerde,
stagiaire UPJV sous la direction de Pascal Devilly
(03 22 82 25 88) Pôle Aménagement Transports

⁴ NOx, PM10 et PM2.5, CO, O3, Pb et Cd. (Etude /2002/22/R/)