

AUTOROUTE A28 ROUEN – ABBEVILLE

ÉVALUATION SOCIO- ÉCONOMIQUE

MAI 2006



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Cette évaluation a été réalisée selon une méthodologie élaborée par Alain MERMET (Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie / Service Aménagement et Prospective Territoriale) par un groupe de travail composé de :

- Baptiste MAURAND et Alain MERMET (Direction Régionale de l'Équipement de Haute-Normandie / Service Aménagement et Prospective Territoriale)
- David ALLAIN (Direction Départementale de l'Équipement de Seine-Maritime / Service Aménagement du Territoire)
- Pascal DEVILLY (Direction Régionale de l'Équipement de Picardie / Pôle Aménagement Transport)

Avec le concours de Blandine BABUT dans le cadre d'un stage à la DRE Haute-Normandie et Mathieu DUMONT à la DRE Picardie

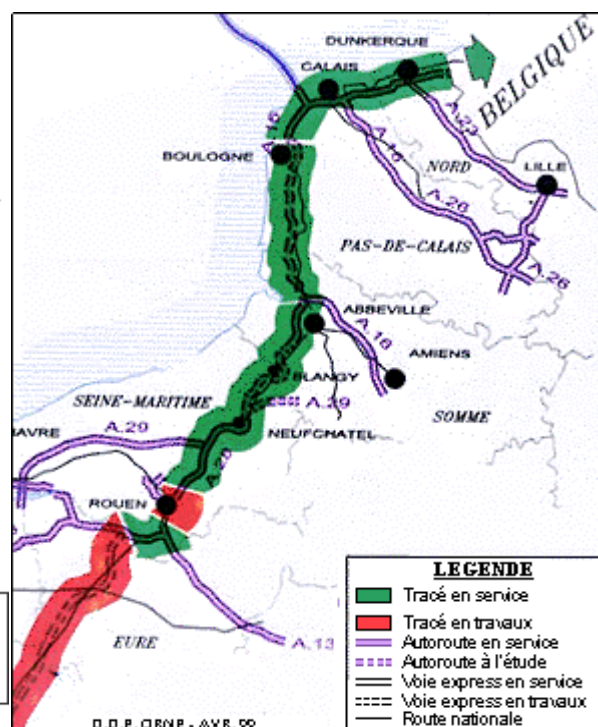
AVANT-PROPOS

PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE L'OPÉRATION

L'autoroute A28 entre Bois-Guillaume, près de Rouen (Seine-Maritime) et Abbeville (Somme) s'étend sur 89 km entre la Normandie et la Picardie. Cette voie constitue une section de la liaison entre le tunnel sous la Manche et l'ouest de l'Europe continentale par la façade atlantique et la péninsule ibérique, plus connue sous le nom « d'axe nord-sud atlantique (ANSA) ».



Source : www.axe-calais-bayonne.com



Carto : DDE de l'Orne, 1999

Cette autoroute double l'ancienne RN28. Dans un premier temps, en 1974, des études avaient été menées en vue d'aménager sur place cette route nationale à 2X2 voies, en complétant cet aménagement par des déviations d'agglomérations. Dans le cadre de ce programme, furent réalisés la déviation de Neufchâtel en Bray, mise en service en 1983 et le doublement de la RN28 entre Bois-Guillaume (banlieue nord de Rouen) et Rocquemont (jonction avec la RN29 ouest) mis en service en 1988.

Le décret du 18 mars 1988 approuvant le Schéma Directeur Routier National a ensuite adopté le principe du « Plan Routier Transmanche », constitué de 3 autoroutes :

- Paris – Amiens – Abbeville - Boulogne (A16), dont la réalisation a été concédée à la SANEF, mise en service successivement :
 - sur Paris (L'Isle d'Adam) – Amiens en octobre 1994 ;
 - sur Amiens – Abbeville (40km) en juillet 1997 ;
 - sur Abbeville – Boulogne (76km) en mai 1998 ;

- Le Havre – Amiens – Saint-Quentin (**A29**), dont la réalisation a été concédée à la SAPN et à la SANEF (mise en service successivement en mai 1996 pour Le Havre – Yvetot, décembre 1998 pour Yvetot – Neufchâtel et janvier 2005 pour Neufchâtel – Amiens) ;
- Et Rouen – Abbeville (**A28**), raccordée à l'A16 à Abbeville, sans péage et à maîtrise d'ouvrage État ; cette section comprenait en outre un tronç commun avec l'A29 entre Saint-Saëns et Neufchâtel en Bray.

L'actuelle autoroute A28 entre Rouen et Abbeville comprend plusieurs sections de natures différentes dont les mises en service se sont échelonnées dans le temps :

- la section **Bois-Guillaume – Rocquemont**, mise en service en 1988¹ ;
- la section **Rocquemont – Neufchâtel**, comprenant le « tronç commun » avec l'A29 entre Saint-Saëns et Neufchâtel, mise en service en décembre 1992 ;
- la section **Neufchâtel – Blangy-sur-Bresle**, mise en service en 1997 ;
- la section **Blangy-sur-Bresle – Abbeville**, mise en service en juin 1994

Par ailleurs, les aménagements complémentaires suivants ont été réalisés sur l'axe :

- la rocade nord-est de Rouen, à laquelle se raccorde l'A28 à l'approche de l'agglomération rouennaise, mise en service en 1992, et complétée par un tronçon urbain dans Rouen composé du Pont Mathilde et du tunnel de la Grand Mare dont la réalisation s'est achevée en 1997 ; ce tronçon ne fait pas partie de la présente évaluation ;
- la mise aux normes autoroutières de la déviation de Neufchâtel, qui date originellement de 1983, mise en service en novembre 1996 ;
- et la rocade d'Abbeville, mise en service en décembre 1991.

Ce dispositif est complété au sud depuis octobre 2005 par une nouvelle section concédée entre Rouen et Alençon et par une autre section entre Ecommoy, au sud du Mans, et Tours. Ainsi ces ouvertures de section permettent de parfaire « l'Axe Nord Sud Atlantique » vers l'Espagne via Le Mans, Nantes et Bordeaux, qui devrait être achevé par le contournement de l'agglomération rouennaise.

Selon le dossier réalisé préalablement à la Déclaration d'utilité publique (D.U.P.) de 1989, les objectifs de l'opération A28 Rouen - Abbeville étaient les suivants :

- « Assurer l'accueil des usagers du tunnel en leur offrant des infrastructures routières de qualité vers l'ouest » (LACRA Calais – Boulogne, puis A16 Boulogne – Abbeville, puis nationale 28 vers Rouen, de qualité trop médiocre pour recevoir une augmentation de trafic estimée alors à près de 50% dans de bonnes conditions) ; cet axe complète les axes Calais – Reims et Calais –Dunkerque – frontière belge également intégrés dans ce plan routier ;
- « Créer une grande transversale à l'ouest de la France et acheminer dans de bonnes conditions de sécurité, de fiabilité et de confort les flux accrus de voyageurs et de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe » : cet objectif est lié à la problématique portuaire normande ; il convenait en effet de bien relier les ports de Rouen et du Havre au tunnel, ainsi qu'au nord et à la Picardie afin de capter les trafics provenant de ces régions, estimés à 2 millions de tonnes par an, et partiellement détournés vers les ports belges et hollandais du fait des mauvaises dessertes des ports normands. Il s'agissait également de répondre à l'accroissement de trafic lié à l'entrée, alors récente, dans la Communauté Européenne de l'Espagne et du Portugal (flux touristiques notamment) ;
- « S'insérer dans les projets d'aménagement régional » (Pont de Normandie) ;

¹ Ce tronçon est resté sous l'appellation RN28 jusqu'en 1991, date à laquelle il est devenu A28

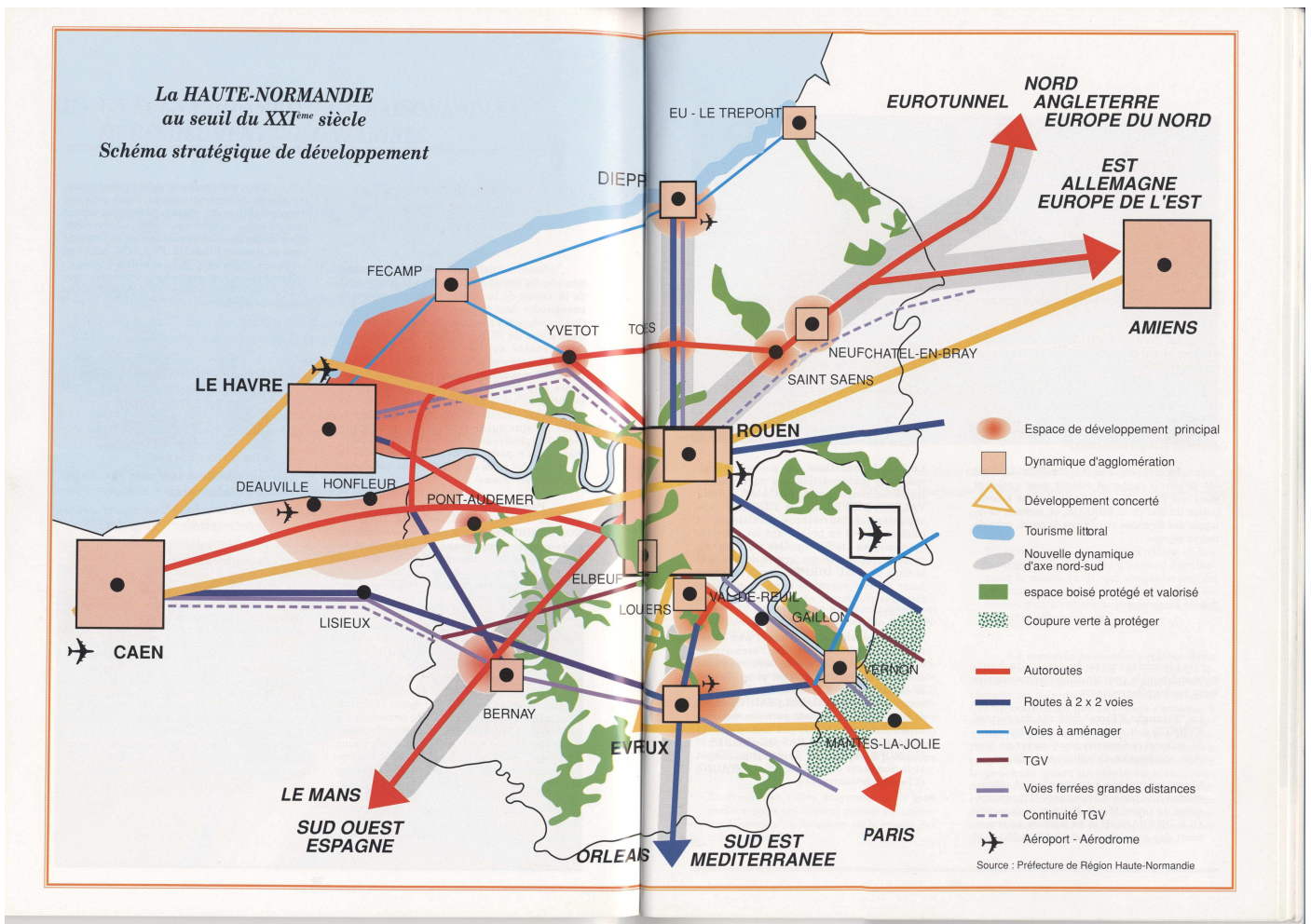
- « *Participer au développement local* » : mieux desservir les zones urbanisées comme Abbeville, Neufchâtel-en-Bray, Dieppe ou Aumale, et les sites touristiques, soulager la circulation des villes et villages traversés par la RN28, et améliorer la sécurité routière ;

On remarque que l'ordre dans lequel sont présentés ces objectifs met d'abord l'accent sur les orientations plus générales (programme de niveau national voire européen) et que les préoccupations locales n'apparaissent que secondairement. Cet ordre de priorités devra servir de base à l'évaluation qui tentera de mesurer les impacts de l'infrastructure en référence aux 4 grandes problématiques évoquées dans le dossier de D.U.P.

Les thèmes traités dans la présente évaluation se répartissent en 3 chapitres principaux :

- « **rentabilité** » **interne de l'opération** : en l'absence de données complètes d'évaluation « ex-ante », sera réalisée une comparaison entre les coûts prévus et effectifs (en travaux et en exploitation) et entre les trafics prévus et les trafics réellement supportés par cette infrastructure. Un bilan sécurité est également inclus dans ce chapitre.
- **effets « macro-économiques »** : sera appréciée l'évolution des hinterlands de l'ensemble portuaire haut-normand, notamment son éventuel élargissement vers le nord de la France et le Benelux.
- **effets sur les régions traversées** : seront traités ici les thèmes de la péri-urbanisation autour de Rouen et d'Abbeville, de la localisation de l'emploi, des effets sur les bourgs déviés, des stratégies des acteurs locaux, de l'impact sur la fréquentation touristique de la côte picarde.

Compte tenu de l'absence de réalisation d'un «point zéro» lors de la mise en service de ces infrastructures, cette évaluation se fonde essentiellement sur la comparaison entre la situation de référence telle que prévue lors de l'élaboration du dossier préalable à la D.U.P et l'observation. Par conséquent, autant que nécessaire, en début de chaque partie, les éléments principaux à retenir du dossier préalable à la D.U.P sont rappelés dans un encadré grisé.



Extrait du document « Haute-Normandie 2015 », SGAR de Haute-Normandie, 1991.

L'A28 ET LES GRANDES TENDANCES DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL	10
RENTABILITÉ INTERNE DE L'INFRASTRUCTURE	13
1 COMPARAISON DES COÛTS ESTIMÉS ET DES COÛTS RÉELS	14
2. COMPARAISON ENTRE TRAFICS PRÉVUS ET CONSTATÉS	16
2.1. <i>Charge globale du réseau</i>	16
2.2. <i>Composition du trafic et fonctions assurées</i>	20
3. BILAN SÉCURITÉ	22
3.1. <i>Analyse par section</i>	22
3.2. <i>Bilan global des effets sur l'accidentologie</i>	24
4. CONCLUSIONS SUR LA RENTABILITÉ INTERNE DE L'OUVRAGE	25
EFFETS SUR LES HINTERLANDS DES PORTS HAUT-NORMANDS	26
EFFETS SUR LES TERRITOIRES TRAVERSÉS	30
1 ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE AUTOUR DE ROUEN ET ABBEVILLE	32
1.1. <i>Démographie</i>	32
1.2. <i>Contexte socio-économique</i>	39
1.3. <i>Logement</i>	43
1.4. <i>Migrations alternantes</i>	48
2. ZONES D'ACTIVITÉS	51
2.1 <i>Zones d'activité en Picardie</i>	51
2.2 <i>Zones d'activité en Haute-Normandie</i>	57
3. MONOGRAPHIES DES BOURGS DÉVIÉS	64
3.1. <i>Méthodologie et contexte</i>	64
3.2. <i>Constats généraux</i>	66
3.3. <i>Constats thématiques</i>	68
4. LA PLANIFICATION URBAINE ET LES PROJETS DE TERRITOIRE	75
4.1. <i>Révision du SDAU de la Côte Picarde (1997)</i>	75
4.2. <i>Schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (2001)</i>	79
5. FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DE LA CÔTE PICARDE	82
5.1. <i>Évolution des structures d'hébergement</i>	82
5.2. <i>Fréquentation touristique</i>	86
5.3. <i>Conclusion de l'impact sur le tourisme de la côte picarde</i>	89
6. ENVIRONNEMENT	90
6.1. <i>Equilibre des forêts</i>	90
6.2. <i>Pollution des milieux</i>	92
6.3. <i>Nuisances sonores</i>	92
6.4. <i>Impact paysager</i>	93
6.5. <i>Conclusion</i>	93
CONCLUSION DU BILAN LOTI	94

Préambule

L'A28 ET LES GRANDES TENDANCES DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE REGIONAL

L'autoroute A28 présente une spécificité particulière par rapport aux grandes tendances historiques de la région de Haute-Normandie et du département de Seine-Maritime. En effet, cet axe nord-sud est perpendiculaire aux tendances traditionnelles de développement et de solidarité de la région, tournées vers la région Île-de-France par l'axe de la vallée de la Seine. Tous les documents antérieurs de planification régionale, comme le schéma d'aménagement de la Basse-Seine en 1975, étaient fondés sur cette problématique : comment profiter de la proximité de Paris et de son pôle d'activités tout en évitant l'urbanisation continue en tache d'huile absorbant la vallée en une seule « mégalopole » de Paris jusqu'au Havre et en préservant les spécificités et l'autonomie de la région haute-normande ? De là découlaient la création des « coupures d'urbanisation » (entre Mantes et Rouen ou, plus en aval, dans la forêt de Brotonne) et le souci de conforter les pôles existants de Rouen et du Havre. C'est cette « ambivalence des sentiments » dans les liens entre l'Île-de-France et la Basse Seine qui a prévalu dans les documents d'aménagement du territoire, tant au niveau de l'État que des instances régionales, jusque dans les années 1990, puis sous une forme différente dans la volonté de développer le réseau des villes normandes (Rouen – Caen – Le Havre) comme un contre poids de l'Île-de-France.

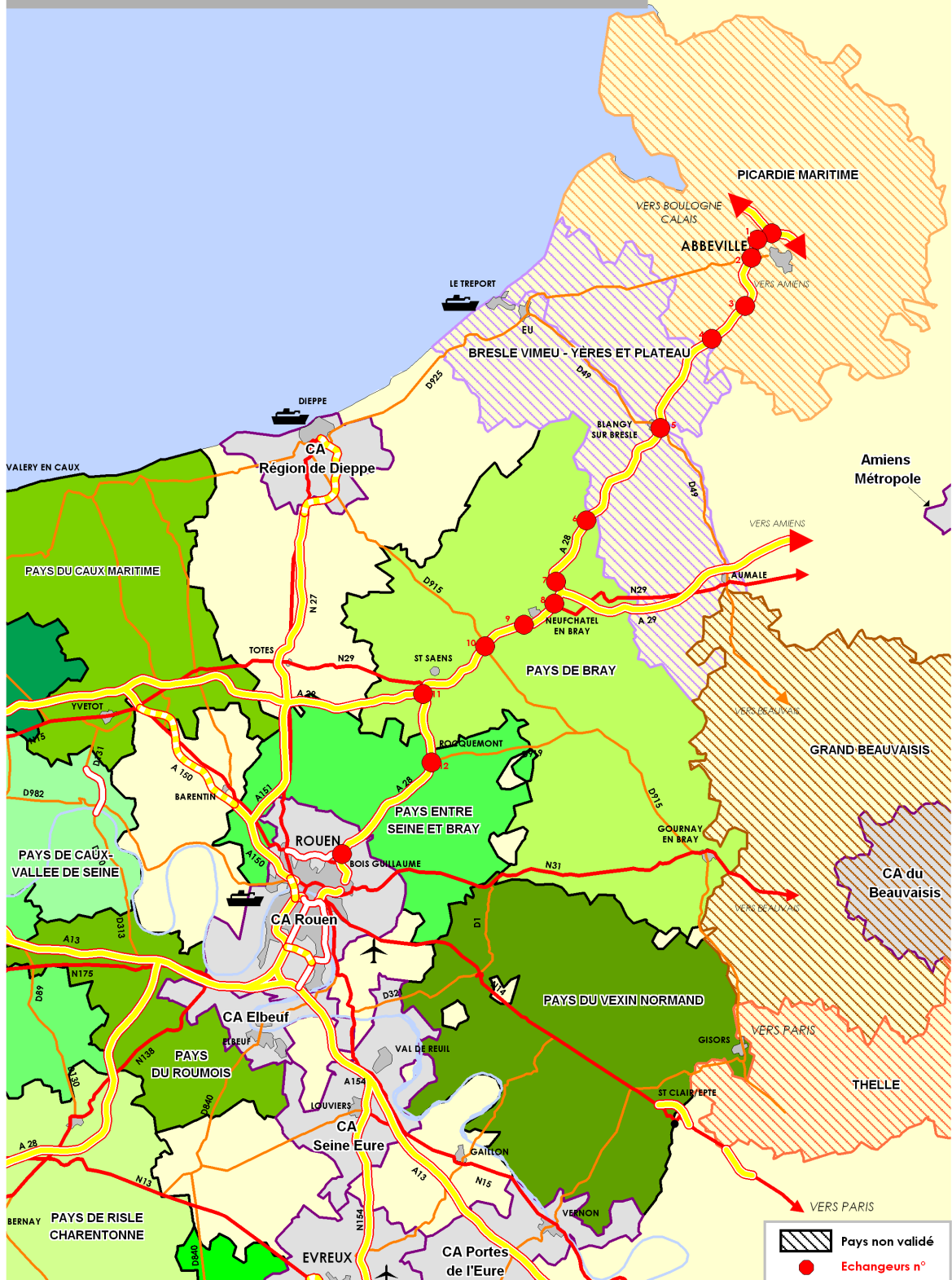
Par ailleurs, les solidarités naturelles et « ethnologiques » du nord du département de Seine-Maritime étaient souvent orientées selon un axe nord-ouest / sud-est, le long des vallées des petits fleuves qui descendent vers la Manche. Les Pays créés récemment sous l'égide de la Loi d'Orientation d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (LOADDT) de 1999 ont d'ailleurs souvent respecté cette tendance : c'est notamment le cas dans le pays de Bray et peut-être bientôt pour la vallée de la Bresle.

Or, l'arrivée de l'autoroute A28 est venue bouleverser cette géographie bien installée ; un axe nouveau, reliant cet ensemble haut-normand vers la Picardie et le nord d'une part, et vers le sud – ouest d'autre part, était en train de naître. Beaucoup de réflexions ont eu lieu dans les années 1995 – 1997, dans la mouvance du « grand débat » de 1995, autour de ce thème, tant au niveau des services de l'État (document « Haute-Normandie 2015 » du Secrétariat Général pour les Affaires Régionales (SGAR) de Haute-Normandie) que de la Région. Certains y voyaient enfin un moyen de s'affranchir de cet « encombrant voisin » qu'est Paris et de créer de nouvelles solidarités avec d'autres voisins partageant les mêmes craintes et les mêmes ambitions.

La situation est comparable en Picardie. Sa géographie l'y contraignant, la région regardait traditionnellement vers le nord en direction du Nord-Pas-de-Calais mais surtout vers le sud en direction de l'Île-de-France. La région picarde se lamentait de l'hégémonie parisienne et d'être réduite à une terre de passage puisqu'elle était jusque-là essentiellement le siège de flux méridiens ayant pour origine la capitale. Outre ces flux méridiens, le département de la Somme était marqué par l'axe du fleuve éponyme imposant pour Abbeville des liens puissants voire exclusifs avec Amiens. L'arrivée de l'A28 synonyme d'un réseau autoroutier étoffé a ouvert de nouvelles perspectives, de nouveaux horizons, à l'ouest plus précisément.

Mais une autoroute suffit-elle à créer des solidarités territoriales ? C'est cette interrogation permanente qui nous a guidés, en filigrane, dans la présente évaluation.

Les pays et communautés d'agglomérations sur le tracé de l'A28



source : DRE HN/SAPT - IGN BD carto ©
 © DRE HN service Aménagement Territoriale - pôle SIG conception : février 2006

Document DRE HN, agglomérations et pays autour de l'A28 au 1^{er} janvier 2006

Chapitre I

RENTABILITÉ INTERNE DE L'INFRASTRUCTURE

1 – COMPARAISON ENTRE LES COÛTS PRÉVISIONNELS ET LES DÉPENSES RÉELLES

- **Dépenses d'investissements (études, acquisitions, travaux) actualisées**
- **Coûts annuels d'exploitation**

2 – COMPARAISON ENTRE LES TRAFICS PRÉVUS ET LES TRAFICS CONSTATÉS

3 – BILAN SECURITE

1 COMPARAISON DES COÛTS ESTIMÉS ET DES COÛTS RÉELS

□ Coûts de construction

Pour la totalité des 89 km d'autoroute entre Bois-Guillaume et Abbeville, le dossier de DUP de 1989 prévoyait un coût global (études + acquisitions + travaux) de **1 790 MF** (valeur 1988.)

Dans la notice explicative du même dossier, une appréciation sommaire des dépenses estime la dépense totale prévisible à 1 015,8 MF (1988) entre Neufchâtel nord (déviation exclue) et Abbeville.

Les coûts réels des différents postes de dépenses sont listés par année dans le tableau en annexe 1.

Les coûts constatés s'étalant sur 20 années se décomposent par tronçon réalisé comme suit (valeur de l'année de mise en service) :

- Bois-Guillaume – Rocquemont : **222,4 MF 88**
- Rocquemont – Neufchâtel : **472,0 MF 92**
- Neufchâtel – Blangy² : **690,1 MF 97**
- Blangy – Abbeville : **567,2 MF 94**

A ces coûts, il convient d'ajouter 6,9 MF de DAP CETE qu'il n'est pas possible de répartir par année ou par tronçon, qui correspondent surtout à des études.

Le total des coûts de construction de l'A28 en 1997 (l'année de son achèvement) s'élève donc à **2 121,6 MF 97** (323,4 M€)

Comparaison avec coûts projetés : une actualisation de ces coûts ainsi que de l'estimation de départ en € 2004 à partir de l'indice TP01 de septembre 2004 (=512) a été effectuée. Celle-ci permet de comparer sur une base commune les coûts réels de construction avec les prévisions contenues dans le dossier de DUP, comme le résume le tableau ci-dessous :

² Mise aux normes autoroutières de la déviation de Neufchâtel incluse (86,9 MF 1995)

Table 1.1 : Comparaison entre les coûts prévus et coûts réels par section

		Boisguillaume- Rocquemont	Rocquemont- Neufchâtel	Mise aux normes autoroutières - déviation de Neufchâtel	Neufchâtel- Blangy	Blangy- Abbeville	TOTAL Boisguillaume- Abbeville
Coût réel actualisé (M€ 2004)		52,8	103,8	16,7	114,1	115,4	402,7
Coût projeté dans la DUP (actualisé M€ 2004) contenu dans :	Notice				241,1		
	Bilan socio- éco LOTI						424,9

Source : DRE HN / SAPT
Données : DDE76, DDE80

On ne constate **aucun dépassement** par rapport aux prévisions du dossier de DUP de 1989. On constate même un coût total de l'autoroute entre Bois-Guillaume et Abbeville inférieur de 5% environ aux prévisions d'alors contenues dans le sous-dossier d'évaluation socio-économique. De même, par rapport à l'estimation des dépenses contenue dans la notice explicative du dossier sur Neufchâtel – Abbeville, le coût total constaté est inférieur de 5% également.

Table 1.2 : Coûts au kilomètre

	Bois-guillaume- Rocquemont	Rocquemont- Neufchâtel	Neufchâtel - Blangy *	Blangy-Abbeville	TOTAL Boisguillaume- Abbeville
Longueur de la section (km)	15,5	23,5	31,5	18,5	89
Total coûts actualisés M€	52,8	103,7	130,8	115,4	402,7
Coût M€/km	3,41	4,42	4,15	6,24	4,53

* inclut la mise aux normes autoroutière de la déviation de Neufchâtel

Source : DRE HN / SAPT
Données : DDE76, DDE80

Le coût moyen par kilomètre se situe tout à fait dans l'ordre de grandeur pour ce type d'ouvrage. On remarque en particulier que le coût du seul ouvrage d'art important de l'axe, c'est à dire le viaduc sur la Bresle, influe fortement sur le coût au kilomètre du tronçon picard Blangy – Abbeville.

Le bilan financier de l'autoroute a permis de mettre en évidence l'absence de « dérapages » financiers et une grande convergence entre les dépenses réelles et les prévisions.

□ Coûts d'exploitation

Le dossier de DUP contient une estimation du coût d'entretien annuel de 9 612 000 F (1985) pour les 89 km d'autoroute entre Bois-Guillaume et Abbeville.

Il apparaît extrêmement difficile de voir clair en matière d'investissement des crédits d'entretien et d'exploitation, les DDE concernées n'ayant pas d'outil de gestion analytique de leurs crédits de fonctionnement.

2. COMPARAISON ENTRE TRAFICS PRÉVUS ET CONSTATÉS

2.1. Charge globale du réseau

Les constatations rapportées dans le dossier d'enquête préalable à la DUP sont les suivantes :

- entre Rouen et Neufchâtel, « les trafics sont relativement élevés si l'on se rapporte à la capacité offerte », et les conditions de circulation compte tenu en plus du fort taux de poids lourds « peuvent se dégrader rapidement : ralentissement, difficultés de doubler, pertes de temps... »

- « à l'inverse, et en comparaison avec les trafics drainés, l'offre entre Neufchâtel et Abbeville paraît suffisante sur la majeure partie de ce tronçon. »

➤ Comparaison entre trafics prévus et trafics constatés

Le tableau suivant reprend les données du dossier de DUP de 1989 et les compare avec les données constatées. On retrouve ainsi :

- les trafics **constatés en 1986** (1) sur l'ancienne RN28, par section ;
- les trafics projetés sur la future A28 tels que calculés dans le dossier DUP 1989 selon **l'hypothèse de référence** (2) (en affectant de façon uniforme un coefficient d'accroissement 1986/2000 moyen national, soit 33% pour les 2 sections nord, et 45% pour les 2 suivantes à partir de Saint-Saëns, pour tenir compte de « l'effet tunnel », qui se divise en deux à cet endroit, une partie des flux générés par le tunnel sous la Manche se dirigeant vers Le Havre via l'A29) ;
- les trafics projetés totaux pour 2000 calculés en ajoutant **les « reports et inductions »** (3) liés à la mise en place de la nouvelle autoroute (ce sont par exemple les flux qui empruntaient d'autres axes et se sont reportés sur l'A28 et les déplacements supplémentaires induits par la facilité accrue due à l'autoroute) ;
- les trafics **réellement constatés en 2000** sur l'A28 par section ;
- % de variation entre l'hypothèse de trafic total calculée en 1989 et les mesures réelles du trafic en 2000 (comparaison entre trafics projetés et constatés).

Tous les trafics sont exprimés dans le tableau en véhicules / jour dans les 2 sens.

SECTION	Trafics constatés 1986 (1)	Hypothèse référence 2000 (2)	Hypothèse 2000 total (3)	Trafics constatés 2000 (4)	Variation par rapport à prévision
	(4) / (3)				
Bois-guillaume / Rocquemont	9 400	12 500	15 500	20 646	33,20%
Rocquemont / Saint-Saens	6 100	8 100	10 500	15 474	47,40%
Saint-Saens / Neufchatel	10 000	14 500	18 500	18 510	0,10%
Neufchatel / Blangy	4 500	6 500	9 000	10 719	19,10%
Blangy / Abbeville	4 500	6 500	9 000	12 050	33,90%

Trafics constatés et variation par rapport aux prévisions

Source : DDE76,
SETRA

Ces données montrent tout d'abord que, quelle que soit la section, **le niveau des trafics constatés est au moins égal, et le plus souvent supérieur, aux prévisions.**

Les sections où les différences apparaissent les plus sensibles sont, d'une part, Rocquemont / Saint-Saëns (avec un score de + 47,4 %) et d'autre part Bois-Guillaume / Rocquemont et Blangy / Abbeville (+33 %), c'est-à-dire les deux sections les plus proches des agglomérations de Rouen et Abbeville.

Sans doute faut-il voir dans ces surcroîts de trafics les effets de l'étalement urbain au nord est de l'agglomération rouennaise et au sud de l'agglomération abbevilloise. A cet égard, c'est la section intermédiaire (Rocquemont / Saint-Saëns) qui connaît la plus grande différence avec les prévisions et non la plus proche de l'agglomération rouennaise. Cela annonce un phénomène de péri-urbanisation « longue distance », de deuxième couche, autour de la grande agglomération normande. C'est un premier signe que **l'autoroute A28 remplit un rôle local plus important que prévu par rapport à sa fonction de grand axe de transit.**

La répartition de charge du trafic sur l'axe a été modifiée en profondeur. En 1986, le point du réseau où la charge était la plus élevée était entre Saint-Saëns et Neufchâtel, cette intensité de flux provenant de la confluence en amont des trafics de la RN28 et la RN29. Aujourd'hui, le tronçon d'approche de l'agglomération rouennaise est le plus fréquenté, avec près de 23 000 véhicules/j en 2003.

SECTION	Hypothèse 2000 total (3)	Trafics constatés 2000 (4)	Trafics constatés 2001 (5)	Trafics constatés 2002 (6)
<i>Bois-guillaume / Rocquemont</i>	15 500	20 646	20 430	21 433
<i>Rocquemont / Saint-Saens</i>	10 500	15 474	16 280	16 958
<i>Saint-Saens / Neufchatel</i>	18 500	18 510	19 480	19 658
<i>Neufchatel / Blangy</i>	9 000	10 719	11 560	9 358
<i>Blangy / Abbeville</i>	9 000	12 050	10 843	11 370

*Comparaison hypothèses de trafic pour 2000 avec trafics constatés
Source : DDE76,
SETRA*

Les chiffres de trafic plus récents confirment cette tendance à la croissance du trafic dû à la péri-urbanisation, avec une augmentation plus soutenue pour le trafic de migrants alternants de deuxième couronne qui empruntent la section Rocquemont – Saint-Saëns (+ 9,6% de trafic journalier entre 2000 et 2002).

➤ **Situation de référence – circulaire de 1989**

Les estimations de trafic réalisées en 1986 dans le dossier de DUP ont été faites en utilisant une hypothèse de croissance globale du trafic de référence de +1,5%/an, selon les méthodes utilisées à l'époque. Cette hypothèse de croissance, alors que le contexte économique de 1986 était encore marqué par le choc pétrolier, s'est avérée avec l'expérience trop faible, et a été révisée à la hausse (+4%/an) dans la circulaire de 1989.

Afin de distinguer les effets de la croissance du trafic strictement liés au phénomène de péri-urbanisation qui n'ont pas été anticipés de ceux qu'on peut imputer à une sous-estimation de la croissance globale des trafics, une deuxième comparaison est donc effectuée, en calculant une situation de référence pour 2000 à partir des hypothèses de la circulaire de 1989, soit sur la base de +4%/an. Les reports et inductions ont ensuite été ajoutés tels qu'ils figuraient dans le dossier de DUP.

SECTION	Trafics constatés 1986 (1)	Hypothèse référence 2000 (2)	Hypothèse 2000 total (3)	Trafics constatés 2000 (4)	Variation par rapport à prévision
					(4) / (3)
<i>Bois-guillaume / Rocquemont</i>	9 400	16 300	19 300	20 646	+7 %
<i>Rocquemont / Saint-Saens</i>	6 100	10 560	12 960	15 474	+19 %
<i>Saint-Saens / Neufchatel</i>	10 000	17 300	21 300	18 510	-13 %
<i>Neufchatel / Blangy</i>	4 500	7 800	10 300	10 719	+4 %
<i>Blangy / Abbeville</i>	4 500	7 800	10 300	12 050	+17 %

Source :
DDE76,
SETRA

Trafics constatés et variation par rapport aux prévisions – base circulaire 1989 +4%/an

On constate à l'aide de cette nouvelle comparaison que les effets d'une péri-urbanisation non anticipée sont marqués, et cela confirme la tendance observée avec les hypothèses de 1986. Les sections proches des agglomérations de Rouen et Abbeville voient en 2000 des trafics de 7 à 19% plus élevés que prévu, alors que les sections en rase campagne situées entre Saint-Saëns et Blangy enregistrent des trafics conformes voire en retrait par rapport à une évolution linéaire prévisible des trafics.

2.2. Composition du trafic et fonctions assurées

En 1986, la RN28 assure 3 grandes fonctions :

- elle permet les **échanges entre les localités implantées le long de la route** : Rouen, Saint-Saëns, Neufchâtel, Blangy-sur-Bresle, Abbeville... Ces échanges se composent essentiellement de déplacements obligés (travail + affaires personnelles). Ils constituent 25 à 30% du volume global de trafic entre Rouen et Neufchâtel ; près de 60% sur la section Neufchâtel - Abbeville.

- elle constitue **un itinéraire privilégié pour les liaisons interrégionales** entre la Normandie et le Nord de la France. Cette fonction prédomine même sur la section Rouen – Neufchâtel (40% des trafics) et Neufchâtel – Saint-Saëns (45%) du fait de l'apport du Havre sur cette section commune à la N28 et N29. Par contre, au delà de Neufchâtel et jusqu'à Abbeville, les échanges interrégionaux ne représentent plus que 10% du trafic

- elle constitue **un axe de passage pour le grand transit** venant de Grande-Bretagne, du Benelux et de la région Nord se dirigeant vers l'Ouest et de Sud-Ouest de la France. A ce titre, elle est un maillon essentiel de la route des estuaires et de l'axe nord-sud atlantique (ANSA). Ces flux représentent approximativement 25% de l'ensemble des échanges avec une pointe à 35% sur la section commune aux deux nationales.

Si ces fonctions valent aussi bien pour les véhicules particuliers que pour les poids lourds, il est important de souligner la part de poids lourds présents sur l'axe. Ainsi les poids lourds représentent en jour ouvrable de base:

- 21% du trafic sur la section Neufchâtel - Abbeville
- 36% du trafic sur la section Saint-Saëns - Neufchâtel (commune N28/N29)
- 32% du trafic sur la section Rouen - Saint-Saëns.

Cette fonction est amenée à se développer compte tenu des aménagements prévus (modernisation du port du Havre, ouverture du lien fixe transmanche) et la route en l'état risque de voir ses conditions de circulation se dégrader.

Aucune prévision d'évolution de la situation initiale, ni d'estimation de la situation après mise en place de l'autoroute, n'est cependant faite dans le dossier, si bien qu'il s'avère impossible de reconstituer la situation de référence.

➤ Observations sur les fonctions actuellement assurées par l'A28 après sa mise en service pour les véhicules particuliers

L'exploitation de données d'enquêtes effectuées par le CETE Normandie-Centre en 1998 sur l'aire d'autoroute de Quincampoix, entre Rouen et Saint-Saëns, actualisées en 2003, nous donne des indications sur la fonction actuelle de l'axe Rouen-Abbeville.

Pour le trafic de véhicules particuliers, on constate que la fonction principale de l'axe est celle du trafic local de desserte de la Haute-Normandie, avec 65% des déplacements, soit 10 000 véh/j sur la section Rouen – Neufchâtel.

La deuxième fonction de l'A28 est liée aux échanges entre la Haute-Normandie et les autres régions françaises (environ 20% des déplacements), essentiellement à destination de la Picardie (40%) et du nord de la France (40%).

Le grand transit ne représente 'plus que' 15% des déplacements, contre 25 à 35% constatés en 1986 sur la RN28. Ces trafics sont surtout constitués de flux Ouest-Nord (65%).

Cette diminution est à mettre au profit de l'augmentation des flux péri-urbains locaux, notamment vers et en provenance de Rouen, qui se sont développés après l'ouverture de l'A28.

➤ Part de poids lourds et fonctions assurées

En 1999, on note les parts de trafic poids lourd suivantes :

- Sur Rouen – Saint-Saëns : 14% (A28)
- Sur Saint-Saëns – Neufchâtel : 23% (A28) et 4% (N28)
- Sur Neufchâtel – Abbeville : 23% (A28)

Le constat majeur est celui d'un report massif du trafic de poids lourds sur l'autoroute, du fait de sa gratuité, et donc le déchargement de la N28. On constate une diminution globale du nombre relatif de poids lourds sur les sections les plus proches de Rouen, conséquence de la hausse du trafic d'échange aux abords de l'agglomération haut-normande.

En ce qui concerne la fonction assurée par ces poids lourds en 2003, le premier constat est que la fonction d'échange interrégional est prépondérante (40% du trafic), notamment entre Rouen et le Nord de la France (Lille, Amiens, Abbeville). Les grands flux de transit proviennent essentiellement de l'Ouest (Caen, Nantes...) et représentent moins de 15% des flux de PL. On remarque la faiblesse des flux provenant du sud-ouest. Par exemple, Bordeaux – Lille ne représente que 50 PL : sur cette liaison, la concurrence avec l'A10 reste difficile du fait du manque de continuité du réseau autoroutier entre Tours et Rouen. Le récent achèvement de l'ANSA (mise en service fin 2005 de l'A28 sud entre Tours et Rouen) devrait changer la donne pour ce qui concerne ces flux. L'axe garde une fonction internationale relativement importante, avec 15% des déplacements PL, principalement à destination du Benelux. Quant au trafic local (échanges entre Rouen et Neufchâtel), il reste relativement faible (25% du trafic total PL)³.

	Total (TMJA 2003 2 sens)	Trafic VL (TMJA 2003 2 sens)	Trafic PL (TMJA 2003 2 sens)	% PL
Trafic International	1 346	559	787	58%
Trafic Transit National	2 787	2 057	730	26%
Trafic Echange	5 444	3 654	1 790	33%
Trafic Local	13 671	12 485	1 186	9%
Total	23 248	18 755	4 493	19%

Décomposition du trafic sur l'A28 (source : CETE Normandie-Centre, exploitation d'une enquête sur l'aire de Quincampoix)

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

³ Source : CETE Normandie-Centre, Division ACT

3. BILAN SÉCURITÉ

Le dossier d'enquête préalable à la DUP, en transposant les résultats nationaux, comptait sur une diminution de 66% des accidents sur le nouvel itinéraire par rapport à l'ancienne N28 en 1995. Le nombre de tués et de blessés grave devaient diminuer respectivement de 72% et 77%.

Le bilan sécurité suivant concerne successivement les trois sections suivantes :

- Rocquemont – Neufchâtel, mise en service en 1992
- Neufchâtel – Blangy-sur-Bresle, mise en service en 1997
- Blangy-sur-Bresle – Abbeville, mise en service en 1994

La construction de la section entre Bois-Guillaume et Rocquemont étant antérieure à 1988, les données d'accidentologie de la période ne sont pas disponibles et le bilan n'a pu être effectué.

3.1. Analyse par section

• Rocquemont - Neufchâtel

L'analyse comparative se fait entre deux périodes de 4 ans, la première située après et la deuxième avant la date de mise en service de l'A28 sur ce tronçon, en 1992. Les chiffres donnés dans le tableau ci-dessous correspondent au taux d'accidentologie, c'est à dire le nombre d'accidents et de victimes par 100 000 000 véhicules.km sur la période 1993-1996 et 1988-1991.

DRE HN / SAPT ; Données : CDES76

	du 01/01/1993 au 31/12/1996			du 01/01/1988 au 31/12/1991
	A28	N28	Total	N28
Nombre d'accidents corporels	2,8	15,7	2,3	9,7
Nombre de victimes	4,2	20,5	3,2	17,4
dont tués	0,0	2,4	0,2	1,5
dont blessés graves	1,8	9,6	1,4	7,5
dont blessés légers	2,4	8,4	1,6	8,5

On a constaté entre les deux périodes une baisse nette de 33% du nombre d'accidents corporels sur l'axe entier. Cette baisse entraîne une nette diminution du nombre de tués et blessés sur l'axe (-67% et -45%.) Cependant, le taux d'accidentologie nous renseigne sur le fait que ce gain est dû en grande partie à l'autoroute ; sur l'ancienne RN28, du fait de la baisse de fréquentation et de la probable augmentation de la vitesse moyenne, le taux d'accidentologie est plus élevé ; à titre d'exemple, le nombre de victimes pour 100 millions de véhicules.km a augmenté de 18%.

• Neufchâtel - Blangy-sur-Bresle

L'analyse comparative se fait entre deux périodes de 5 ans, la première située après et la deuxième avant la date de mise en service de l'A28 sur ce tronçon, en 1997. Les chiffres donnés dans le tableau ci-dessous correspondent au nombre d'accidents et de victimes par 100 millions de véhicules.km sur la période 1998-2002 et 1992-1996.

	du 01/01/1998 au 31/12/2002			du 01/01/1992 au 31/12/1996
	A28	N28	Total	N28
Nombre d'accidents corporels	3,1	12,0	2,3	10,0
Nombre de victimes	4,1	8,2	2,4	17,4
dont tués	0,2	0,7	0,1	1,9
dont blessés graves	0,5	3,7	0,5	5,8
dont blessés légers	3,4	3,7	1,7	9,8

DRE HN / SAPT ; Données : CDES76

Sur cette section, on a constaté un repli de 8% du nombre d'accidents corporels et une diminution marquante de la gravité des accidents, avec moins de victimes (-45%) et surtout moins de tués (seulement 2 entre 1998 et 2003 contre 7 entre 1992 et 1997). Comme le montre le tableau ci-dessus, le taux d'accidentologie donne également des résultats encourageants, puisqu'on constate notamment sur la N28 une très forte baisse du nombre de victimes pour 100 000 000 kilomètres parcourus malgré un léger regain du nombre d'accidents corporels.

- **Blangy-sur-Bresle - Abbeville**

L'analyse comparative se fait entre deux périodes de 5 ans, la première située après et la deuxième avant la date de mise en service de l'A28 sur ce tronçon, en 1994. Les chiffres donnés dans le tableau ci-dessous correspondent au nombre d'accidents et de victimes par 100 millions de véhicules km sur la période 1995-1999 et 1989-1993.

Remarque : les données ci-dessous provenant d'une autre source que pour les deux précédentes sections, il se peut que le décompte des victimes ait été fait différemment ; par conséquent, la comparaison dans le temps sur la section pourra être effectuée sans risque mais il convient d'être prudent dans la comparaison, notamment des ordres de grandeur, avec les taux des autres sections.

	du 01/01/1995 au 31/12/1999			du 01/01/1989 au 31/12/1993
	A28	N28	Total	N28
Nombre d'accidents corporels	4,6	18,8	3,6	15,8
Nombre de victimes	15,7	95,6	15,3	44,5
dont tués	0,7	4,7	0,7	5,5
dont blessés graves	4,6	18,8	3,6	15,4
dont blessés légers	10,3	72,1	10,9	23,6

DRE HN / SAPT ; Données : CDES80

On assiste ici à un bilan moins spectaculaire que sur les précédents tronçons. La baisse du nombre d'accidents corporels est modeste, autour de 6% ; de même pour la baisse du nombre de victimes, qui est de 7%. Par contre, on constate une baisse de la gravité des accidents, le nombre de tués et de blessés graves chutant fortement (-64 et -36%) au bénéfice du nombre de blessés légers, plus nombreux qu'avant mise en service de l'A28 (+25%).

Fait remarquable par rapport aux autres sections, les taux d'accidentologie montrent que la N28 tire un bilan plutôt négatif de l'arrivée de l'autoroute sur cette section, le taux d'accidents corporels ayant augmenté de façon significative depuis la mise en service de l'A28 (+20% d'accidents corporels entre la période avant construction et la période après construction). La raison pouvant être invoquée, comme sur Rocquemont – Neufchâtel, est la vitesse.

3.2. Bilan global des effets sur l'accidentologie

L'analyse tronçon par tronçon, pertinente car ces derniers ont parfois eu des dates de mise en service très éloignées dans le temps, permet de conclure que l'effet « sécuritaire » des autoroutes, phénomène bien connu, se vérifie globalement sur l'A28 mais à des degrés divers selon qu'on se place dans une section différente du parcours.

Pour comparaison, les chiffres moyens du taux d'accidentologie enregistrés au niveau national sont les suivants sur la période 1998 - 2000 :

- 1,4 accidents par 100 millions de véhicules.km sur autoroute
- 5,6 accidents par 100 millions de véhicules.km sur route nationale à caractère non autoroutier

Les chiffres des taux d'accidentologie montrent que si l'A28 possède des taux comparables à ceux régulièrement observés sur des autoroutes similaires, la N28 tire un bilan plutôt négatif de son déchargement, avec un nombre d'accidents et de victimes pour 100 millions de kilomètres parcourus qui a augmenté sur toutes les sections et qui est supérieur à la moyenne nationale, du fait, peut-être, de situations de traversées d'agglomérations toujours peu favorables. Sur la totalité de l'axe, cependant, la mise en service de l'A28 a grandement contribué à faire chuter le taux d'accidents corporels, celui-ci passant d'une moyenne de 10 accidents corporels pour 100 millions de kilomètres parcourus à 2,5 accidents, ce qui correspond à un gain de sécurité d'environ 76% pour toutes les sections étudiées.

Finalement, le gain de sécurité global visé de 66% a bien été atteint si l'on compare la totalité de l'axe avec les chiffres d'avant mise en service de l'A28.

	Nombre d'accidents corporels avant A28	Nombre d'accidents corporels après A28	Taux d'accidents corporels avant A28	Taux d'accidents corporels après A28	Gain de sécurité
<i>Rocquemont – Neufchâtel *</i>	40	27	9,7	2,3	-76,3%
<i>Neufchâtel - Blangy</i>	38	35	10,0	2,3	-76,8%
<i>Blangy - Abbeville</i>	40	25	15,8	3,6	-76,9%

* Nombre d'accidents corporels sur une période de 4 ans au lieu de 5 ; par conséquent les chiffres d'accidents bruts ne doivent pas être comparés avec ceux des autres sections.

4. CONCLUSIONS SUR LA RENTABILITÉ INTERNE DE L'OUVRAGE

Ces premiers résultats laissent déjà présager un des effets de l'infrastructure sur l'étalement urbain : celui-ci s'étend bien au-delà de ce qui était pressenti dans les études préalables de l'autoroute, jusqu'à plus de 30 km du pôle urbain de Rouen.

Par ailleurs et toutes proportions gardées, l'impact sur l'agglomération d'Abbeville a été similaire.

En outre, les effets de cet étalement urbain sur les trafics sont plus que proportionnels : dans des zones où l'étude démographique ne met en évidence que des croissances de population de l'ordre de 10 à 15 % entre 1990 et 1999, les augmentations de circulation dépassent les 30 voire 50 %, soit 3 à 4 fois plus ! Un ménage supplémentaire en périphérie urbaine, c'est bien plus qu'un déplacement quotidien aller-retour en voiture individuelle de plus, mais plutôt 3 à 4...

Cela est d'autant plus important que la fonction principale de l'A28 était de renforcer la vocation interrégionale entre la Normandie, la Picardie et le Nord-Pas-de-Calais et de transit international notamment pour les flux venant de Grande-Bretagne et de Belgique de l'axe que représentait la RN28. Une péri-urbanisation massive n'a pour ainsi dire pas été anticipée. Pourtant, force est de constater aujourd'hui que la fonction principale de l'autoroute est de faciliter les échanges quotidiens entre les agglomérations de Rouen et à une moindre mesure Abbeville et les communes résidentielles périphériques. **L'A28 a joué un rôle de catalyseur de l'étalement urbain pour ces agglomérations, ce qui n'est pas la vocation principale d'une autoroute.**

Chapitre II

EFFETS SUR LES HINTERLANDS DES PORTS HAUT-NORMANDS

Parmi les objectifs poursuivis lors de la mise en service des autoroutes A28 et A29, figure notamment l'amélioration de la desserte des ports de la Basse-Seine, Rouen et Le Havre, vers les régions industrielles à fort potentiel de chargement international que sont le nord de la France et le Benelux.

Une des questions de cette évaluation ex-post consiste donc à cerner les résultats obtenus dans ce domaine, notamment par la mesure des flux de marchandises transportées depuis (ou vers) les terminaux portuaires vers (ou depuis) les régions concernées.

En l'absence de possibilité de lancer à court terme une enquête origine/destination sur l'itinéraire étudié, il est possible de recourir à des données statistiques spécialisées, d'origine douanière, telles que les trafics de marchandises transitant par les ports de la Basse-Seine et provenant des départements des régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais (pour les marchandises exportées) ou à destination de ces mêmes départements (pour les marchandises importées).

Notre analyse portera donc tout d'abord sur le port du Havre, puis sur celui de Rouen.

I – ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ DU HAVRE VERS LES RÉGIONS DU NORD DE LA FRANCE :

Les tableaux ci-dessous présentent les statistiques du commerce maritime fournies par le Port autonome du Havre⁴ pour les années 1997 à 2004.

*Trafics à destination et en provenance des départements 02,59,60,62 et 80
et part de marché du port du Havre sur ces trafics*

ANNÉES	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	TOTAL	PART LE HAVRE	TOTAL	PART LE HAVRE
1997	1 291 356	3,1%	2 717 963	8,0%
1998	1 351 185	3,8%	2 484 814	8,2%
1999	1 398 728	3,7%	2 016 149	9,6%
2000	1 496 695	4,1%	2 437 900	7,9%
2001	1 434 136	5,4%	2 243 268	11,2%
2002	1 339 472	5,8%	2 993 340	11,4%
2003	1 347 327	5,3%	2 189 491	7,7%
2004	1 381 886	5,2%	2 301 207	7,7%

⁴ Ces statistiques sont établies à partir des bordereaux douaniers remplis par les agents portuaires. Les marchandises prises en compte sont celles dont la destination finale ou l'origine est la France. Le transit international est donc exclu. Les tonnages sont en tonnes nettes, excluant les emballages qu'ils soient vides ou pleins quelle que soit leur nature. Les marchandises observées sont celles qui sont considérées comme conteneuriables à ce jour (tonnage entrées + sorties conteneurisé à plus de 50%).

Au-delà des mouvements assez erratiques des masses globales traitées, qui dépendent du volume de l'activité des chargeurs des régions étudiées, on constate une croissance significative de la part de marché du Havre sur ces destinations (+ 2,7 points à l'import et + 3,4 points à l'export) jusqu'en 2002 puis une régression brutale, surtout pour les exportations, pour lesquelles cette part de marché revient à un niveau proche de celui de 1997.

Selon les analyses fournies par le Port autonome du Havre lui-même, « *la part de marché du port du Havre dans le commerce maritime des produits conteneurisés depuis et vers les départements Somme (80), Nord (59), Pas-de-Calais (62) et Aisne (02) sur la période 1997 – 2004 a été influencée par différents paramètres, dont les principaux sont :*

- *la mise en service de grandes infrastructures routières maillant ces départements, à savoir l'A28, notamment la section Neufchâtel – Abbeville en 1997 et l'A29, notamment les sections Le Havre – Yvetot (1996) – Saint-Saëns (1998),*
- *le fonctionnement d'une navette ferroviaire entre les ports du Havre et de Lille sur la période 1995 – juin 2004, avec une période optimum d'exploitation entre 1997 et 2002 notamment à l'exportation*
- *la performance portuaire elle-même, quelque peu altérée en fin de période par un phénomène de saturation croissante des terminaux à conteneurs du Havre ».*

Sur ce dernier point, on a pu constater lors de l'élaboration du diagnostic de la Directive Territoriale d'Aménagement (DTA) de l'estuaire de la Seine, que, si l'on compare les trafics conteneurisés du Havre aux ports continentaux de la mer du nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg, Brème/Bremerhaven et Zeebrugge), la part du Havre, après avoir chuté entre 1990 et 2000 (de 9,3% à 7,4%) s'est légèrement redressée ensuite pour se stabiliser autour de 8% en 2003 et 2004. Cette amélioration notable de la compétitivité générale du port du Havre a donc joué également un rôle sans doute essentiel dans l'accroissement de ses parts de marché, pas seulement vers les destinations du nord de la France.

L'analyse fournie par le port du Havre pour chacune des destinations étudiées est rappelée ci-dessous (cf. les données détaillées en annexe) :

1) Département de la Somme (80)

Il s'agit du département pour lequel a peut être le plus joué l'effet de maillage des grandes infrastructures routières en faveur du Havre.

A l'importation, entre 1997 et 2004, sa part de marché est passée de 17 à 27% sur un marché lui-même en progression de 22%, d'où un doublement des trafics transitant par Le Havre.

A l'exportation, la part de marché du Havre est passée de 36 à 63%, soit + 10.000 t, la conteneurisation du sucre ayant compensé, au bénéfice du Havre, la contraction du marché global (-35%).

2) Département du Nord (59)

C'est un des départements sur lesquels s'exerce le plus durement la concurrence des ports du Benelux et notamment d'Anvers.

A l'import, la part de marché, bien que restant très faible, est en augmentation sur un marché lui-même en croissance de 10%.

Une amélioration plus sensible de la part de marché du Havre est constatée à l'export sur la période 1999 – 2002. Cette séquence s'inscrit d'une part dans la période de fonctionnement optimum de la navette ferroviaire entre Le Havre et Lille, tout en faisant suite d'autre part à la réalisation de la continuité autoroutière entre Le Havre et la partie littorale de ce département. Les difficultés d'exploitation rencontrées ensuite par le service ferroviaire Le Havre – Lille jusqu'à son arrêt en juin 2004, combinées à la saturation croissante des terminaux portuaires havrais, ont altéré la position du Havre en 2003 et 2004.

3) Département du Pas-de-Calais (62)

Il s'agit d'un autre département sur lequel s'exerce fortement la concurrence des ports du Benelux. A l'instar du département du Nord, et vraisemblablement pour les mêmes raisons, la part du marché du Havre y a été en amélioration sensible sur la période 1999 – 2002 à l'exportation, phénomène ici observé également à l'importation, bien que de façon plus limitée.

4) Département de l'Aisne (02)

La position du Havre vis-à-vis de ce département semble avoir bénéficié de l'ouverture de la section Amiens – Saint Quentin de l'A29 en 2001, même si la continuité autoroutière du Havre à Saint-Quentin et Laon n'est effective que depuis janvier 2005, avec la mise en service de la section Neufchâtel – Amiens de l'A29. En fin de période étudiée, les difficultés croissantes d'exploitation portuaire ont entamé les parts de marché acquises précédemment par le port du Havre sur ce département.

En conclusion, il paraît difficile de mettre en évidence un impact net de la mise en service de l'autoroute A28 sur l'accroissement des parts de marché du port du Havre, car d'autres causes ont également joué, notamment l'amélioration de la compétitivité globale de la place portuaire et le fonctionnement d'une navette ferroviaire vers Lille jusqu'en 2004. Toutefois, sur certaines destinations comme les départements de la Somme ou de l'Aisne, pour lesquels la navette ferroviaire n'a certainement pas joué, l'accroissement des parts de marché peut s'expliquer par un net « effet A28 ». Mais ce ne sont pas, et de loin, les destinations les plus importantes en terme de trafic potentiel (ces 2 départements ne totalisent que 10% des importations et 12% des exportations des 4 départements étudiés), compte tenu du poids économique et démographique significativement plus fort de la région Nord – Pas de Calais dans cet ensemble.

II – ÉVOLUTION DES PARTS DE MARCHÉ DE ROUEN VERS LES RÉGIONS DU NORD DE LA FRANCE :

Les données fournies par le Port de Rouen sont de nature un peu différentes, même si elles proviennent de sources douanières similaires. Elles ne concernent en effet que les trafics terrestres réalisés par la route, davantage représentatifs des effets liés directement à l'autoroute. Par contre, il a été impossible de remonter à des périodes antérieures à l'année 2000, ce qui limite la pertinence de la mise en évidence des impacts de l'A28.

Les données pour les mêmes départements 02, 59, 62, et 80 sont les suivantes (t/an) :

ANNÉES	EXPORT		IMPORT	
	TOTAL	PART ROUEN	TOTAL	PART ROUEN
2000	5 169 709	0,07%	6 052 095	0,14%
2001	3 749 303	0,25%	5 451 121	0,13%
2002	3 154 035	0,28%	5 303 200	0,14%
2003	3 614 240	0,04%	5 326 159	0,16%
2004	3 354 539	0,01%	4 876 787	0,10%

Il paraît très difficile de dégager une tendance générale de ces données. Les aléas de la conjoncture économique, et des stratégies mouvantes des chargeurs jouent davantage sur ce point que la qualité des infrastructures de transports, surtout avec des masses aussi restreintes (parts de marché toujours inférieures à 1%).

En particulier, on peut noter les effets très marqués des modifications de la politique agricole communautaire sur les niveaux des prix à l'export des céréales, première source d'exportations (en tonnages) du port de Rouen. Par ailleurs, il s'agit de marchandises pour lesquelles la part modale du transport ferroviaire est plus répandue que pour d'autres secteurs économiques.

En conclusion, l'amélioration significative globale des parts de marché des ports de la Basse-Seine au cours des dernières années, surtout au Havre, semble due à la conjonction de plusieurs causes : gains de compétitivité obtenus par la diminution des temps d'escale et des coûts de transbordement, meilleur positionnement commercial, saturation relative des grandes places portuaires du Benelux, mise en place de services ferroviaires plus performants, etc. Il est vraisemblable que l'ouverture de nouvelles infrastructures autoroutières ait participé à cette amélioration, mais il est difficile d'en mesurer précisément l'impact, et sans doute s'agit-il d'un élément secondaire qui s'est surajouté aux premiers, plus déterminants.

En ce qui concerne plus précisément l'A28, on notera qu'elle dessert des zones (nord de la France, Benelux) qui ne constituent pas l'hinterland naturel de ces ports et sur lesquelles leur part de marché historique reste relativement faible. Dès lors, les données concernent des masses trop faibles et aléatoires pour qu'une réelle tendance puisse être dégagée.

Chapitre III

EFFETS SUR LES TERRITOIRES TRAVERSÉS

1 - ÉVOLUTION DEMOGRAPHIQUE ET ECONOMIQUE AUTOUR DE ROUEN ET ABBEVILLE

- 1 La démographie
- 2 Le contexte socio-économique
- 3 Le logement
- 4 Les migrations alternantes

2 – IMPACT SUR LES ZONES D’ACTIVITÉS ET LES SITES LOGISTIQUES

3 - MONOGRAPHIES DES BOURGS DÉVIÉS

4 – STRATEGIES D’ACTEURS – IMPACTS SUR LA PLANIFICATION URBAINE ET LES PROJETS DE TERRITOIRE

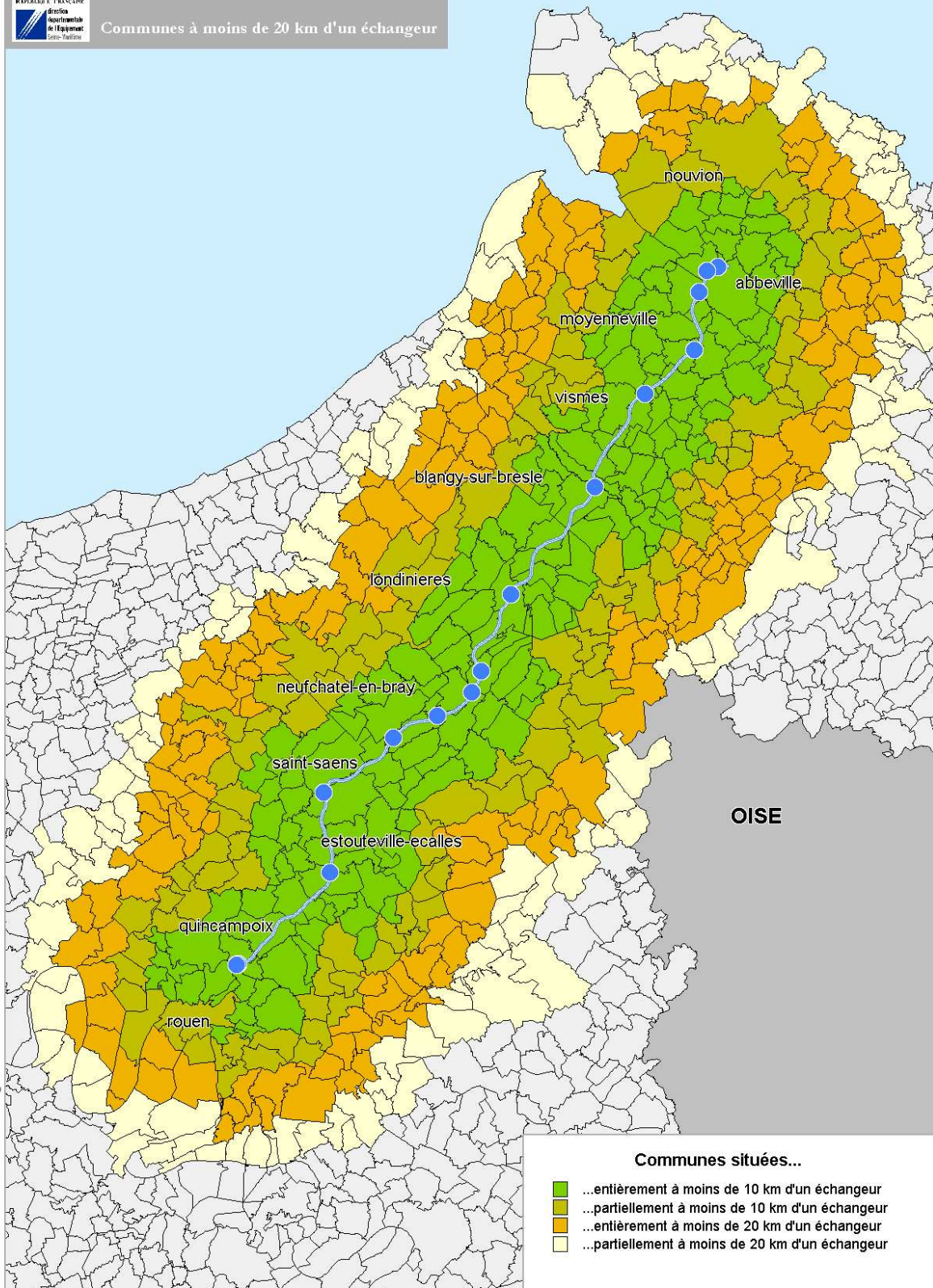
5 - IMPACT SUR LA FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DE LA CÔTE PICARDE

6 – IMPACTS SUR L’ENVIRONNEMENT



A28 - Aire d'influence

Communes à moins de 20 km d'un échangeur



I:\1-structure\zEtudes\B-Aménagement\Bilan\otia\A28\Glob\2004\11\AireInfluenceA28-2004\11.WOR

Sources : DDE 76 | IGN | Bdcarto©2004 |
© service de l'Aménagement du Territoire - pôle SIG | conception : S. Comte - Novembre 2004

1 ÉVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE ET ÉCONOMIQUE AUTOUR DE ROUEN ET ABBEVILLE

Afin de mesurer les effets éventuels de l'A28 sur l'étalement urbain, une analyse des tendances récentes de la démographie a été réalisée, tant en croissance qu'en structure (taille et âge des ménages, revenus, etc.), des emplois et des déplacements domicile-travail. Cette analyse a ensuite été complétée par une mesure des évolutions du parc de logements et de la construction neuve au sein du périmètre d'étude.

Le périmètre de l'étude retenu correspond aux communes qui se situent de 0 à 20 kilomètres d'un échangeur de l'A28. Un sous-périmètre (secteur 1), constitué des communes se situant à moins de 10 kilomètres d'un échangeur de l'autoroute A28, a été créé pour mettre en avant les communes connaissant un impact plus direct de l'autoroute.

1.1. Démographie

1.1.1 - Évolution de la population

	Population en 1982	taux de variation	dû au solde naturel	dû au solde migratoire	Population en 1990	taux de variation	dû au solde naturel	dû au solde migratoire	Population 1999
Périmètre d'étude									
Périmètre d'étude	327 899	4.1	2.6	1.5	341 420	2.2	1.8	0.4	349 190
dont Seine-Maritime	192 044	7.1	4.0	3.1	205 702	3.9	3.3	0.6	213 692
dont Eure	18 279	4.6	4.4	0.2	19 115	3.6	3.9	-0.3	19 808
dont Somme	117 576	-0.8	0.1	-0.9	116 603	-0.8	0.2	-1.0	115 690
Secteur 1 (communes comprises à moins de 10 km d'un échangeur)									
Secteur 1	162 750	3.8	1.95	1.85	168 897	2.5	2.0	0.5	173 100
dont Seine-Maritime	115 446	6.5	3.4	3.1	120 881	4	2.5	1.5	125 753
dont Somme	47 304	1.7	0.6	1.1	48 016	-1.7	0.7	-2.4	47 347
Référents									
Département de Seine-Maritime	1 193 108	0.3	0.6	-0.3	1 223 429	0.1	0.5	-0.4	1 239 138
Département de l'Eure	462 254	1.3	0.6	0.7	513 818	0.6	0.5	0.1	541 054
Département de la Somme	544 570	0.6	3.0	-2.4	547 825	1.4	2.7	-1.3	555 551

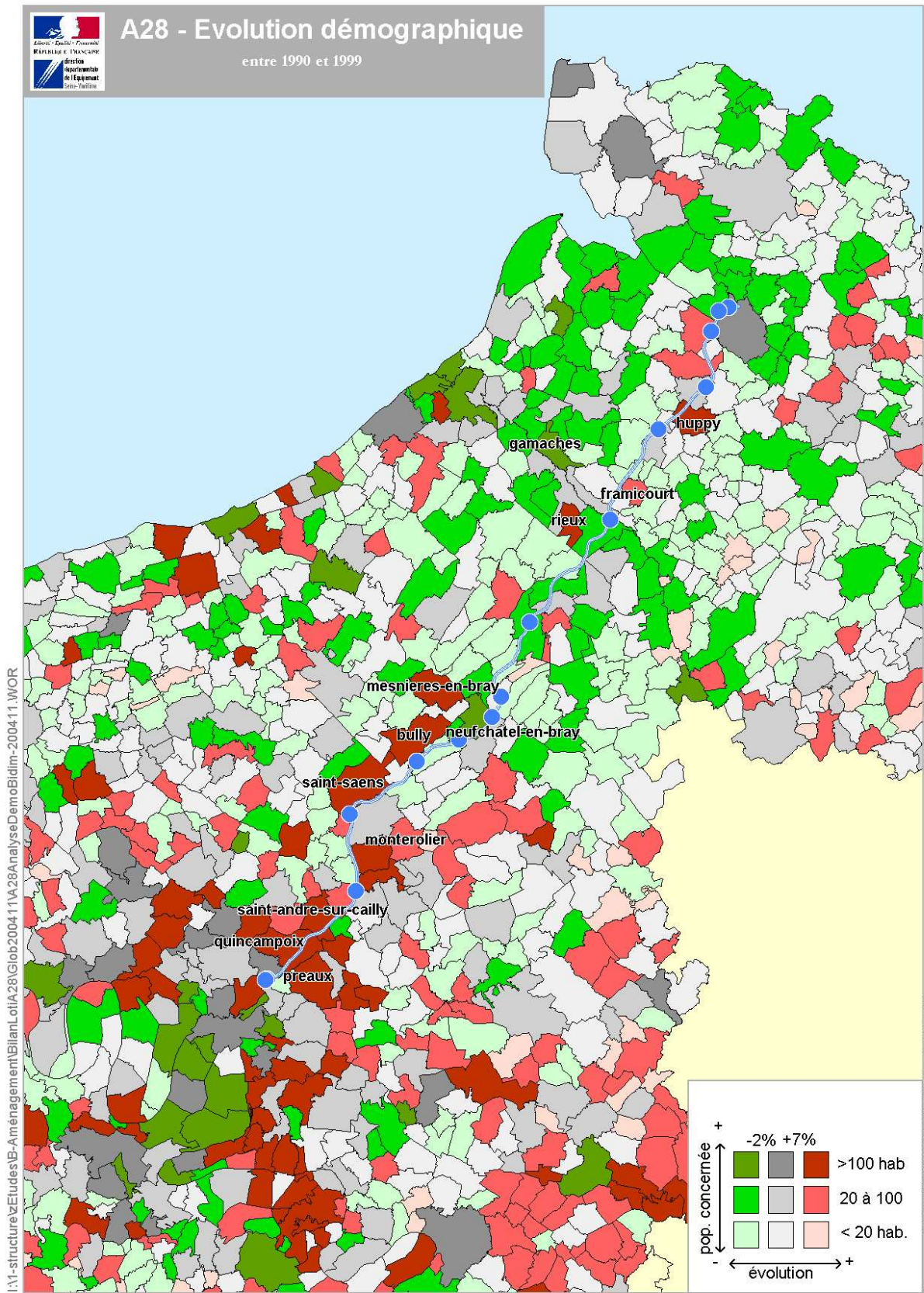
Source : RGP 1982, 1990, 1999, Insee.

Sur le périmètre d'étude, la population a accusé une hausse sensible entre les deux périodes inter censitaires (1982/1990 et 1990/1999) due essentiellement à un solde naturel vigoureux. Toutefois, l'apport migratoire existe mais diminue fortement sur la dernière période.



A28 - Evolution démographique

entre 1990 et 1999



I:\1-structure\études\B-Aménagement\Bilan\otia28\Glob2004\11A28AnalyseDemoBidim-200411.WOR

Sources : DDE 76 | INSEE | IGN Bdcarto©2004 |
© service de l'Aménagement du Territoire - pôle SIG | conception : S. Comte - Novembre 2004

L'analyse par département de cette hausse démographique révèle :

- le dynamisme des communes de Seine-Maritime dont la croissance, toujours supérieure à la moyenne, est la résultante du bon niveau du solde naturel soutenu par un solde migratoire positif,
- l'atonie des communes de la Somme qui enregistrent des taux de variation, sur les deux périodes inter censitaires, négatifs dus à des soldes migratoires fortement négatifs que les soldes naturels n'arrivent pas à compenser.

Sur le secteur 1, les taux de variation de la population suivent la tendance générale décrite sur le périmètre d'étude. Seules les communes de la Somme se distinguent. En effet, après un mouvement haussier enregistré sur la période 1982/1990, ce mouvement se trouve contrebalancé par la faiblesse d'un solde migratoire qui devient très fortement négatif entre 1990/1999.

1.1.2 - Répartition de la population par classes d'âge

	0 à 19 ans			20 à 39 ans			40 à 59 ans			plus de 60 ans		
	effectif 1999	part en %	variation 90-99	effectif 1999	part en %	variation 90-99	effectif 1999	part en %	variation 90-99	effectif 1999	part en %	variation 90-99
	Périmètre d'étude (communes comprises entre 0 et 20 km d'un échangeur)											
Périmètre d'étude	155 006	21.4	-23.09	220 017	26.5	-7.44	194 683	26.7	20.97	154 981	20.8	12.66
dont Seine-Maritime	116 176	20	-28.92	177 380	26.1	-6.78	153 351	27.2	22.69	117 524	20.0	15.65
dont Eure	3 961	19.69	-29.8	5 457	27.2	-7.45	5 325	27.5	25.06	3 755	18.8	14.36
dont Somme	34 869	24.6	-10.57	37 180	26.2	-8.11	36 007	25.4	15.18	33 702	23.8	7.97
	Secteur 1 (communes comprises à moins de 10 km d'un échangeur)											
Secteur 1	91 535	21.9	-20.63	140 285	26.1	-7.27	115 936	26.47	19.1	93 164	22.0	11.6
dont Seine-Maritime	73 135	19.8	-28.74	120 335	26.1	-5.93	97 128	26.79	20.6	76 603	20.4	15.3
dont Somme	18 400	24.1	-12.53	19 950	26.2	-8.62	18 808	26.16	17.6	16 561	23.7	7.9
	Référents											
Département de Seine-Maritime	326 411	26.3	-6.8	351 209	28.3	-7.2	317 475	25.6	15.8	244 081	19.7	10.7
Département de l'Eure	147 561	27.3	-3.8	146 346	27.0	-6.3	144131	26.6	24.5	103 225	18.1	16.4
Département de la Somme	141 348	25.4	-9.4	160 447	28.8	-3.5	139 184	25.0	16.6	114 500	20.6	7.7

Source : RGP 1999, Insee.

Sur le périmètre d'étude, l'analyse des classes d'âges en 1999 révèle le vieillissement marqué de la population. En effet, on constate la très forte baisse des moins de 20 ans (- 23.09% entre 1990 et 1999) suivi par une baisse plus modérée des 20 à 39 ans. Ce mouvement baissier des catégories les plus jeunes est contrebalancé par le fort mouvement de hausse des 40 à 59 ans et des plus de 60 ans. D'ailleurs, l'indice de jeunesse de 1.02 confirme une population vieillissante et une dynamique « jeunes » en panne.

Sur le secteur 1, la répartition des classes d'âge révèle un vieillissement de la population encore plus marqué. En part, les plus de 60 ans sont plus nombreux que les moins de 20 ans, d'où un indice de jeunesse de 0.99.

Comparées aux moyennes départementales qui nous servent de référents, ces évolutions paraissent plus marquées ; ceci semble caractéristique de zones rurales dont le vieillissement est plus significatif que dans les villes.

1.1.3 – Évolution des ménages

Source : RGP 1999, Insee

	1990		1999		
	total des ménages	nombre moyen de personnes par ménages	total des ménages	variation 1990-1999	nombre moyen de personnes par ménages
Périmètre d'étude (communes entre 0 et 20 km d'un échangeur)					
Périmètre d'étude	201 357	2.6	222 370	10.43	2.4
dont Seine-Maritime	143 609	2.5	160 679	11.83	2.4
dont l'Eure	6 720	2.9	7 435	9.92	2.7
dont la Somme	51 028	2.6	54 256	6.32	2.3
Secteur 1 (communes à moins de 10 km d'un échangeur)					
Secteur 1	50 006	2.8	54 848	9.68	2.7
dont Seine-Maritime	23 811	2.9	26 604	11.7	2.7
dont la Somme	26 195	2.7	28 244	7.8	2.6
Référents					
Département de Seine-Maritime	454 763	2.6	493 109	8.4	2.5
Département de l'Eure	182 574	2.8	205 454	12.5	2.6
Département de la Somme	195 621	2.7	165 368	-15.4	2.5

Sur le périmètre d'étude, si entre 1990 et 1999, le nombre de ménages a fortement augmenté (+ 10.43%), leur taille moyenne a diminué (2.4 en 1999 contre 2.6 en 1990). Croisés avec un solde migratoire tout juste positif sur la dernière période, les indicateurs semblent créditer le phénomène de décohabitation. Toutefois, cette situation générale est variable selon les secteurs observés :

- une variation forte pour le secteur situé en Seine-Maritime dont l'évolution est de 11.83% contre 8.4 en moyenne départementale,
- une variation en dessous de la moyenne départementale pour le secteur de l'Eure,
- une variation très forte pour le secteur situé dans la Somme qui enregistre un mouvement positif contre une moyenne départementale fortement négative.

Sur le secteur 1, les tendances enregistrées sur le périmètre d'étude se creusent un peu plus.

1.1.4 – Taille des ménages

	Petits ménages				Moyens ménages				Grands ménages			
	1990	Part	1999	Part	1990	Part	1999	Part	1990	Part	1999	Part
Périmètre d'étude (communes entre 0 et 20 km d'un échangeur)												
Périmètre d'étude	57 026	48	70 096	52	46 154	39	46 879	34	15 110	13	18 674	14
dont Seine-Maritime	32 717	47	41 307	53	28 604	41	29 309	37	9 009	13	7 635	10
dont l'Eure	3 258	49	4 034	54	2 672	40	2 708	36	790	12	693	9
dont la Somme	21 051	51	24 755	56	14 878	37	14 862	34	5 311	13	4 108	9
Secteur 1 (communes à moins de 10 km d'un échangeur)												
Secteur 1	29 566	50	36 107	55	22 882	38	23 254	36	7 037	12	5 895	9
dont Seine-Maritime	21 608	50	26 533	56	16 587	39	16 853	35	4 722	11	4 162	9
dont la Somme	7 958	48	9 574	54	6 295	38	6 401	36	2 315	14	1 733	10
Référents												
Département de Seine-Maritime	249 313	55	298 477	61	156 897	35	152 600	31	48 553	11	42 032	8.5
Département de l'Eure	93 428	51	116 776	57	66 849	37	64 236	34	22 297	12	19 442	9
Département de la Somme	102 419	52	97 595	59	68 897	35	52 251	32	24 305	12	15 522	9

Source : RGP 1999, Insee

Sur le périmètre d'étude, ce sont les petits ménages (1 et 2 personnes) qui sont les plus représentés en 1999 et ce quel que soit le secteur concerné. Ils ont également le plus progressé depuis 1990 avec + 23% de hausse aux dépens des ménages de taille moyenne (3 et 4 personnes) qui accusent un recul de leur part de 39 à 34% du total. Toutefois, ces petits ménages restent sous-représentés par rapport aux moyennes départementales.

Sur le secteur 1, on constate les mêmes tendances excluant toutes spécificités liées à l'arrivée de l'A28.

De manière générale, le phénomène de décohabitation ou de desserrement des ménages pourrait expliquer la faiblesse relative (par rapport au secteur) des moyens et grands ménages au profit des petits ménages. Ainsi, la forte augmentation des ménages relevée sur le périmètre d'étude comme sur le secteur 1 est à relativiser du fait d'un fort nombre de ménages nouveaux issus du desserrement.

1.1.5 – Bilan de l'étude démographique

Plusieurs choses sont à retenir de l'étude démographique des zones concernées par l'A28.

On constate une forte hausse de la population sur la dernière période bien qu'en diminution avec des différences notables selon les départements. Ainsi, si sur le périmètre d'étude la population dans son ensemble augmente (+ 2.27% entre 1990 et 1999), sur ce même secteur, les communes de la Somme perdent des habitants depuis 1982. L'arrivée de l'autoroute A28 n'a pas contrebalancé par des apports en population importants le mouvement baissier.

Sur le secteur 1, c'est-à-dire le plus proche de l'autoroute, la hausse de la population est encore plus marquée. Toutefois, si le taux de variation de 1982 à 1990 était positif pour les communes de la Somme, la situation s'est renversée entre 1990 à 1999.

Globalement deux profils de communes se dessinent :

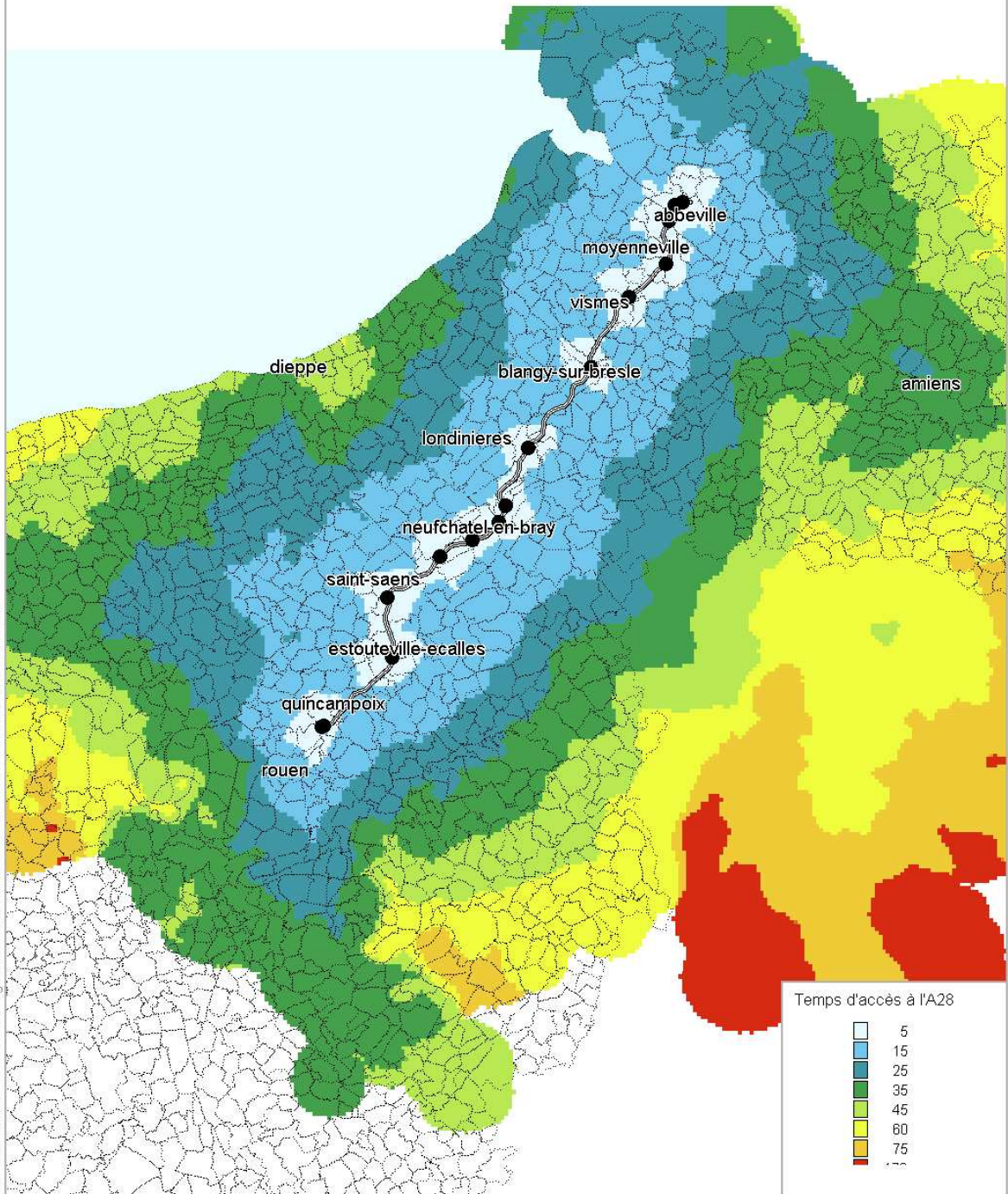
- les communes attractives du fait de leurs soldes naturel et migratoire positifs. Elles se localisent sur le secteur 1, c'est-à-dire au plus près de l'autoroute. Cette situation ne se retrouve pas dans le secteur Somme,
- les communes dont la population augmentent du seul fait de leur solde naturel positif ; elles se localisent le plus souvent entre 10 et 20 km de l'autoroute.

Par ailleurs, on a une population en hausse mais qui vieillit. Un phénomène qui s'explique par le départ du « cocon familial » d'une partie de la population des moins de 20 ans pour aller travailler ou faire ses études sur les pôles urbains de Rouen ou d'Amiens (pour la partie picarde), remplacés par l'arrivée d'actifs de 30-49 ans profitant d'un coût du foncier moindre et d'une accessibilité facilitée au pôle d'emploi par la présence de l'autoroute.



Accès à l'A28

Isochrones d'accès aux échangeurs



I:\1-structure\zEtudes\B-Aménagement\Bilan_Lot\A28\G\job200411\A28\isochrones-200501.wor

Sources : DDE 76 | IGN BdCarto©2004 |

© service de l'Aménagement du Territoire - pôle SIG | conception : S. Comte - Janvier 2005

1.2. Contexte socio-économique

1.2.1 – Les actifs et les emplois :

Évolution des emplois et actifs entre 1990 et 1999

	emplois		population active totale		dont ayant un emploi		dont au chômage	
	effectif en 1999	évolution 90-99	effectif en 1999	évolution 90-99	effectif en 1999	évolution 90-99	effectif en 1999	évolution 90-99
Périmètre d'étude (communes entre 0 et 20 km d'un échangeur)								
Périmètre d'étude	107 629	-0.09	158 369	4.16	137 574	4.02	20 290	17.38
dont Seine-Maritime	65 177	1.71	98 641	3.78	86 551	3.78	11 779	12.94
dont l'Eure	8 488	-1.94	9 430	4.68	8 043	3.01	1 363	24.25
dont la Somme	33 964	-0.06	50 298	4.03	42 980	5.27	7.148	14.26
Secteur 1 (communes à moins de 10 km d'un échangeur)								
Secteur 1	50 860	12.3	78 337	3.07	68 719	4.41	9 371	14.4
dont Seine-Maritime	37 671	22.11	57 105	3.19	50 343	4.12	6 586	11.93
dont la Somme	13 189	2.46	21 232	2.96	18 376	4.71	2 785	3.56
Référents								
Département de Seine-Maritime	473 204	0.88	553 551	1.47	466 476	0.03	85 324	16.8
Département de l'Eure	190 888	3.41	253 057	6.34	219 850	4.31	32 376	30.82
Département de la Somme	202 405	7.76	244 860	7.62	206 001	7.41	380 024	41.83

Source : RGP 1990, 1999, Insee.

Sur le périmètre d'étude, on constate entre 1990 et 1999 :

- une stagnation de l'emploi (-0.09 % par rapport à 1990) révélant une certaine atonie du dynamisme économique du secteur,
- une population active totale et une population active ayant un emploi qui ont augmenté de concert, du fait notamment de l'arrivée sur le marché des jeunes en âge de travailler,
- une population active au chômage en très forte progression, conséquence de la stagnation de l'emploi et de l'arrivée de nouveaux actifs

Sur le secteur 1, la situation diffère avec une forte croissance de l'emploi. Toutefois, seules les communes de la Seine-Maritime semblent profiter vraiment des possibilités économiques offertes par l'existence d'un échangeur autoroutier. Leur nombre d'emplois augmente fortement sur la dernière période, au-dessus de la moyenne du périmètre d'étude et des moyennes départementales. Il en est de même pour la population active totale et de la population active ayant un emploi (PAAE) qui avec 3.19 et 4.12% augmentent plus que les évolutions relevées sur le département. Cela se traduit concrètement par une évolution contenue du nombre de personnes au chômage (11.93% contre 16.80% pour le département 76).

Le secteur de la Somme ne connaît, quant à lui, que de faibles hausses de l'emploi, de la population active totale et de la population active ayant un emploi, en deçà des moyennes départementales enregistrées sur la Somme.

L'effet A28 sur le système productif local semble n'avoir impacté que le département de la Seine-Maritime, là où le tissu économique antérieur était déjà assez dynamique.

En Seine-Maritime, les communes comprises dans le secteur 1 sont caractéristiques du phénomène de résidentialisation. Elles abritent un nombre croissant de ménages dont des actifs qui travaillent sur un ou plusieurs pôles d'emplois à proximité (principalement le pôle d'emploi de Rouen), ce qui explique un taux de chômage contenu. Aussi, l'implantation à proximité des échangeurs de zones d'activités contribue également à la réduction du taux de chômage. L'A28, de toute évidence, sur le secteur de la Seine-Maritime, a facilité l'arrivée d'actifs ayant un emploi dans les communes rurales ou bourgs ruraux, ceux-ci travaillant aussi bien dans le pôle d'emplois rouennais que dans les nouvelles zones d'activités créées à proximité de l'autoroute. Ainsi, sur le tronçon Rouen-Saint-Saëns, la vocation d'infrastructure structurante de l'A28 a été détournée de sa vocation d'origine pour dévier en desserte locale facilitant les déplacements domicile travail. On constate ainsi que la péri-urbanisation historique de Rouen sur le Nord Est s'est accentuée du fait de l'arrivée de l'autoroute.

L'absence de dynamique sur le secteur de la Somme s'explique par la nature même de l'espace géographique traversé. Il s'agit de secteurs essentiellement ruraux, sans bourg rural notable, apte à fixer un développement économique significatif.

Population active ayant un emploi et activité économique

	Agriculture			Industrie			Construction			Tertiaire		
	effectif en 1999	%	évolution 1990-1999	effectif en 1999	%	évolution 1990-1999	effectif en 1999	%	évolution 1990-1999	effectif en 1999	%	évolution 1990-1999
Périmètre d'étude (communes entre 0 et 20 km d'un échangeur)												
Périmètre d'étude	9 193	6.7	-50.08	39 067	28.4	-17.74	8 735	6.4	-1.72	80 542	58.56	78.08
dont Seine-Maritime	5 133	5.9	-35.74	21 287	24.5	-14.16	6 188	7.1	32.67	54 223	62.44	103.6
dont l'Eure	184	2.3	-41.02	3 116	39.5	-43.46	456	5.8	-25	4 134	52.39	85.88
dont la Somme	3 876	9.1	-73.5	14 664	34.2	4.39	2 091	4.9	-12.83	22 185	51.81	44.76
Secteur 1 (communes à moins de 10 km d'un échangeur)												
Secteur 1	4 454	6.5	-21.53	16 345	23.9	10.32	4 485	6.5	-2.66	43 241	63.1	70.54
dont Seine-Maritime	2 787	5.5	-35.6	10 100	20.1	8.64	3 524	7	2.56	33 902	67.38	64.19
dont la Somme	1 667	9.2	-7.46	6 245	34.3	12.01	961	5.3	-7.85	9 339	51.27	76.9
Référents												
Département de Seine-Maritime	12 382	2.7	-32.45	99 506	21.3	-18.44	29 307	6.3	-14.67	325 226	69.72	10.47
Département de l'Eure	8 222	3.7	-28.55	60 109	27.4	-6.56	13 666	6.2	-1.25	137 427	62.63	44.78
Département de la Somme	7 377	4.7	N.C.	35 358	22.4	N.C.	7 550	4.8	N.C.	107 464	68.12	N.C.

Source : RGP 99, Insee

Sur le périmètre d'étude, trois secteurs d'activités sur quatre ont connu une forte baisse de leur population active employée entre 1990 et 1999. Seul le secteur tertiaire connaît un fort mouvement de hausse expliquant principalement la hausse de 4% de la PAAE sur le périmètre.

Ainsi, l'agriculture a perdu plus de la moitié de ces actifs employés, le département de la Somme en ayant perdu les $\frac{3}{4}$ en 10 ans.

Le secteur industriel baisse également fortement en ayant supprimé environ 20% de ses actifs. A ce propos, l'Eure se distingue avec une baisse de plus de 43% des actifs employés dans l'industrie. La Somme, quant à elle, tire son épingle du jeu avec une croissance de 5%.

Le secteur de la construction est en baisse très légère sur la période mais connaît des situations très différentes selon le secteur géographique observé. Ainsi, si la construction croît de 30% sur la Seine-Maritime, elle chute de 25 % sur l'Eure et de 13% sur la Somme.

Sur le secteur 1, les tendances diffèrent radicalement. Ainsi, les secteurs de l'industrie et du tertiaire augmentent très sensiblement (10% et 70% respectivement) alors que l'agriculture et la construction perdent des emplois. Toutefois, les baisses observées sont moins fortes que sur le périmètre étendu.

La hausse de l'industrie sur le secteur peut être un indicateur de la présence de l'autoroute. En effet, on peut y voir un lien avec la création de zones d'activités à proximité des échangeurs de l'autoroute. Ce sont le plus souvent des entreprises du secteur secondaire (industrie notamment) qui s'installent sur ces zones, expliquant sans doute la croissance de l'industrie sur le territoire.

Si l'emploi dans la construction baisse en règle générale, elle augmente pourtant en Seine-Maritime. Est-ce dû au phénomène de péri-urbanisation caractérisé par la multiplication des zones pavillonnaires ?

1.2.2 – Les niveaux de revenus :

Évolution des revenus entre 1990 et 1999

	Revenus moyens par foyer fiscal imposé en 1999		Revenus moyens par foyer fiscal non imposé en 1999		% des foyers non imposés en 1999		Nombre de foyers fiscaux en 1999	
	effectif	évolution 90/99	effectif	évolution 90/99	effectif	évolution 90/99	effectif	évolution 90/99
Périmètre d'étude (communes entre 0 et 20 km d'un échangeur)								
Périmètre d'étude	19 855.65	14.78	6 262.62	14.44	49.82	-4.73	178 027	14.27
dont Seine-Maritime	21 570.31	15.7	6 391.43	12.3	48.8	-5.42	106 931	15.46
dont l'Eure	18 772.42	12.28	6 512.59	11.67	45.7	-3.17	10 273	15.42
dont la Somme	19 224.22	16.37	5 883.85	19.37	54.96	-5.61	60 823	11.95
Secteur 1 (communes à moins de 10 km d'un échangeur)								
Secteur 1	20 088.66	15.25	6 152.78	14.16	50.68	-7.49	88 975	12.75
dont Seine-Maritime	21 083.01	17.78	6 346.06	12.94	47.7	-5.35	64 402	13.36
dont la Somme	19 094.32	12.72	5 959.50	15.39	53.67	-9.63	24 573	12.14
Référents								
Département de Seine-Maritime	21 115.61	17.58	5 944.97	9.82	48.7	-1.21	648 272	10.62
Département de l'Eure	21 342.52	14.46	6 238.33	8.54	45.9	-3.97	282 145	17.57
Département de la Somme	19 737.52	10.94	5 969.56	15.33	50.95	-6.15	289 161	13.38

Source : RGP 90 et 99, Insee

Sur le périmètre d'étude, le nombre de foyers fiscaux depuis 1990 a fortement progressé conséquence de territoires attractifs. Le revenu moyen des ménages est toutefois inférieur aux moyennes départementales relevées, excepté pour le département de la Somme.

Toutefois, le revenu moyen par foyer fiscal non imposé en 1999 progresse fortement depuis 1990 ce que corrobore un pourcentage de foyers fiscaux non imposés en forte baisse.

Par secteur, ce sont les ménages résidents du département de Seine-Maritime qui bénéficient du pouvoir d'achat le plus élevé suivis par la Somme et l'Eure. Toutefois, les progressions les plus fortes se situent sur le département de la Somme.

Pour les communes à moins de 10 km d'un échangeur, les mêmes tendances sont à observer. Les ménages y bénéficient d'un pouvoir d'achat plus confortable que celui observé sur l'ensemble de l'aire d'étude et sa progression est encore plus rapide.

Ces évolutions sont significatives d'un phénomène de péri-urbanisation marqué : ce sont des ménages d'actifs urbains, souvent bi-actifs, dont les revenus se situent dans une moyenne confortable qui résident en plus grand nombre au sein de ces communes typées rurales.

1.2.3. – Bilan de l'étude du contexte socio-économique

Le contexte économique diffère sensiblement entre les périmètre d'étude regroupant les communes à moins de 20 km d'un échangeur et le secteur 1 regroupant les communes les plus proches de l'autoroute (moins de 10 km).

Ainsi, le périmètre d'étude est caractérisé par une population active totale et active employée en nette augmentation (4% respectivement) mais marqué par une stagnation de l'emploi et une augmentation corrélative du chômage handicapante depuis 1990.

Ceci se trouve corroboré par l'analyse de la PAAE et l'activité économique qui révèle la chute, parfois vertigineuse, des secteurs de l'agriculture, de l'industrie et de la construction, que le seul secteur tertiaire en forte hausse n'arrive pas à compenser.

Toutefois, ces baisses doivent être relativisées du fait de la nature même des territoires observés. Ainsi, ces territoires majoritairement ruraux ou périurbains sont touchés par le phénomène de déprise agricole, qui touche toute la France rurale plus ou moins fortement. Il appartient donc à ces territoires de mettre tout en œuvre pour sortir de l'ornière économique dans laquelle ils sont tombés : politique de résidentialisation ou accueil d'activités économiques tout azimut en profitant notamment d'équipement ou d'infrastructure d'importance.

C'est pourquoi, sur le secteur 1, territoires à proximité de l'autoroute, la santé socio-économique semble meilleure. Si la population active totale et active employée augmente de concert, l'emploi évolue également, et ce dans une forte proportion (12% entre 1990 et 1999). Cette croissance de l'emploi semble bien être l'expression d'un dynamisme de l'appareil productif local corroboré par la croissance forte de l'industrie, négative sur l'aire d'étude, et du tertiaire.

L'effet A28 se fait donc sensiblement sentir au point de vue économique :

- croissance de l'emploi,
- un chômage contenu,
- forte croissance des secteurs de l'industrie et du tertiaire.

La création de zones d'activités le long de l'A28 pourrait expliquer en partie l'embellie économique constatée sur le secteur.

1.3. Logement

1.3.1 – L'évolution du parc locatif

Elle est résumée dans le tableau ci-dessous :

Caractéristiques du parc de logements

	Parc total 1999		Résidences principales		Part des résidences secondaires	Logements des propriétaires occupants		
	effectif	variation 1990-1999	effectif	variation 1990-1999		effectif	variation 1990-1999	Part
Périmètre d'étude (communes comprises entre 0 et 20 km d'un échangeur)								
Périmètre d'étude	150 761	6.27	129 723	9.56	8.59	91 315	10.09	60.29
dont Seine-Maritime	86 188	8.7	78 251	11.26	4.77	53 895	14.72	62.53
dont l'Eure	8284	6.96	7435	10.64	4.94	4 976	8.39	60.72
dont la Somme	56 289	3.16	44 037	6.78	16.06	32 444	7.17	57.63
Secteur 1 (communes comprises à moins de 10 km d'un échangeur)								
Secteur 1	72 420	5.95	65 377	8.48	5.75	22 705	10.25	63.8
dont Seine-Maritime	51 918	7.62	47 548	9.97	4.03	31 810	12.94	61.27
dont la Somme	20 502	4.29	17 829	6.99	7.47	13 601	7.56	66.33
Référents								
Département de Seine-Maritime	544 749	6.81	493 109	8.43	3.3	249 160	10.59	45.74
Département de l'Eure	239 163	8.91	205 454	12.53	8.55	126 191	12.3	52.76
Département de la Somme	252 092	6.44	214 773	9.79	8.31	132 079	5.96	52.39

Source : RGP 1990 et 1999, Insee.

Sur le périmètre d'étude, entre 1990 et 1999, le parc total de logements a augmenté de 6.27%, ce qui est en-dessous des moyennes départementales relevées.

Cette évolution, quoique modeste, s'explique par la croissance des résidences principales. Les résidences secondaires ne représentent que 8.59% du parc total, part en baisse depuis 1990 (9.66%). Ainsi, la croissance des résidences principales (RP) s'expliquerait en partie par la mutation des résidences secondaires (RS) en RP.

Ainsi, en comptant une forte part de propriétaires occupants, l'aire d'étude est caractéristique des milieux ruraux ou périurbains. La vocation résidentielle du territoire se confirme.

Plus finement, sur la dernière période, c'est sur le département de la Somme que l'on relève le plus bas taux de variation du parc de logements. Le phénomène de résidentialisation ou de périurbanisation ne semble pas se retrouver avec la même force que sur les autres secteurs. Une nouvelle fois, le manque « d'accroches » à la péri-urbanisation ou résidentialisation pourrait en être la cause.

La Seine-Maritime est le secteur qui a le plus évolué, au-delà même des moyennes départementales. La diffusion sur son territoire, renforcé par l'arrivée d'infrastructures majeures et de points d'accroches, de l'urbanisation explique cette évolution.

Sur le secteur 1, les mêmes tendances sont à relever. Les phénomènes sont simplement plus accentués.

L'offre en résidences principales

	Logements des locataires			Types de logements					
	effectif	évolution 1990-1999	part	maison individuelle	variation 1990-1999	part	logement dans imm. Collectifs	variation 1990-1999	part
Périmètre d'étude (communes comprises entre 0 et 20 km d'un échangeur)									
Périmètre d'étude	33 757	14.61	26.46	121 874	N.C.	86.43	46413	N.C.	9.05
dont Seine-Maritime	22 247	8.53	28.40	66 622	19.4	85.10	9 387	18.07	12
dont l'Eure	2 220	21.71	29.90	6 511	11.71	87.60	613	14.57	8.2
dont la Somme	9 290	13.59	21.09	48 741	N.C.	86.59	3 924	N.C.	6.97
Secteur 1 (communes comprises à moins de 10 km d'un échangeur)									
Secteur 1	17 623	10.07	24.35	28 258	N.C.	84.95	4 414	N.C.	10.49
dont Seine-Maritime	14 288	6.72	30.00	38 124	17.11	80.20	7 951	14.15	16.7
dont la Somme	3 335	13.43	18.70	18 393	N.C.	89.70	878	N.C.	4.28
Référents									
Département de Seine-Maritime	231 528	8.35	47.00	275 590	12.27	55.90	202 257	9.21	41.0
Département de l'Eure	71 820	16.32	35.00	155 838	15.97	75.90	43 603	17.01	21.2
Département de la Somme	73 796	22.61	34.35	154 480	N.C.	61.27	21 929	N.C.	8.69

Source : RGP 1990, 1999, Insee.

Plusieurs éléments apparaissent significatifs d'une tendance nette à la péri-urbanisation :

- le parc de RP est très majoritairement occupé par des propriétaires occupants (60.3% sur le périmètre d'étude et 63.8% sur le secteur 1), chiffre en augmentation de 10% sur la dernière période. Les locataires, en 1999, ne représentent que 25% des RP mais progressent sensiblement sur la dernière période,
- la maison individuelle correspond au type de logements majoritaires. Elle représente 85% des logements et ce, quelque soit le secteur géographique observé et est en pleine progression. Le département de Seine-Maritime se distingue nettement, la part de maisons individuelles étant très supérieure à la moyenne départementale (55.90%),
- un nombre de logements dans les immeubles collectifs en forte croissance, excepté pour le département de la Somme à la croissance contenue et dont la part est inférieure à la moyenne départementale (8.69%).

Quoi qu'il en soit, l'analyse de l'offre en RP révèle la domination de la maison individuelle occupée par des propriétaires. Sans nul doute, les territoires observés se résidentialisent et l'arrivée de l'autoroute n'a pu qu'être un facteur incitatif.

1.3.2 – Évolution de l'indice de construction entre les deux périodes 1993-1997 / 1998-2002 :

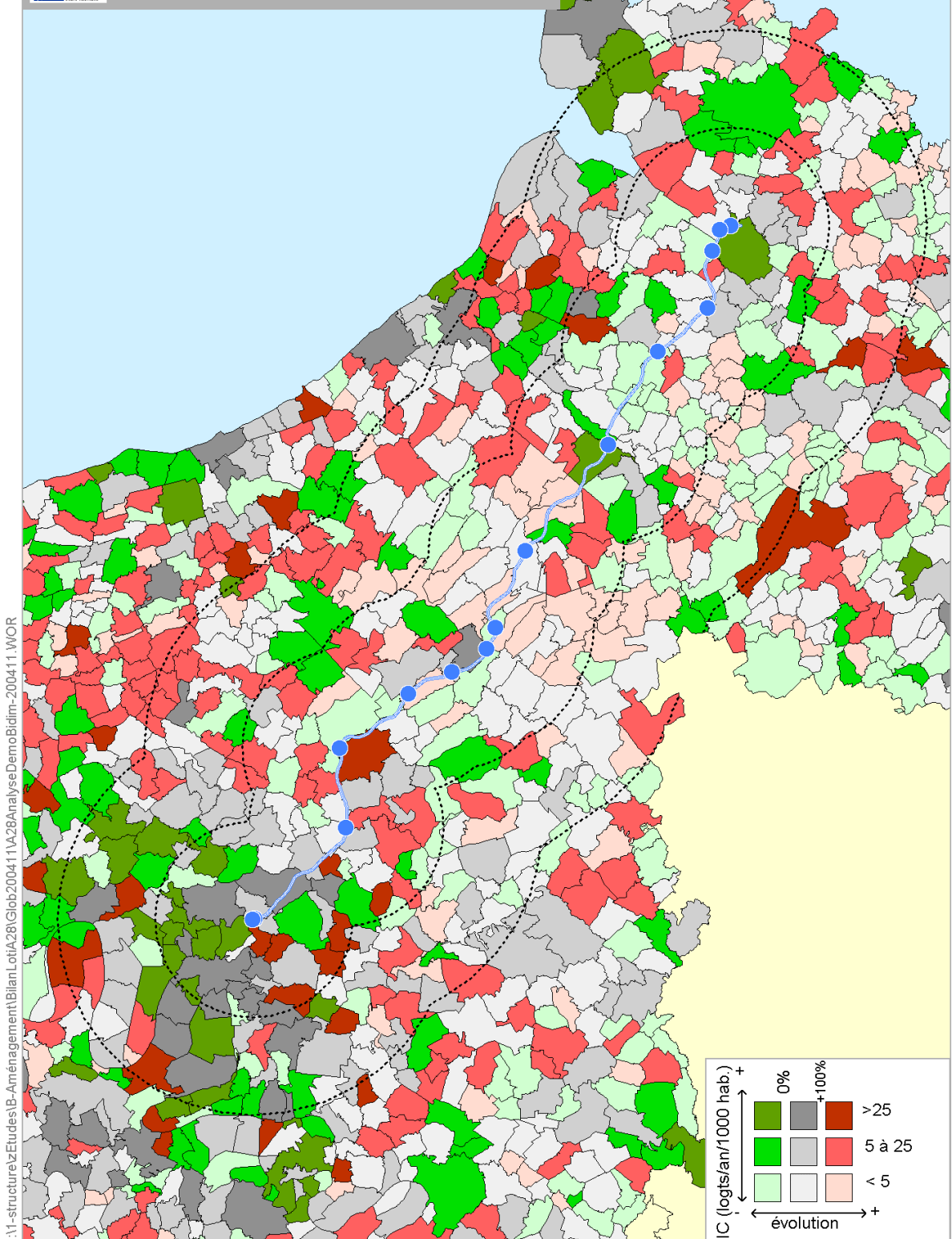
Les évolutions fortes de la construction (orange et rouge sur la carte) relevées le long de l'A28 se localisent principalement autour des bourgs ruraux ou chef lieu de canton, à proximité des échangeurs. Le phénomène d'évolution de la construction dit « en doigt de gant » n'est pas ici à constater. Les nouveaux arrivants se sont préférentiellement installés à proximité d'un bourg historique, pôle de service intermédiaire, proche d'un échangeur, pour une diffusion facilitée vers le lieu d'emploi.

Toutefois, l'impact pressenti de l'A28 sur l'évolution de la construction diminue sensiblement à partir de Neufchâtel-en-Bray suivant l'éloignement de l'agglomération rouennaise (pôle principal d'emploi).



A28 - Indice de construction

évolution entre les périodes 93-97 et 97-02



I:\1-structure\Etudes\B-Aménagement\Bilan.Lot\A28\Glob200411\A28AnalyseDemoBidim-200411.WOR

Sources : DDE 76 et 80 | INSEE | IGN BdCarto©2004 | Geokit
© service de l'Aménagement du Territoire - pôle SIG | conception : S. Comte - Janvier 2005

1.3.3 – Le parc de logements privés

État du parc privé

	Résidences du secteur privé sans baignoire ni douche ni w.c. intérieur		% des résidences du secteur privé sans baignoire ni douche	
	1990	1999	1990	1999
Périmètre d'étude (communes comprises entre 0 et 20 km d'un échangeur)				
Périmètre d'étude	10 392	4 072	8.07	2.87
dont Seine-Maritime	4 487	1 618	6.37	2.06
dont l'Eure	285	89	4.24	1.19
dont la Somme	5 620	2 365	13.62	5.37
Secteur 1 (communes comprises à moins de 10 km d'un échangeur)				
Secteur 1	4 914	1 943	10.02	3.83
dont Seine-Maritime	2 558	918	5.91	1.93
dont la Somme	2 356	1 025	14.13	5.74
Référents				
Département de Seine-Maritime	15 382	5 150	3.38	1.04
Département de l'Eure	6 312	2 200	3.45	1.07
Département de la Somme	18 157	7 718	9.28	3.59

Source : RGP 1990, 1999, Insee.

Les résidences principales ne disposant d'aucun élément de confort représentent en 1999, sur le périmètre d'étude, 2.87%, soit une réduction de plus de 60% de l'habitat indigne depuis 1990. Malgré tout, la part des logements insalubres reste supérieure aux moyennes départementales excepté pour la Somme.

Sur le secteur 1, les logements sans confort représentent une part plus forte avec 3.83%. Toutefois, depuis 1990 ils diminuent beaucoup.

Dans ce schéma général, le département de la Somme se distingue. En effet, la part de logements réalisés y est plus forte qu'ailleurs mais en très forte diminution.

Si les politiques de lutte contre le logement indigne engagées depuis plusieurs années ont indubitablement porté leur fruit, on peut également supposer que la montée en puissance du phénomène de résidentialisation observé sur le territoire a participé largement à la résorption de cette forme d'habitat.

Ainsi, dans les nouveaux arrivants, on peut supposer qu'une part ait investi dans l'immobilier à très bas prix pour le rénover. La hausse des ménages non imposés semble le corroborer. On assiste donc à une forme particulière de péri-urbanisation basée sur le lotissement et la construction neuve mais aussi sur le rachat de logements anciens pour rénovation.

1.3.4 – Bilan sur les logements

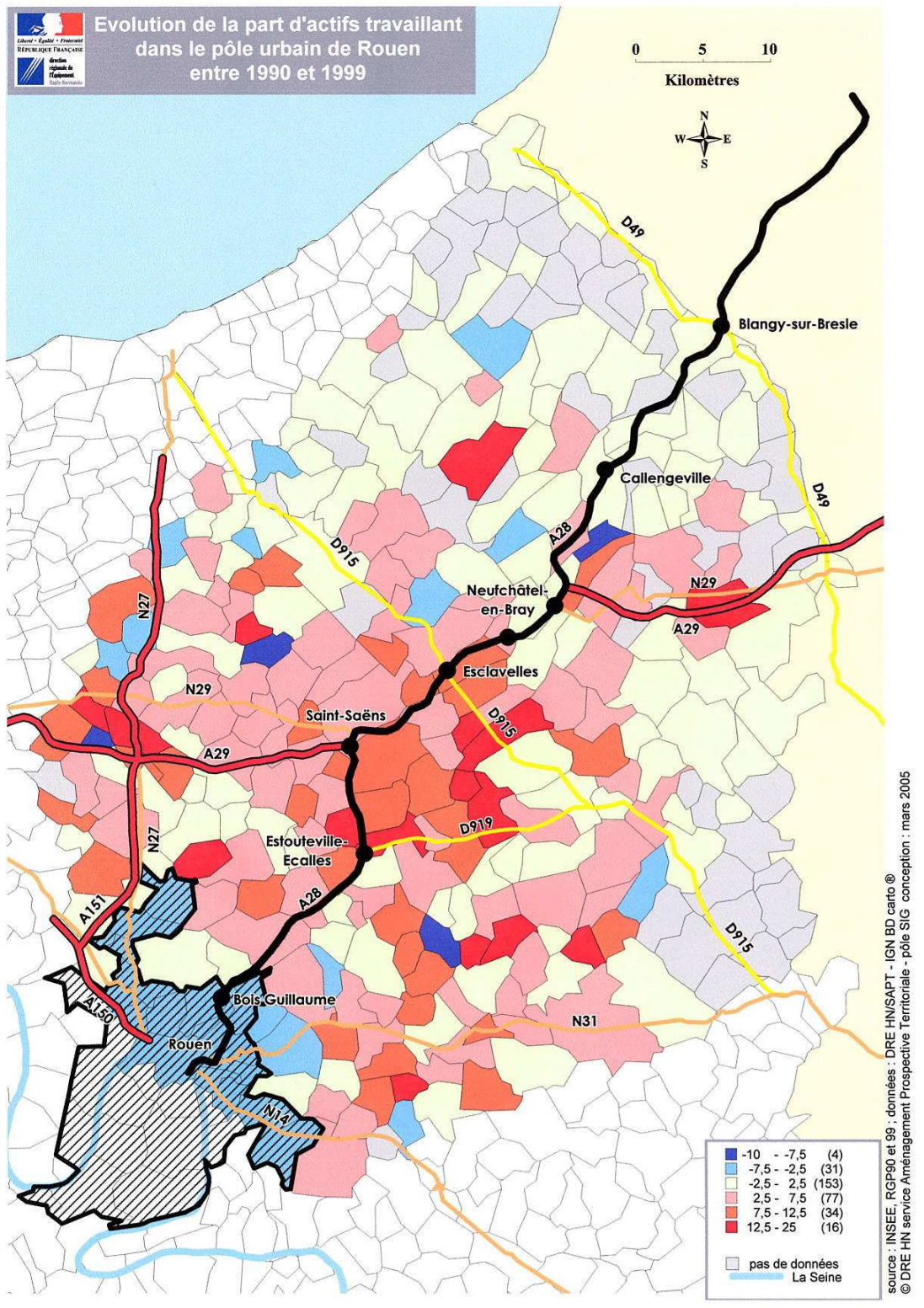
L'étude des données sur l'évolution du logement montre un territoire d'étude caractéristique du mouvement de résidentialisation et de péri urbanisation :

- forte croissance entre 1990 et 1999 des résidences principales qui représentent 80% du parc total de logements,
- sur-représentation des propriétaires occupants aux dépens des locataires,
- forte croissance des maisons individuelles,
- un indice de construction élevé jusqu'à Neufchâtel-en-Bray le long de l'A28 principalement autour des bourgs ruraux ou chef lieu de canton.

1.4. Migrations alternantes

L'analyse adoptée dans le bilan socio-économique du dossier de DUP est à l'échelle trop large du bassin d'emploi. Cela ne permet pas d'analyser finement les liens entre l'infrastructure et l'étalement urbain. Par conséquent, une analyse plus fine à l'échelle des communes et de leurs relations aux pôles d'emploi de Rouen et d'Abbeville a été menée.

1.4.1 - Évolution des flux migratoires vers le pôle d'emploi de Rouen



L'analyse des flux (chapitre I) a donné certains éléments qui tendent à démontrer l'existence d'un lien entre la mise en service de l'autoroute et un développement d'une l'urbanisation autour de celle-ci génératrice de nombreux déplacements motorisés vers Rouen et les zones d'emploi aux proches alentours.

La carte précédente représente l'évolution de la proportion d'actifs des communes travaillant dans le pôle urbain de Rouen, assimilé au pôle d'emploi de Rouen, entre 1990 et 1999, dans la zone d'influence de l'A28 qui s'étend sur le quart nord-est du département de la Seine-Maritime.

On constate d'abord la tendance générale de péri urbanisation, qui se traduit par une dépression dans toutes les communes situées dans ou en périphérie du pôle urbain de Rouen.

L'augmentation de la proportion d'actifs travaillant sur le pôle urbain de Rouen n'est pas répartie uniformément sur le territoire. Il semble qu'elle se concentre autour des grandes infrastructures routières, et l'influence de l'A28 est d'autant plus majeure que l'autoroute n'a été achevée qu'en 1987 pour la partie Bois-Guillaume – Rocquemont et en 1997 pour le tronçon urbain complet permettant de pénétrer dans Rouen via le tunnel de la Grand-Mare.

La péri urbanisation s'est concentrée autour des trois premiers échangeurs de l'A28 lorsque l'on vient de Rouen, à Estouteville-Ecalles, Saint-Saëns et Escavelles.

Les routes départementales D919 et D915 semblent avoir joué un rôle prépondérant dans la diffusion du phénomène de péri-urbanisation à partir de l'A28, la plupart des communes à très forte augmentation de population se retrouvant dans le triangle que forment ces deux voies avec l'A28. Dans cette zone, nombreux sont les foyers qui sont venus s'installer afin de pouvoir profiter d'un très bon cadre de vie « à la campagne » tout en ayant un accès à moins de 15 minutes du centre de Rouen et des nouveaux technopoles des plateaux Nord par l'A28.

1.4.2 - Évolution des flux migratoires vers le pôle d'emploi d'Abbeville

Le tablede la page suivante montre que les actifs du secteur 1 effectuent plus de migrations alternantes (et plus distantes) qu'avant la mise en service de l'A28. En effet, seul le nombre d'actifs ayant un emploi dans la même unité urbaine que leur commune de résidence diminue. Cela signifie tout d'abord que les communes du secteur 1 emploient plus de personnes résidentes qu'en 1990, mais aussi qu'il y a plus d'actifs effectuant des migrations alternantes. Les chiffres des deux dernières colonnes indiquent clairement que les actifs résidents du secteur 1 sont plus nombreux à effectuer des migrations alternantes plus longues. Ces évolutions font indirectement référence à l'A28. En effet, **il est plus que probable que cette infrastructure a permis de se rendre sur le lieu de travail de façon plus efficace, plus sûre et plus rapide qu'auparavant.** Les évolutions des migrations alternantes peuvent donc être considérées comme des conséquences plus ou moins directes de la mise en service de l'autoroute.

Évolution des migrations alternantes dans le secteur d'Abbeville de 1990 à 1999⁵

	Nombre d'actifs ayant un emploi dans leur commune de résidence	Nombre d'actifs ayant un emploi dans une commune de la même unité urbaine que leur commune de résidence	Nombre d'actifs ayant un emploi dans une commune de la même zone d'emploi que leur commune de résidence	Nombre d'actifs ayant un emploi dans une commune du même département que leur commune de résidence
Aire d'étude 1990	15 290	1 885	11 958	17 065
Aire d'étude 1999	13 409	1 655	10 276	13 735
Évolution %	-12,30	-12,20	-14,07	-19,51
Secteur 1 1990	11 918	707	5 174	7 907
Secteur 1 1999	12 866	654	5 939	9 939
Évolution %	7,95	-7,50	14,79	25,70
Secteur 2 1990	3 372	1 178	6 784	9 158
Secteur 2 1999	1 491	1 001	4 337	3 796
Évolution %	-55,78	-15,03	-36,07	-58,55
Département 1990	106 950	12 281	70 907	79 699
Département 1999	89 993	13 060	84 404	97 696
Évolution %	-15,86	6,34	19,03	22,58

Sources : INSEE RP 90 et 99.

Le secteur 2 présente les mêmes tendances d'évolution que l'ensemble de la zone d'étude : l'ensemble des différentes migrations alternantes diminue, mais là, de manière importante. Les évolutions du secteur 2 sont inverses à celles du secteur 1. Selon le raisonnement de l'analyse du secteur 1, on pourrait presque en conclure que les conséquences de la mise en service de l'A28 sont néfastes au secteur 2.

Là encore on distingue des différences dans les évolutions des phénomènes observés selon la proximité de l'A28. Les actifs du secteur 1 effectuent en général plus de migrations alternantes qu'avant la mise en service de l'A28 et on observe l'effet inverse sur les actifs du secteur 2. On peut donc penser que **l'ouverture de l'A28 a influé sur la quantité, la localisation et la distance des migrations alternantes**. En tous cas, **elle a permis une intensification de la péri-urbanisation de l'agglomération abbevilloise**, en rapprochant certains villages du Vimeu (là encore aire d'étude à 2 vitesses). Toutefois, l'aire d'étude ayant une limite commune avec le département de la Seine-Maritime, les déplacements d'un département à un autre ont certainement évolué. Malheureusement nous n'avons pas les données nécessaires pour pouvoir évaluer ce phénomène. Il faut avoir à l'esprit que cette imprécision peut fausser une partie de l'analyse surtout que l'A28 permet un accès rapide et gratuit à l'autre bassin versant de la vallée de la Bresle qui est d'ailleurs un pôle d'emploi important, notamment en matière d'industrie verrière.

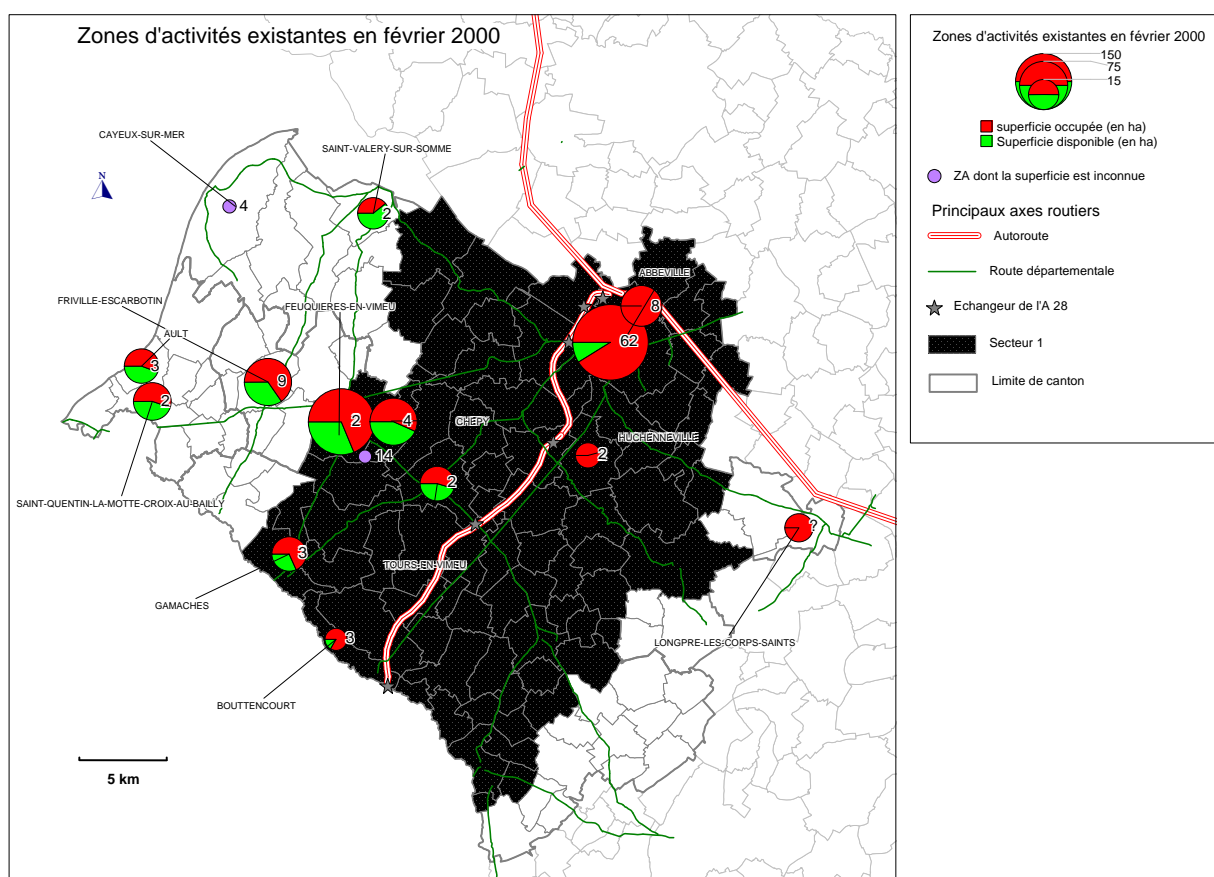
⁵ Le secteur 1 correspond aux communes situées dans un rayon de dix kilomètres autour des échangeurs situés en région Picardie et le secteur 2 correspond à l'ensemble de l'aire d'étude excepté le secteur 1.

2. ZONES D'ACTIVITÉS

L'arrivée d'une autoroute sur un territoire est souvent une opportunité pour les élus et les milieux socio-économiques de créer ou développer des zones d'activités. Avec l'arrivée de l'A28 qui traverse des régions très marquées par la présence d'un tissu industriel intense (de l'agglomération rouennaise, pôle d'emploi de la Basse-Seine, à Abbeville, en passant par la Vallée de la Bresle et le Vimeu) et fortement urbanisées (avec donc un important potentiel d'activités de services), il a semblé utile d'observer l'évolution des zones d'activités le long de l'autoroute.

2.1 Zones d'activité en Picardie

L'analyse de l'évolution des zones d'activités sur le Vimeu et l'agglomération abbeilloise s'appuie sur des données fournies par le *Comité d'expansion de la Somme* mais aussi sur le recueil d'impressions d'élus locaux et de chargés d'études.



Source : Comité d'expansion de la Somme

Est considérée comme zone d'activités tout regroupement d'établissements industriels, commerciaux ou artisanaux d'une superficie de plus de 5 ha et inscrit au POS ou au PLU de la commune. La zone d'activités de « Belle Vue » implantée sur la commune d'Ault n'a donc pas été prise en compte : on n'y recense que 3 établissements au total. En ce qui concerne l'agglomération abbeilloise, seule la zone d'activités ouest a retenu notre attention du fait de sa proximité avec l'A28⁶.

⁶ la zone d'activités des Deux Vallées n'est pas prise en compte car son développement semble plus en lien avec la mise en service de l'A 16.

Les données mises à disposition par le *Comité d'Expansion de la Somme* concernent les années 1993, 1997 (date d'ouverture de l'A28) et 2003. Il faudra donc avoir constamment à l'esprit dans les comparaisons que les périodes 1993-1997 et 1997-2003 sont de durée inégale.

a/ Évolution globale des zones d'activités de l'aire d'étude

Évolution des zones d'activités entre 1993 et 2003

	1993 (7 ZA)	1997 (10 ZA)	2003 (13 ZA)
Nombre d'établissements	30	53	103
Superficie totale en ha	79,5	110,9	247,4
Superficie occupée en ha	38,7	54,7	69,5
Superficie occupée en %	48,68 %	49,32 %	28,09 %
Superficie disponible en ha	40,8	56,2	177,9
Superficie disponible en %	51,32 %	50,68 %	71,91 %
Capacité d'extension en ha	35,7	40,8	127,8
Capacité d'extension en %	46,97 %	37,23 %	54,06 %

Sources : Comité d'expansion de la Somme

Le tableau ci-dessus dresse l'évolution sur 10 ans de l'ensemble des zones d'activités de l'aire d'étude.

Le nombre de zones d'activités a progressé régulièrement de 1993 à 2003. **En 10 ans, 6 nouvelles zones d'activités ont vu le jour, soit un quasi doublement. Toutefois, le rythme n'est pas plus soutenu après qu'avant l'ouverture de l'A28.**

Parallèlement, on observe une croissance à peu près similaire du nombre d'établissements implantés sur ces zones d'activités sans qu'à nouveau l'arrivée de l'A28 ait marqué un profond changement dans le rythme de croissance.

La superficie totale des zones d'activités a aussi fortement augmenté puisqu'elle a doublé entre 1997 et 2003 et triplé entre 1993 et 2003. **Mais rien n'indique dans les chiffres un effet « A28 », un « boom » dans l'extension des superficies destinées aux activités.**

Le rythme d'occupation des terrains n'a pas été le même. Les superficies occupées n'ont même pas été doublées entre 1993 et 2003. Alors que le taux d'occupation avoisinait 49% en 1993 et 1997, il n'atteignait que 28 % en 2003. Inversement, la superficie disponible a fortement augmenté. Des réserves foncières auraient ainsi été constituées pour faire face à une éventuelle hausse de la demande. Mais il ne nous est pas permis de dire pour l'instant si ces évolutions sont effectivement bien imputables à la mise en service de l'A28, à une stratégie mise en place par les élus locaux anticipant sur le désenclavement et à la meilleure desserte de l'aire d'étude.

b/ Évolution des zones d'activités suivant leur proximité avec l'A28

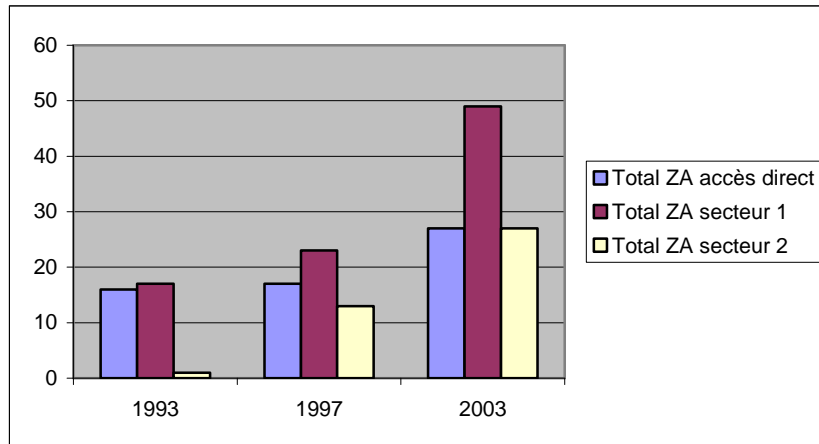
Trois catégories de zones d'activités ont été définies en fonction de leur proximité à l'A28 afin de pouvoir comparer leurs évolutions. Ainsi on distingue les zones d'activités ayant un accès direct à l'A28, c'est à dire celles qui sont situées à côté d'un échangeur (environ 1 km), celles qui sont comprises dans le secteur 1 donc à moins de 10 km d'un échangeur, et celles au-delà situées dans le secteur 2.

La première catégorie est constituée des zones d'activités d'Abbeville ouest, de Bouttencourt, de Behen-Huchenneville et de Martainneville. Il est à noter que parmi cette liste, deux zones d'activités ont vu le jour après la mise en service de l'A28 (Behen-Huchenneville et Martainneville).

La seconde catégorie est composée des deux zones d'activités de Feuquières en Vimeu (la ZI du Moulin et celle du Vimeu industriel), de celle de Chépy, de Gamaches et de Tours en Vimeu.

La troisième et dernière catégorie compte quatre zones d'activités : celle de Ault, de Friville-Escarbotin, de Saint-Quentin-la-Motte-Croix-au-Bailly et Saint-Valery-sur-Somme.

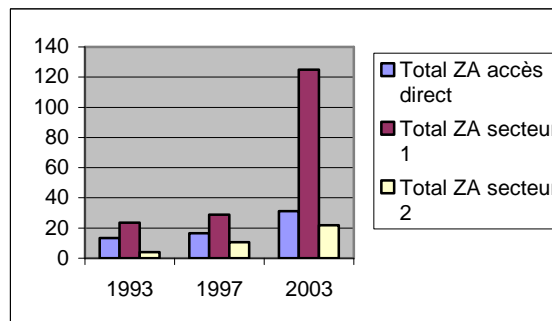
Évolution du nombre d'établissements par catégorie de zones d'activités de 1993 à 2003



Sources : Comité d'expansion de la Somme

Entre 1993 et 2003, les trois catégories de zones d'activités ont accueilli de plus en plus d'établissements. **L'évolution du nombre d'établissements et de la superficie correspond avec l'historique de l'A28.** Cet élément peut paraître assez significatif au premier abord. Pourtant, l'analyse de ces indicateurs va se trouver nuancée par les impressions des acteurs locaux.

Évolution de la superficie occupée par catégorie de zones d'activités de 1993 à 2003



Sources : Comité d'expansion de la Somme

i/ Les zones d'activités ayant un accès direct à l'A28

Évolution des zones d'activités ayant un accès direct à l'A28 entre 1993 et 2003

	1993	1997	2003
Nombre d'établissements	16	17	27
Superficie totale en ha	21,5	25,2	43,5
Superficie occupée en ha	8,2	9,9	13,5
Superficie occupée en %	38,14 %	39,29 %	31,03 %
Superficie disponible en ha	13,3	16,6	31,1
Superficie disponible en %	61,86 %	65,87 %	71,49 %

Sources : Comité d'expansion de la Somme

Si l'on s'en tient au tableau précédent, le secteur proche de l'A28 a connu une évolution importante en terme de zones d'activités en lien avec la mise en service de cette infrastructure. Ainsi, **si seul un établissement s'est installé** dans l'une de ces zones d'activités (Bouttencourt) **entre 1993 et 1997**, en revanche, **10 établissements s'y sont implantés entre 1997 et 2003**. Deux des quatre zones ont été créées après l'ouverture de l'autoroute. Toutefois, on observe que le taux d'occupation de ces zones d'activités entre 1997 (39.29 %) et 2003 (31.03 %) a diminué. En effet, peu d'établissements s'y sont implantés, ce qui a eu pour effet d'accroître la capacité d'accueil. Les nouvelles surfaces intégrées dans les zones d'activités ont ici avant tout servi à constituer des réserves foncières.

Alors que l'on aurait pu penser que ces zones d'activités auraient plus profité de leur proximité à l'A28 et connu ainsi un développement supérieur aux autres catégories de zones d'activités, le phénomène inverse semble se produire.

D'après les entretiens réalisés, l'échangeur de la vallée de la Bresle a joué un rôle pour le développement de la zone d'activités de Bouttencourt. En effet, **après la mise en service de l'A28, beaucoup d'établissements se sont relocalisés dans cette zone**. Bien qu'il n'y ait eu véritablement **aucune création d'établissement ou d'emplois directement imputable à l'A28**, sans cet échangeur la zone d'activités n'aurait sans doute pas **permis de maintenir un certain niveau d'emploi**.

Behen-Huchenneville est à peu près dans la même situation que Bouttencourt, à l'exception près que sa zone d'activités est postérieure à la mise en service de l'A28. Les établissements implantés sur celle-ci sont essentiellement des relocalisations d'unités de production qui auparavant étaient dispersées dans le tissu des bourgs et villages du Vimeu.

Quant à la nouvelle zone d'activités de Martainneville (11 ha), elle est toujours vide.

Un des impacts directement imputable à l'A28 est l'implantation endogène d'établissements au sein de ces zones d'activités et par conséquent une absence de diversification des activités, objectif que certains élus s'étaient pourtant fixés.

ii/ Les zones d'activités à moins de 10 km de l'A28

Évolution des zones d'activités à moins de 10 km d'un échangeur entre 1993 et 2003

	1993	1997	2003
Nombre d'établissements	13	23	49
Superficie totale en ha	44	51,4	155,9
Superficie occupée en ha	20,5	22,5	31
Superficie occupée en %	46,59 %	43,77 %	19,88 %
Superficie disponible en ha	23,5	28,9	124,9
Superficie disponible en %	53,41 %	56,23 %	80,12 %

Sources : Comité d'expansion de la Somme

Les changements ont été plus importants dans l'espace situé non pas aux abords de l'A28 mais à moins de 10 km des échangeurs. Le nombre total d'établissements des zones d'activités à moins de 10 km de l'A28 a fortement augmenté en 10 ans (+ 36). La surface totale des zones d'activités a ainsi été multipliée par 3,5. On remarque par ailleurs qu'**après la mise en service de l'A28, le rythme de ces évolutions est accentué**. Toutefois, l'augmentation des surfaces réellement consommées reste modeste (+10,5 ha entre 1993 et 2003) à comparer aux espaces disponibles (+101,4 ha). Des réserves foncières ont ainsi été constituées. Le phénomène est identique à celui des zones d'activité ayant un accès direct à l'A28.

Les brusques évolutions de ces indicateurs, qu'elles soient contemporaines de la mise en service de l'A28 ou légèrement postérieures, indiquent que **cette infrastructure a modifié la morphologie traditionnelle des zones d'activités de ce secteur et que les élus locaux espèrent des retombées suite à la mise en service de cette autoroute**.

Les entretiens réalisés avec certains élus de ces communes ont permis d'en apprendre un peu plus sur la nature de ces évolutions. La forte évolution postérieure à 1997 est en réalité le fruit de la création d'une seule zone d'activités : celle du Vimeu industriel sur la commune de Feuquières-en-Vimeu. Les élus des communes de Gamaches, de Chépy et de Tours-en-Vimeu sur lesquelles sont implantées les autres zones d'activités sont d'accord sur le fait que la mise en service de l'autoroute a permis le maintien d'un certain nombre d'établissements et donc d'emplois. Mais selon eux, l'impact de l'A28 sur ces zones d'activités et sur le secteur industriel en général se limite à cela. Pour eux, en aucun cas l'A28 n'a permis un développement exceptionnel de l'activité. Certains sont même assez pessimistes quant à l'avenir de l'activité industrielle sur leur commune, et cela, malgré la récente ouverture de l'A28. Ils déclarent qu'une infrastructure autoroutière n'est qu'un moyen et ne permet pas en soi de modifier le contexte économique d'un territoire sur une période donnée.

En revanche les personnes interrogées par rapport à la commune de Feuquières-en-Vimeu ont un avis assez divergent sur le rôle de l'autoroute dans le développement de la zone d'activités du Vimeu industriel. Selon eux, le succès de cette zone d'activités est fortement lié à la mise en service de l'autoroute. Ils étayaient leur propos par le fait que deux unités logistiques se sont implantées dans cette zone peu de temps après la mise en service de l'A28. Cependant ce discours peut être nuancé. Comme pour les zones d'activités ayant un accès direct à l'A28, la grande majorité des établissements implantés dans cette zone sont en fait des relocalisations. En effet, ils se trouvaient imbriqués auparavant dans le tissu urbain du Vimeu industriel et par conséquent assez contraints par les faibles possibilités d'extension ou de modernisation de leurs locaux. La réalisation de cette zone d'activités peut être perçue comme une solution à ces problèmes. De plus, elle permet aux entreprises de bénéficier d'une meilleure desserte et de l'image de marque que procure une zone d'activités récente. Néanmoins, cette zone d'activités a bien accueilli quelques établissements extérieurs à cette zone. Cependant, le principal critère d'implantation n'est pas forcément la proximité à l'A28, mais surtout la forte identité industrielle de ce territoire (Système Productif Local). **La création de l'A28 a donc plus contribué à une restructuration du tissu industriel qu'à un développement économique exceptionnel de cette zone.**

iii/ Les zones d'activités au-delà de 10 km de l'A28

Évolution des zones d'activités à plus de 10 km d'un échangeur entre 1993 et 2003

	1993	1997	2003
Nombre d'établissements	1	13	27
Superficie totale en ha	14	33	46,9
Superficie occupée en ha	10	22,3	25
Superficie occupée en %	71,43 %	67,58 %	53,30 %
Superficie disponible en ha	4	10,7	21,9
Superficie disponible en %	28,57 %	32,42 %	46,70 %

Sources : Comité d'expansion de la Somme

D'après ce tableau, les zones d'activités situées au-delà de 10 km d'un échangeur ont connu une évolution importante durant la période étudiée. De nombreuses implantations au sein des zones d'activités de ce secteur se sont produites. Cependant, en comparaison avec les deux autres catégories plus proches de l'autoroute, l'augmentation de la proportion de superficie disponible est nettement moindre. Cela signifie que les élus locaux sont conscients de leur éloignement avec l'autoroute et ont vu moins grand que leurs homologues des deux autres zones géographiques.

Un entretien avec un élu nous a permis de constater que le fort développement de la zone d'activités de la commune de Friville-Escarbotin n'est pas directement imputable à la mise en service de l'A28. Cette zone d'activités qui n'accueille que très peu d'industries (2 établissements d'industrie légère) est en réalité assez complémentaire de celle du Vimeu industriel, située sur la commune voisine de Feuquières-en-Vimeu. L'une s'est spécialisée dans l'accueil d'industries dites « lourdes » et polluantes, tandis que l'autre est ouverte essentiellement aux commerces et services et industries « légères ». Le développement de cette zone d'activités commerciales explique la forte progression de superficie ou du nombre d'établissements de cette dernière zone géographique. Cependant la plupart des commerces s'installant sur cette zone sont là aussi des commerçants de la commune dont les locaux sont devenus trop exigus. Certains touristes à destination de Cayeux et du littoral picard traversent la commune et profitent de ces commerces pour se restaurer et faire leurs courses. Mais l'impact de l'A28 se limite à cela. En revanche, il ressort de l'entretien que cette autoroute améliore la desserte des zones d'activités du Vimeu industriel et des communes en général.

Les ambitions affichées de la zone d'activités de Gros-Jacques sur la commune de Saint-Quentin-La-Motte-Croix-Au-Bailly, plus de 130 ha à terme, auraient pu être considérées comme une conséquence de la mise en service de l'A28. Cependant, **la distance qu'il y a entre celle-ci et l'A28 (une trentaine de km) ne favorise pas l'implantation d'établissements souhaitant profiter directement de l'A28.** Un entretien nous a confirmé que **l'A28 était un argument secondaire pour la promotion de cette zone d'activités.**

c/ Conclusion

Les chiffres semblent démontrer à première vue un effet A28 au niveau des zones d'activités de l'aire d'étude picarde. On constate en effet que l'offre foncière de ces zones a été largement multipliée au moment et après la mise en service de l'autoroute. Cependant, la proximité des zones d'activités avec l'A28 semble avoir son importance. Cela se ressent à la fois dans les chiffres présentés et dans le discours des personnes interrogées. Néanmoins, il ressort de cette étude que si la présence d'une infrastructure autoroutière est un critère d'implantation non négligeable pour un établissement industriel, il n'est pas le seul. L'A28 a eu pour principal effet de contribuer à la modification du tissu industriel du Vimeu. Les zones d'activités ont ainsi connu un développement endogène. Ce sont généralement des entreprises locales qui se sont relocalisées dans ces zones d'activités en raison de locaux trop exigus ou obsolètes, pour être plus près du réseau routier afin de pouvoir échanger plus ou encore pour profiter de l'image de marque que procure une zone d'activités. En matière d'emploi, si l'autoroute n'a pas permis une baisse du chômage, elle a en revanche le mérite de maintenir un certain niveau d'activités, ce qui a permis à l'aire d'étude de conserver une grande partie de ses emplois.

2.2 Zones d'activité en Haute-Normandie

Cette analyse de l'évolution des zones d'activités ne concerne que les zones situées à proximité de l'A28, certaines installées directement sur des échangeurs, d'autres à moins de 10 km de ceux-ci. On peut distinguer 3 types de zones :

- D'abord, des zones déjà anciennes, liées à des agglomérations de taille moyenne, dotées d'un tissu industriel assez important, qui se sont trouvées ensuite desservies par l'autoroute (Neufchâtel en Bray, Blangy sur Bresle),
- Ensuite, des zones nouvelles dont la création a été directement initiée par l'arrivée de l'infrastructure
- Enfin, des zones existantes au nord de l'agglomération rouennaise, qui méritent de vérifier si l'A28 a pu jouer un rôle dans leur développement récent, même si elles ne relèvent pas de la même problématique, mais plutôt du développement économique endogène de l'agglomération.

L'analyse repose d'une part sur les données intégrées dans le fichier OZA (observatoire des zones d'activités) géré par la DRE de Haute-Normandie et d'autre part sur des interviews et collectes d'informations auprès des gestionnaires de zones et de « Seine-Maritime Expansion » (Comité d'expansion du Conseil Général de Seine-Maritime).

a/ – Le destin des zones existantes sur Neufchâtel et Blangy

Ces deux villes disposaient déjà de zones d'activités bien avant le passage de l'autoroute. Ces zones répondaient à des besoins spécifiques, liés au tissu économique de ces villes :

• La zone d'activités de Sainte-Radegonde à Neufchâtel-en-Bray :

La « zone d'activités de Sainte Radegonde », d'une superficie utile de 13,8 ha, a été créée en 1970, sur une initiative communale, afin d'offrir aux entreprises déjà implantées dans la ville ou à proximité des terrains susceptibles de les accueillir dans de bonnes conditions, notamment de desserte, la zone étant située à l'entrée de la ville le long de l'axe principal d'alors, la RN28. Elle s'est commercialisée d'abord lentement (4 entreprises de 1973 à 1975, sur 2,4 ha), puis plus nettement après 1984, avec une à deux entreprises accueillies chaque année (23 établissements de 1984 à 2001 sur 11 ha vendus en 18 ans).

Sur le plan de l'impact des infrastructures routières, c'est, pour Neufchâtel, surtout l'année 1984 avec l'ouverture de la déviation de la RN28, qui a permis le détournement du trafic de transit en-dehors de la ville et donc son désengorgement, qui marque un changement important, plutôt que l'ouverture de l'A28 en 1996. Cette date coïncide avec une reprise de la commercialisation de la zone d'activités, mais c'est aussi l'époque où celle-ci est confiée par la ville à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen et au Comité d'Expansion de Seine-Maritime, et il est donc difficile d'établir une causalité nette entre la mise en service de l'infrastructure et le rythme de remplissage de la zone d'activités.



Les zones d'activités sur le tracé de l'A28



Les entreprises installées sont toutes des PME oeuvrant dans des secteurs divers, de l'agroalimentaire à la sous-traitance automobile en passant par le bâtiment ou les transports. Plus récemment, s'y sont implantés des établissements commerciaux spécialisés (vêtements et chaussures, pneus, concessionnaires automobiles) ou de services (agence EDF) recherchant de grandes surfaces à proximité de la ville.

Les derniers lots à vendre ont fait récemment l'objet de réservations ou de promesses de vente à des entreprises et la zone peut donc être considérée comme totalement remplie.

- **La zone d'activités du Marais à Blangy-sur-Bresle :**

Cette zone d'activités de 19.5 ha est, elle aussi, de création ancienne (1960) et gérée par la Commune de Blangy. Son développement est lié au pôle verrier de la Vallée de la Bresle, dominé par de grands établissements dépendants de grands groupes du secteur (Saint-Gobain-Desjonquères au Tréport et les Verreries du Courval à Hodeng-au-Bosc, ces deux établissements totalisant à eux seuls près de 3000 emplois). Sur les 17 entreprises installées sur la zone d'activités de Blangy, 14 sont en effet des fabricants de produits complémentaires de l'industrie du verre (moules métalliques ou plastiques, outillage spécialisé, parachèvement, décor et sérigraphie), les 3 autres étant une entreprise de bâtiment, une autre oeuvrant dans le traitement des déchets et un centre de formation de la CCI du Tréport. Toutes ces entreprises étaient déjà installées bien avant la réalisation de l'autoroute (1975 à 1993 dans leur configuration actuelle).

L'arrivée de l'autoroute a profondément modifié la desserte de cette zone, qui s'est trouvée directement sur l'échangeur. Cette situation nouvelle a amélioré fortement la qualité de la vie des habitants de Blangy qui se sont vus dégagés des flux de poids lourds qui auparavant traversaient la ville pour rejoindre la zone d'activités. Cependant, aucune extension de cette zone n'était possible, les terrains voisins, situés le long de la Bresle, étant classés en zone inondable. Actuellement, la Commune étudie un autre projet, malheureusement situé de l'autre côté de la ville, qu'il faudra traverser pour rejoindre l'autoroute, ce qui pose des problèmes de desserte qui font l'objet d'études complémentaires.

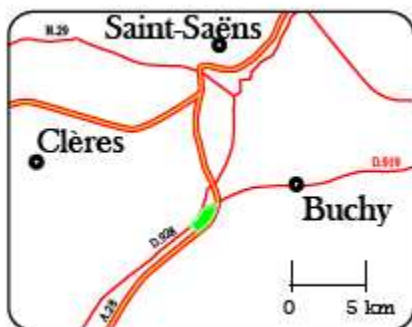
b/ - Les zones d'activités nouvelles liées à l'arrivée de l'A28 :

Au début des années 1990, alors que le nouveau réseau autoroutier qui devait traverser le nord du Département de Seine-Maritime (A28 et A29) n'était encore qu'en cours d'étude, de nombreux projets de zones d'activités ont fleuri dans les imaginations des décideurs locaux, élus et organismes socio-professionnels. Aussi, en 1994, une étude de la DDE recensait tous ces projets qui, s'ils arrivaient à leur terme, devaient proposer une offre foncière globale de plus de 870 ha, manifestement surdimensionnée par rapport aux besoins réels du marché, sauf à considérer que les autoroutes allaient « booster » l'économie du Pays de Caux dans des proportions improbables. Et l'étude de la DDE proposait alors de se recentrer sur quelques opérations choisies d'un commun accord pour tous les partenaires.

Dans la réalité, c'est à une situation médiane que ce territoire a abouti : beaucoup de projets n'ont pas pu voir le jour, mais il n'a pas été possible non plus de parvenir à une véritable coordination entre eux. Sur l'A28, on trouve une zone d'activités, de taille limitée, à chaque échangeur, dont le rythme de commercialisation est très variable.

On peut donc recenser 4 zones d'activités récentes ou en cours de montage, dont la création est directement liée à l'autoroute et qui sont toutes situées aux échangeurs avec le réseau routier du Département : le Moulin d'Ecalles (échangeur de Buchy), le Pucheuil (échangeur de Saint-Saëns), Les Hayons (échangeur avec la RD 915), et Challengeville (échangeur de Foucarmont). Ces zones ont connu des destins divers selon la détermination des porteurs de projets et les difficultés rencontrées lors de leur montage.

- **La zone d'activités du Moulin d'Ecalles à la Rue-Saint-Pierre :**



Document Seine-Maritime Expansion

Cette zone d'activités est une des plus grandes réussites commerciales du secteur. Créée en 1997 par un syndicat intercommunal ad-hoc, transformé en « Communauté de Communes du Moulin d'Ecalles » (à noter que cette CC a pris le nom de la zone d'activités, ce qui est significatif de l'importance de ce projet phare pour le territoire) sur une superficie de 12 ha, en bordure immédiate de l'échangeur avec l'A28, et d'un prix très abordable (7,62 € le m²) elle s'est entièrement commercialisée en 8 ans.

Les 15 entreprises qui s'y sont installées oeuvrent dans des secteurs d'activités très divers (bâtiment, agroalimentaire, commerce et entretien de poids lourds et matériel agricole, agence régionale de la Générale des eaux, etc.) et proviennent presque toutes de l'agglomération rouennaise, ou des petites villes du plateau de Caux ; il s'agit en fait d'un regroupement sur un site unique d'entreprises auparavant disséminées dans un rayon de 30 km alentour.

Ce succès commercial doit toutefois être tempéré par une qualité assez médiocre en terme d'image et d'aménagement, due au souci de réaliser des économies de la part des entreprises et d'une volonté de limiter les contraintes qui leur étaient imposées.

Suite à cette réalisation, la Communauté de Communes du Moulin d'Ecalles envisage une extension de cette zone de l'autre côté de l'autoroute, et a déjà lancé une étude de faisabilité sur ce site. Cette extension permettrait, selon le Président de la Communauté de Communes, de créer un petit centre de vie commun aux entreprises ; on notera qu'actuellement, les employés des entreprises de la zone sont obligés de retourner dans la banlieue de Rouen (soit près de 20 km !) pour trouver des services de restauration rapide à midi, par exemple.

Par ailleurs, ce site a également été pressenti par la Directive Territoriale d'Aménagement de l'estuaire de la Seine pour accueillir des activités logistiques, sur une surface plus vaste (environ 80 ha), bénéficiant de possibilités de dessertes multi-modales, car la voie ferrée Rouen – Amiens – Lille jouxte ce site de l'autre côté. Les deux études vont donc être menées parallèlement en partenariat entre la Communauté de Communes et l'État.

- **La zone d'activités du Puceuil à Saint-Saëns :**

Cette zone d'activités est un projet déjà ancien de la Commune de Saint-Saëns, d'une contenance de 35 ha en phase terminale, situé directement sur l'échangeur de Saint-Saëns, inscrit au POS depuis plusieurs années, mais qui vient seulement d'entrer dans une phase opérationnelle. La maîtrise d'ouvrage en a été confiée à la Communauté de Communes de Saint-Saëns / Portes de Bray nouvellement créée pour gérer plusieurs projets de développement sur ce secteur.

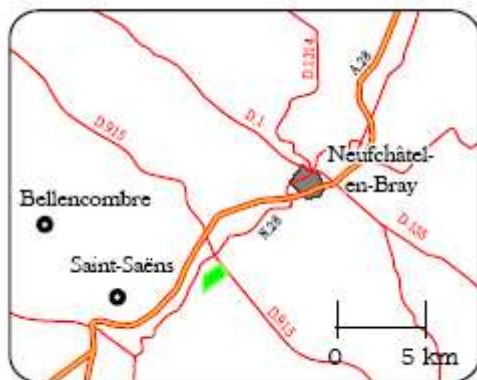


Document Seine-Maritime Expansion

Une entreprise de produits laitiers, la SOCOPAL, déjà installée dans la commune des Grandes Ventes, à 25 km., vient d'y implanter un établissement de production. La communauté de communes souhaiterait poursuivre la réalisation d'une première tranche de 10 ha, mais elle n'en a pas encore acquis la maîtrise foncière en totalité et elle est par ailleurs confrontée à la présence de vestiges archéologiques qui nécessitent la réalisation de fouilles préalablement à son aménagement.

Et le coût élevé de ces fouilles rend difficile la réalisation du projet dans des conditions économiques convenables. La réalisation de cette zone est donc actuellement bloquée en attente d'un partenariat entre la Commune, la DRAC et d'autres collectivités aptes à prendre en charge une partie de ces surcoûts.

- **La zone d'activités des Hayons à Esclavelles et Massy :**

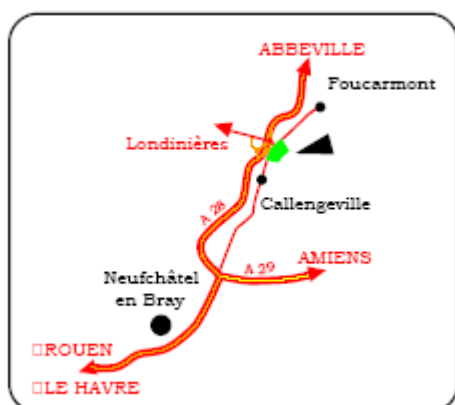


Document Seine-Maritime Expansion

Il s'agit d'un projet récent, de 11 ha de surface utile, situé sur les deux Communes de Massy et Esclavelles, à 3 km de l'échangeur des Hayons. Ce projet, porté par la Communauté de Communes du Pays Neufchateinois, est entré en phase opérationnelle, puisque la maîtrise foncière en a été effectuée par l'Établissement Public Foncier de Normandie (EPFN, ex EPBS) qui a rétrocédé les terrains à la Communauté de Communes. L'aménagement de la zone est suspendu à la révision du PLU de Massy pour que cette zone y soit classée de façon adéquate.

Si aucune entreprise ne s'est encore déclarée intéressée, la commercialisation devrait être rapide, selon la Chambre de Commerce et le Comité d'expansion « Seine Maritime expansion » qui en sont chargés.

- **La zone d'activités de Callengeville :**



document Seine-Maritime Expansion

Cette zone d'initiative communale (Commune de Callengeville) sur une surface de 11,3 ha est un projet récent qui a été monté rapidement, dès que des entreprises se sont déclarées intéressées. La Commune dispose déjà de la maîtrise foncière totale et a déposé une demande d'arrêté de lotir qui devrait lui être accordée prochainement. Les appels d'offre vers les entreprises chargées de l'équipement de la zone ont été lancés. Deux parcelles ont été réservées, à une entreprise de bâtiment dont le siège social est en Belgique et à une centrale d'enrobés.

Une troisième entreprise actuellement installée à Blangy-sur-Bresle, où elle a des difficultés pour s'étendre et se moderniser, est également intéressée.

Incontestablement, la proximité du pôle verrier de la vallée de la Bresle, et la saturation des sites d'accueil existants dans cette vallée, constituent des atouts non-négligeables pour le succès de cette zone.

Suite à l'analyse de l'historique de ces zones d'activités, on peut avancer les conclusions partielles suivantes :

- Le succès commercial de ces zones d'activités est indéniable ; dès qu'elles ont été mises sur le marché, elles se sont remplies assez rapidement ; on constatera toutefois qu'un temps d'attente a été nécessaire pour que les entreprises prennent conscience des opportunités créées par l'arrivée de l'autoroute ; en fait, on se trouve en face de deux types de comportements : des comportements d'anticipations où certains chefs d'entreprises n'attendent pas que l'autoroute soit terminée pour s'installer (cas du Moulin d'Ecalles dès 1997) et la majorité des autres qui n'en prennent la mesure que quelques années plus tard.
- La rapidité de réalisation des projets dépend beaucoup du dynamisme et de la capacité des instances locales porteuses à mobiliser et fédérer les partenaires et à faire accepter les projets par les populations voisines ; c'est vraiment un exemple de ce « dialogue entre l'infrastructure et le territoire » dont faisait état le CERTU.
- Si le succès commercial de ces opérations montre qu'elles répondent à un réel besoin des entreprises, on peut être plus circonspect quant à leur impact réel sur l'emploi : presque toutes ces entreprises étaient déjà présentes dans la région, parfois à seulement quelques kilomètres de là ; ce ne sont souvent que des re-localisations sans création significative d'emplois supplémentaires ; mais, elles s'accompagnent souvent d'une amélioration des conditions de production (modernisation, regroupement d'établissements éparpillés, optimisation des process, élargissement du bassin de clientèle, etc.) qui a peut-être à terme un effet positif sur l'emploi (développement ou, au moins, préservation des entreprises par amélioration de leur compétitivité) qu'il est difficile de mesurer.
- Par contre, les effets négatifs sur les modes de déplacement sont peut-être importants : la limitation de la taille de ces zones (11 à 15 ha en général) rend impossible leur desserte en transports en commun, et leur accessibilité, tant pour les employés que pour les marchandises, reste exclusivement automobile ; en outre, l'absence de « centres de vie » (restauration collective, commerces, services bancaires ou autres) sur ces zones oblige souvent à se déplacer en ville pour les trouver.

c/ – Le développement de la zone des Bocquets (commune de Bois-Guillaume) au nord de l'agglomération rouennaise

Les effets directs sur les zones d'activités dans l'agglomération rouennaise sont plus difficiles à raccrocher à l'arrivée de l'A28.

Depuis la fin des années 1980, plusieurs zones d'activités ont été créées dans ce secteur de l'agglomération, très attractif pour des entreprises oeuvrant dans les services, souvent coincées dans des locaux trop exigus et mal desservis en ville dans Rouen et cherchant un site agréable et prestigieux, près de la forêt et loin des embouteillages pour leurs clients et leurs employés à forte dominante de cadres. Le « parc d'activités technologiques de la Vatine » à Mont-Saint-Aignan, proche du campus universitaire, et la zone de la Bretèque à Bois-Guillaume font partie de ces réalisations ; s'y sont installés des centres régionaux de grands groupes privés ou parapublics (France Télécom, l'IGN ou le BRGM à La Vatine et la Chambre d'Agriculture et le Crédit Agricole à la Bretèque, par exemple), des professions libérales et des centres de vente et maintenance de matériel bureautique ou informatique notamment.

Depuis 1979, suite au succès de la zone de la Bretèque, la commune de Bois-Guillaume avait également créé une ZAC de 7 ha destinée à accueillir de telles activités le long de la RD42 qui raccordait directement le nord de l'agglomération à la RN28 et à la future A28. Cette zone avait accueilli dès 1988 un ensemble de bureaux en blanc réalisés par un promoteur privé (le « technoparc »). Sa réalisation avait ensuite été bloquée en l'attente des études liées à la rocade réalisée par le département de Seine-Maritime raccordant la RD43 à l'A28 en contournant la zone urbanisée de Bois-Guillaume. Dès que l'emprise de cette rocade fut déterminée (la zone se trouvant alors directement desservie par le rond-point d'accès à cette rocade), sa commercialisation fut relancée, par la société « Bouygues Immobilier » qui y installa ses propres bureaux ainsi qu'un autre ensemble de bureaux en blanc, dont la commercialisation fut très rapide.

Certes, il n'est pas possible d'attribuer le succès de ces opérations à l'A28 ; d'autres facteurs ont également joué un rôle déterminant, comme la saturation des disponibilités foncières et les difficultés de circulation dans le centre-ville de Rouen, ou l'attractivité et la bonne image sociale des plateaux nord de l'agglomération. Mais, ici comme pour l'étalement urbain, l'autoroute a certainement accentué une tendance déjà ancienne de desserrement des activités économiques vers le nord de l'agglomération.

En fait, ce déplacement des activités tertiaires ne fait qu'accompagner les tendances de la ségrégation spatiale en matière d'habitat : les emplois supérieurs tendent à se localiser près des zones de résidence des catégories sociales supérieures qui les occupent. Se forme ainsi au nord de la ville une zone de plus en plus coupée de son centre, où ces catégories privilégiées résident, consomment (centre commercial de la Vatine), ont leurs loisirs (golf et tennis à proximité) et désormais travaillent également. Ce processus ne peut pas être analysé indépendamment de l'évolution de l'étalement urbain qui est étudié dans un autre chapitre de ce rapport. L'autoroute a facilité les migrations alternantes entre ces zones d'emplois périphériques de la ville et les zones d'habitat des bourgs et villages de la campagne environnante, et donc, par un mécanisme cumulatif, le développement concomitant des deux phénomènes. L'infrastructure ne crée pas la tendance, mais la favorise et la renforce.

3. MONOGRAPHIES DES BOURGS DÉVIÉS

3.1. Méthodologie et contexte

Les impacts de l'autoroute ont été particulièrement étudiés sur trois bourgs qui sont traversés par l'ancienne RN28 et qui ont été contournés par l'A28 :

- Saint-Saëns, commune de 2 500 habitants située à une vingtaine de kilomètres de Rouen et à quelques minutes de l'échangeur, située en marge immédiate de l'aire urbaine de Rouen telle que définie en 1999 et dont tout porte à croire qu'elle a été absorbée par cette même aire urbaine depuis ;

- Neufchâtel-en-Bray, principal bourg dévié, 5 100 habitants et une influence assez notable sur son territoire ;

- et Blangy-sur-Bresle, 3 400 habitants, située en bordure de la Picardie, et seule commune parmi les trois à voir son trafic de transit réellement dévié suite à l'arrivée de l'A28, les deux autres faisant alors déjà l'objet de déviation de la N28.

Les impacts attendus et / ou anticipés, par les pouvoirs publics et les entreprises locales, d'une infrastructure routière telle que l'A28 sur ce genre de bourgs ont été évalués sans a priori à partir d'entretiens avec des acteurs locaux.

Ces entretiens ont été réalisés entre mai et août 2005 auprès des interlocuteurs suivants :⁷

- les **maires** des communes ou leurs représentants, de préférence une personne possédant une mémoire à 15 ans de l'évolution de sa commune :
 - A Saint-Saëns : le maire a démissionné récemment. En revanche, la secrétaire de mairie, Mme De Bouchet, présente à la mairie depuis longtemps, a pu être interviewée,
 - A Neufchâtel-en-Bray : rencontre avec l'adjoint au maire, M. Loisel, qui connaissait particulièrement bien sa commune,
 - A Blangy-sur-Bresle : M. Vialaret, le maire de la ville.
- les **présidents des communautés de communes** : M. Minel (C.C. du Pays Neufchâtelois) et M. Roussel (C.C. de Blangy-sur-Bresle) ;

Ces acteurs ont pu nous renseigner sur les impacts sociaux de l'A28, c'est-à-dire l'évolution de la population de leur commune, l'opinion des habitants concernant la construction de l'autoroute, le cadre de vie et les éventuels anticipations et changements concernant leur stratégie de développement local.

- la **Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen**. En effet, les CCI sont en contact direct avec les entreprises puisqu'elles les conseillent, les représentent auprès des pouvoirs publics ;
- le **comité Seine-Maritime Expansion**, agence de développement économique liée au Conseil Général, qui est l'interlocuteur professionnel des entreprises et des collectivités dans le département. En effet, il est l'interface entre les porteurs de projets et les partenaires économiques, sociaux et politiques ;
- les présidents des différentes **unions commerciales**. L'union commerciale participe à la vie de la commune et les commerçants sont directement au contact des habitants et peuvent donc bien cerner leurs opinions sur l'A28 ;

⁷ Entretiens et synthèse réalisés par Blandine Babut, stagiaire à la DRE Haute-Normandie

- la **SAFER**, Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural, qui s'est occupée du remembrement lié à la construction de l'A28 ;
- la **Direction Départementale de l'Agriculture et de la Forêt** notamment par rapport aux éventuels contentieux pouvant se produire suite au remembrement ;
- la **Chambre d'Agriculture** ;
- les **offices de tourisme et la délégation régionale du tourisme**, pour déterminer l'évolution de la fréquentation touristique depuis la mise en service de l'autoroute ;
- l'**ADEME** (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie) et la **DIREN** (Direction Régionale de l'Environnement) pour les effets sur l'environnement ;
- l'**AREHN** (Agence Régionale de l'Environnement de Haute-Normandie) ;
- les **syndicats de bassin versant** de l'Eaulne et de l'Yères, l'**Agence de l'Eau** et la **DDASS** (Direction départementale des Affaires Sanitaires et Sociales), pour ce qui est des impacts sur l'eau ;
- l'**ONF** (Office National des Forêts) concernant les impacts sur la forêt traversée par l'autoroute ;
- la **DDE 76** qui a assuré la maîtrise d'ouvrage des différentes phases de la construction de l'autoroute ;
- les **subdivisions de la DDE** qui sont implantées sur le terrain et connaissent donc particulièrement bien leur territoire.

Ce travail a permis de mettre en avant un certain nombre de constats. Des difficultés ont cependant été rencontrées, notamment liées au peu de « personnes ressources » possédant une vision de l'aménagement à long terme du territoire et étant capable de distinguer les effets locaux directement imputables à l'autoroute. A ce titre, l'analyse ne permet pas toujours de mettre en exergue de manière satisfaisante les raisons qui ont conduit à la croissance démographique ou économique dans certaines communes et pas dans d'autres (opportunités foncières, stratégie municipale...), et donc quels moyens ont été les mieux utilisés pour tirer profit, ou au contraire limiter les effets négatifs de l'autoroute.

Une partie des constats qui sont ressortis des entretiens, concernant les impacts environnementaux, est restituée dans la partie 6 (environnement).

3.2. Constats généraux

Le choix des bourgs déviés n'a pas été fait au hasard : en plus d'être les bourgs les plus significatifs en terme de taille, ceux-ci ont des caractéristiques géographiques bien différentes qu'il apparaît intéressant de bien mettre en relief avant de procéder à l'analyse.

- Saint-Saëns est un bourg de 2 500 habitants, situé dans la zone de l'intersection de l'A28 avec l'A29. Il est situé en fond de vallée dans un paysage de qualité, à proximité immédiate des forêts. Le centre-bourg est à 20 minutes de l'échangeur 11 « Saint-Saëns Le Pucheuil ». Situé à la frontière de l'aire urbaine de Rouen en 1999, il est probable qu'il ait été englobé depuis.



- Neufchâtel-en-Bray, dans le Pays de Bray, 5 000 habitants, est le plus gros bourg de l'axe. Sa situation privilégiée, au carrefour de l'A29 et de l'A28, à 5 minutes de l'échangeur 9 de l'A28, le place d'emblée comme le mieux placé pour tirer profit d'une accessibilité optimale acquise au gré de la construction des autoroutes et de leur progressive mise en service au cours des quinze dernières années. Le centre-ville possède de nombreux services locaux et rayonne traditionnellement sur une région correspondant au nord du Pays de Bray et à forte dominante rurale. Quelques industries sont présentes sur Neufchâtel, notamment Danone et EDF.

- Blangy-sur-Bresle, commune de la Vallée de la Bresle, 3 500 habitants, est située à la limite administrative de la Haute-Normandie et de la Picardie. C'est le bourg principal d'une région industrielle essentiellement tournée vers l'industrie du verre. Conséquence d'un positionnement géographique à une soixantaine de kilomètres de Rouen et à 20 km seulement d'Abbeville, les liens avec la zone d'emploi du Vimeu dans la Somme sont très forts, aussi bien en termes de spécialisation industrielle que de migrations alternantes.

a/ Population et logements

	POPULATION				
	1990	1999	évolution 90/99	Seine-Maritime	Haute-Normandie
Saint-Saëns	2 138	2 553	19,40%	1,28%	2,47%
Neufchâtel	5 322	5 103	-4,11%		
Blangy	3 447	3 405	-1,21%		

Données INSEE

	NOMBRE DE LOGEMENTS				
	1990	1999	évolution 90/99	Seine-Maritime	Haute-Normandie
Saint-Saëns	907	1093	20,40%	6,82%	7,44%
Neufchâtel	2301	2436	5,90%		
Blangy	1326	1432	8%		

Données INSEE

Alors que les populations des deux dernières communes ont chuté de 1% et 4% entre 1990 et 1999, Saint-Saëns, du fait de sa proximité avec Rouen et surtout les zones d'activités du nord de Rouen, a été le terrain propice au développement de la péri-urbanisation rouennaise et a gagné 20%. Cette augmentation s'est traduite par une hausse de plus de 20% du nombre de logements.

Il est cependant intéressant de remarquer que ce sont en priorité les communes situées à la périphérie directe des bourgs cités qui ont vu leur développement s'accroître le plus ces dernières années. Les communes de Maucomble, Saint-Martin-Osmonville près de Saint-Saëns, ou encore Bully, Quièvre-court et Mesnières-en-Bray près de Neufchâtel, aux caractéristiques plus rurales, ont vu de nombreux ménages s'installer, notamment des jeunes couples issus du desserrement des ménages rouennais.

b/ Cadre de vie

Tous les acteurs locaux rencontrés sont d'accord pour dire que l'A28 a amélioré le cadre de vie des habitants, surtout du fait que la circulation a nettement diminué, notamment les poids lourds qui transitaient en masse auparavant par l'ancienne RN28. Ainsi, les habitants ont gagné en sécurité, ce qui est le principal effet positif de l'A28, mais aussi en calme et en tranquillité. Ceci s'est encore plus ressenti à Blangy-sur-Bresle puisque Neufchâtel-en-Bray et Saint-Saëns étaient déjà déviés avant la construction de l'A28. Des projets d'arrêtés d'interdiction de circulation dans la ville pour les poids lourds supérieurs à 7,5t sont en cours à Neufchâtel-en-Bray et à Blangy-sur-Bresle.

Autre conséquence directe sur le cadre de vie, le **stationnement** est facilité pour les habitants. Il l'est d'autant plus à Neufchâtel-en-Bray où la réduction de la circulation en centre-ville a permis de mettre en place un stationnement en zone bleue, à la demande des commerçants, pour éviter les « voitures ventouses » et désenclaver le bourg. Les résultats visibles ont été un désengorgement de la principale rue commerçante, non sans conséquence sur la fréquentation des commerces locaux. Ce dispositif est aussi en projet à Saint-Saëns où le problème d'engorgement des voitures persiste, provoquant le mécontentement des commerçants.

En ce qui concerne le **bruit**, des dispositifs ont été mis en place pour réduire les nuisances au maximum (isolation de façades, merlons anti-bruit, murs-écrans) dont ne se plaignent pas les habitants.

Les communes de St-Saëns et de Neufchâtel-en-Bray ont mis en place de nombreux aménagements pour rendre le bourg plus attractif, éviter que la population diminue et attirer une population plus jeune. Il est important de souligner à ce stade que la plupart de ces projets de développement sont dus à une volonté des élus locaux et non à l'autoroute elle-même. Ainsi, un circuit touristique a été aménagé, « la voie verte », installée sur l'ancienne voie ferrée entre Dieppe et Forges-les-Eaux, grâce notamment aux financements obtenus dans le cadre d'un programme « Interreg » de l'Union Européenne. L'aménagement d'un plan d'eau est aussi prévu pour la pêche, la promenade.

c/ Conséquences économiques

Les conséquences économiques ne sont pas les mêmes sur les trois communes concernées du fait que les attentes des acteurs locaux autour de l'arrivée de l'A28 divergent.

Ainsi, à **Blangy-sur-Bresle**, l'A28 n'a pas eu le rôle escompté de catalyseur d'une activité industrielle en déclin. Cette commune est située au cœur de la vallée de la Bresle, où sont concentrées de nombreuses industries du secteur du verre et activités associées : une demi-douzaine de verriers (dont Saint-Gobain Desjonquères), des moulistes, des modeleurs, des fonderies et des entreprises spécialisées dans le parachèvement des flacons.

Ce pôle verrier a été reconnu par la DATAR en 1999 comme District Industriel, c'est-à-dire bassin d'emploi développé autour d'un même savoir-faire. Aujourd'hui le secteur du verre est en crise et l'A28, si elle a permis un désenclavement de la Vallée de la Bresle, ne semble pas avoir permis au tissu industriel de prendre un nouvel essor, ce malgré la création d'une ZA répondant à une volonté locale de profiter de 'l'effet A28' : celle de Bouttencourt dans la Somme, complétée bientôt par celle de Calengeville en Seine-Maritime, créant ainsi de nouvelles opportunités pour les entreprises. Cette situation prolonge la crise qui se traduit notamment par un des taux de chômage les plus élevés de la région avoisinant les 10%.

Le constat est différent pour les communes de Saint-Saëns et de Neufchâtel-en-Bray.

Au regard de la part du nombre d'actifs, la zone d'emploi du Pays de Bray est une zone très agricole mais également industrielle. Ainsi, on compte trois fois plus d'actifs agricoles que dans l'ensemble de la région (9% contre 2,8% en Haute-Normandie). De même, l'industrie emploie environ 4 000 personnes, soit près de trois actifs sur dix dans la zone, contre un peu moins d'une personne sur quatre dans la région. Même si le tertiaire prend une place de plus en plus importante, le tissu industriel brayon se maintient bien et a consolidé ses emplois entre 1990 et 1999.⁸

Neufchâtel compte une usine Danone d'environ 250 employés, d'implantation très ancienne. Si son positionnement au cœur d'une région productrice de lait a probablement été optimisé par l'ouverture de l'A28 et de son hinterland, il en va de même avec l'A29 (Le Havre – Amiens) qui passe également à proximité et les effets sont d'autant plus difficile à distinguer.

De nombreuses entreprises se sont implantées dans les zones d'activité avoisinant l'autoroute. Cependant, il ne s'agit que très rarement de créations mais plutôt d'extensions, de délocalisations (ce qui n'est pas sans problème pour la commune où ces entreprises étaient situées). En conséquence, ce phénomène d'attractivité des entreprises n'a pas vraiment eu d'impacts sur l'emploi local.

3.3. Constats thématiques

Au terme de la monographie, trois catégories d'impacts liés à l'arrivée de l'A28 se sont dégagées au regard des politiques locales menées dans ces bourgs ruraux. Ces catégories qui méritent plus particulièrement d'être analysées sont :

- l'impact sur le commerce local
- l'impact sur l'agriculture
- l'impact sur le tourisme

a/ Effets constatés sur le commerce local

A Saint-Saëns, commune la plus proche de Rouen, on a vu que l'ouverture de l'A28 n'a pas été sans rôle dans l'augmentation constatée de la population, mais il est également avéré, en revanche, que cette population travaille de plus en plus à Rouen. Il en va de même pour les achats ; la distance Saint-Saëns – Rouen, raccourcie d'une dizaine de minutes avec l'A28, couplée avec un phénomène de polarisation accrue de l'agglomération rouennaise, fait que les habitants n'hésitent plus à se déplacer pour faire leurs achats là où l'offre est la plus importante, à la fois dans le centre-ville de Rouen et dans les hypermarchés des quartiers nord de l'agglomération (centre de « La Vatine »). Ce constat est particulièrement vrai pour les commerces d'alimentation générale même si la commune est équipée d'un supermarché. En conséquence, conformément au phénomène conjoncturel qui frappe les communes péri-urbaines, les commerces locaux ont du mal à survivre, comme l'attestent à la fois les entretiens et les chiffres de l'évolution du nombre de commerces entre 1994 et 2001.

⁸ Source : DRIRE Haute-Normandie

S'il est vrai que la commune perd en matière commerciale le rayonnement qu'elle avait sur ses environs proches, il convient de prévenir qu'il est difficile de faire le tri entre les effets directement imputables à l'autoroute et le résultat d'un phénomène conjoncturel qui aurait de toute façon eu lieu car il accompagne l'étalement urbain. En revanche, il est vrai que le temps d'accès aux pôles d'emploi jouant un rôle moteur dans l'évolution de ces phénomènes, on peut avancer l'hypothèse que l'A28 a accéléré l'évasion commerciale de Saint-Saëns et des communes voisines au profit de Rouen.

Si les commerces perdent en vitalité pour les missions locales, en revanche de nouveaux clients, c'est à dire les touristes, sont attirés par la commune grâce à la forêt d'Eawy, très appréciée des promeneurs et mise en valeur. Cependant, sur l'autoroute, le panneau indiquant la forêt est situé après la sortie de Saint-Saëns, les automobilistes ne passent donc pas par cette commune pour s'y rendre.

A Neufchâtel-en-Bray, les évolutions observées sont différentes. En effet, après quelques années de baisse d'activité, un renouveau des commerces est observé avec la reprise des commerces vacants. Aujourd'hui un commerce qui ferme est généralement repris, mais bien souvent par des services tels que des banques ou des assurances. De plus, la population de Neufchâtel-en-Bray comporte une forte proportion de personnes âgées, qui constitue une clientèle fidèle pour les commerçants locaux.

Si l'on retrouve les phénomènes habituels liés à l'évolution des modes de vie (sur-densité des grandes surfaces causant du tort aux petits commerces), on assiste là à un renforcement presque paradoxal du tissu commercial local par rapport à Saint-Saëns. Les raisons sont multiples : attraction moindre des commerces rouennais (temps de parcours plus élevé), population supérieure à 5 000 habitants permettant un niveau d'équipements et de services suffisant... D'autre part, la population a l'impression que certains services tels que les services de santé libéraux (dentistes, infirmières,...), les laboratoires d'analyses médicales, les vétérinaires se sont « rapprochés », ce qui est apprécié par les habitants de la commune.

A l'instar de Saint-Saëns pour la forêt d'Eawy, les commerçants se plaignent toutefois d'une mauvaise signalétique sur l'autoroute ne mettant pas en valeur leur commune de Neufchâtel-en-Bray (vis-à-vis du musée d'art et de traditions, du fromage,...).

Dans la commune de Blangy-sur-Bresle, les commerçants craignaient la perte de clientèle liée à la déviation de leur commune. Avec la réduction de la circulation, le problème de stationnement a été réduit, les commerces sont donc plus accessibles. Si on note la fermeture des commerces du centre-bourg, ceci est donc à mettre à l'actif de la création de supermarchés discount. Le plus souvent, ces commerces sont remplacés par des services.

Évolution du nombre de commerces entre 1994 et 2001

		Neufchâtel	Saint-Saëns	Blangy	Seine-Maritime	Haute-Normandie
1994	Très grandes surfaces	0	0	0	37	62
	Grandes surfaces	9	1	2	315	475
	Petites surfaces	63	26	37	7 909	10 788
2001	Très grandes surfaces	1	0	0	56	84
	Grandes surfaces	4	2	3	417	612
	Évolution 2001/1994(%)	- 55,6	+ 100,0	+ 50,0	+ 32,4	+ 28,8
	Petites surfaces	41	15	21	4162	5 763
	Évolution 2001/1994(%)	- 34,9	- 42,3	- 43,2	- 47,4	- 46,6

Données DRE-SIRENE

Les données chiffrées mettent en évidence que la baisse du nombre de petits commerces entre 1994 et 2001 dans les trois bourgs étudiés est du même ordre que les moyennes départementale et régionale, ce qui semble confirmer qu'il s'agit plus d'un mouvement général de concentration et de polarisation de l'appareil commercial autour de grandes surfaces situées plutôt dans les périphéries et les centres des grandes villes que d'un effet direct de l'arrivée de l'autoroute.

b/ Effets constatés sur l'agriculture

Cette partie concerne surtout les communes de Saint-Saëns et de Neufchâtel-en-Bray, situées dans le Pays de Bray qui possède une grande richesse en exploitations agricoles.

Globalement, l'A28 a eu peu d'impacts sur l'agriculture et ils sont positifs.

Le principal effet positif de l'autoroute est le gain de sécurité dans les déplacements des agriculteurs sur leurs exploitations. En effet, avant la mise en service de l'A28, la circulation était importante sur les routes départementales qui étaient alors devenues dangereuses car rendant la circulation des engins agricoles difficile (dépassements des voitures, traversées des routes,...).

A l'annonce du projet, les agriculteurs étaient réticents vis-à-vis du remembrement. Mais celui-ci a été fait de façon à ne désavantager personne en jouant sur le découpage des parcelles et les indemnités. Aujourd'hui, les agriculteurs sont plutôt satisfaits car les parcelles sont plus grandes, ce qui facilite le travail tout comme la réduction du trafic sur les routes.

On ne recense effectivement aucun contentieux concernant ce remembrement.

Un des impacts de la construction de l'A28 sur ces terres agricoles a été la stérilisation des parcelles par les agriculteurs, qui ne veulent plus vendre leurs terrains mais leur faire prendre de la valeur pour les vendre ultérieurement (notion de plus-value latente).

Contrairement à ce qui était entrevu dans l'étude préalable à la déclaration d'utilité publique, l'A28 n'a pas provoqué de disparitions prématurées de petites exploitations. Suite au remembrement, les petites exploitations ayant une SAU⁹ faible auraient pu voir leurs superficies descendre au-dessous d'un certain seuil, ne leur permettant pas d'être économiquement viables.

On constate effectivement une diminution du nombre d'exploitations mais ceci n'est pas dû à la construction de l'autoroute :

- les exploitations sont de plus en plus grandes et donc le nombre d'exploitants diminue,
- les exploitations à reprendre ne sont pas toujours aux normes ; or la remise aux normes étant très coûteuse, les fermes ne sont pas reprises et disparaissent.

Dans le Pays de Bray, le secteur agricole se porte cependant plutôt bien :

- la polyculture et l'élevage pratiqués sont plus rentables que la céréaliculture,
- l'industrie agroalimentaire, avec notamment Danone à Neufchâtel-en-Bray, a une grosse influence sur l'économie locale,
- le fromage « Le Neufchâtel » est renommé (marchés vers l'étranger en hausse).

De plus, ce secteur semble prometteur puisque Neufchâtel-en-Bray dispose d'un lycée professionnel agricole.

Il ressort des entretiens locaux que ce n'est finalement pas l'autoroute elle-même qui est crainte en matière agricole mais c'est plutôt ce qu'elle engendre : péri-urbanisation qui grignote peu à peu les terres et provoque une diminution de la surface agricole utile des exploitations (ex : ZA de Neufchâtel-en-Bray, ZA Le Pucheuil à Saint-Saëns, construction de logements,...). Cependant, ces nouveaux aménagements contribuent au développement de la commune...

Par ailleurs, concernant le système productif lui-même, on peut donc dire que l'A28 n'a pas produit d'effets négatifs sur l'agriculture, mais plutôt un important gain de sécurité très apprécié par les agriculteurs. L'infrastructure a cependant agi comme un accélérateur de tendance suite au remembrement : augmentation des grandes exploitations et diminution des petites.



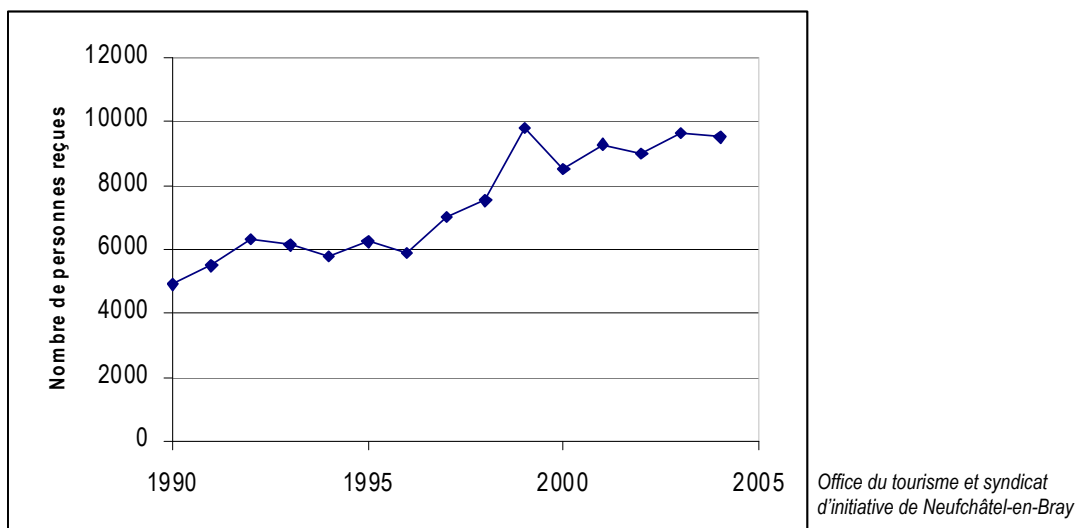
Milieu très rural du Pays de Bray

⁹ Surface Agricole Utile

c/ Effets constatés sur le tourisme

En terme de tourisme, seules des données sur Neufchâtel-en-Bray ont été trouvées par l'intermédiaire de son office du tourisme.

Globalement, de 1990 à 2004, la fréquentation touristique a augmenté de près de 95%.

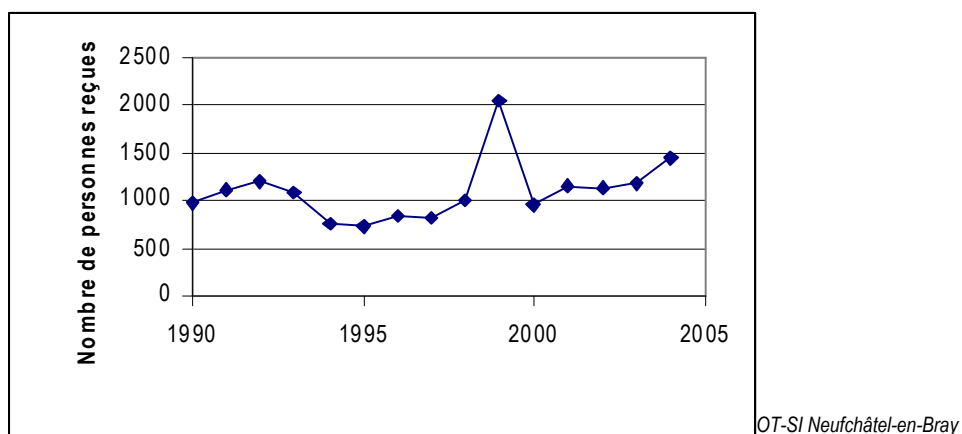


Evolution de la fréquentation touristique à Neufchâtel-en-Bray

On observe effectivement une augmentation régulière du nombre de touristes, croissance cependant plus marquée à partir de 1997, année d'ouverture du dernier tronçon de l'A28 (toutefois, il est difficile d'attribuer ce phénomène à l'autoroute uniquement). En 1999, la fréquentation touristique a été exceptionnellement élevée du fait de l'Armada de Rouen qui attirent de nombreux touristes et de l'éclipse de soleil en août, la situation géographique de Neufchâtel-en-Bray étant favorable à l'observation de cet événement.

Plus spécifiquement, l'évolution de la fréquentation touristique des étrangers est l'un des objectifs de l'A28, cité dans l'étude préalable à la déclaration d'utilité publique. Une meilleure desserte du Nord de la France et de l'Europe a pu ainsi encourager les étrangers à passer leurs vacances sur le territoire haut-normand. Cette dimension internationale est d'ailleurs la vocation touristique première de l'A28. Comme précédemment, les données étudiées se limitent au secteur de l'office de tourisme de Neufchâtel-en-Bray ; cependant, elles peuvent être considérées comme caractéristiques de la situation du tourisme dans les territoires traversés par l'A28.

× Touristes de Grande-Bretagne :

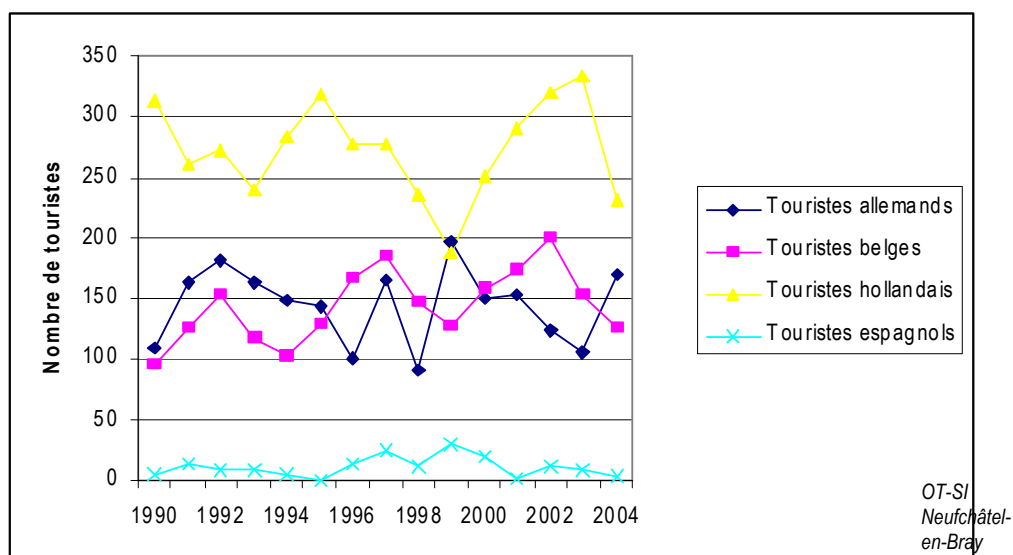


Evolution du nombre de touristes britanniques à Neufchâtel-en-Bray

On constate que jusqu'en 1994, la fréquentation touristique diminuait mais depuis 1995, elle augmente régulièrement. Ceci s'explique par le fait que le Tunnel sous la Manche a ouvert en 1994 et que l'A28 en constitue le prolongement direct vers l'ouest (Bretagne), le sud et le sud-ouest. Cette position de grand axe de transit a-t-elle été mise à profit ?

A Saint-Saëns, où le constat est le même que dans le Pays de Bray, les commerçants ont ressenti une légère augmentation des touristes anglais. La région est très appréciée de ceux-ci pour son calme, sa tranquillité, ses paysages. On y trouve la forêt d'Eawy, de nombreux équipements touristiques, un golf, un club hippique... qui ne doutent pas de l'avantage que leur procure l'A28. Selon le propriétaire du golf, l'autoroute est un atout majeur qui lui amène 10 000 à 15 000 visiteurs/an dont 95% d'étrangers (70% de Britanniques, des Belges et des Hollandais principalement), la fréquentation était largement en dessous avant l'ouverture de l'autoroute.

× Autres touristes étrangers :



Évolution de la fréquentation touristique des étrangers à Neufchâtel-en-Bray de 1990 à 2004

Que ce soit pour les touristes allemands, belges ou hollandais, il est difficile de déterminer si l'A28 a eu ou non un impact sur le tourisme car la fréquentation est irrégulière, en dents de scie. On remarque cependant que le nombre de touristes belges a tendance à augmenter sur la période 1990-2004 (rappelons les objectifs du Plan Routier Transmanche). On remarque également que la part de touristes hollandais est relativement importante.

Les impacts de l'A28 sont difficiles à déterminer à Neufchâtel-en-Bray puisque cette commune a toujours été une ville-étape, l'évolution de la fréquentation touristique est donc peu ressentie par les habitants. Cependant, on peut remarquer une augmentation du tourisme principalement due aux touristes français et britanniques (à moindre mesure). En effet, la communauté de communes a fait des efforts pour développer le tourisme (aménagement de la voie verte, d'un plan d'eau,...). Toutefois, le manque de lits pour les touristes est un problème à Neufchâtel-en-Bray. Un projet de construction d'un hôtel Formule 1 est en cours.

A Saint-Saëns, les commerçants remarquent de nombreux touristes britanniques, belges et allemands, en légère augmentation depuis l'ouverture de l'A28. L'année 2004, la fréquentation a été particulièrement élevée du fait de l'anniversaire du Débarquement de 1944 sur les côtes normandes. De plus, depuis l'ouverture de l'A28, le syndicat d'initiative s'est transformé en office du tourisme. Contrairement au syndicat d'initiative, l'office du tourisme est ouvert toute l'année, ce qui témoigne d'une fréquentation touristique régulière.

En revanche, à Blangy-sur-Bresle, il y a peu de touristes puisque ceux-ci se dirigent plutôt vers la côte, à Eu, au Tréport ou encore à Dieppe. Toutefois, la fréquentation touristique est stable avec beaucoup d'étrangers, surtout des Britanniques. En fait, des efforts plus importants sont fournis par les communes alentours avec proposition de circuits touristiques, de gîtes ruraux,...

Depuis une dizaine d'années, la fréquentation touristique des communes étudiées augmente, surtout en ce qui concerne les touristes français qui apprécient la meilleure desserte de la région. De même, le nombre de touristes britanniques a augmenté mais cette évolution est difficilement perceptible dans une région où le nombre de touristes étrangers a toujours été important. Cette croissance est le résultat d'un effet combiné du Tunnel sous la Manche et de l'A28 qui facilitent le transport des touristes vers leur lieu de vacances.

L'A28 remplit donc bien les objectifs qui lui étaient fixés : permettre le développement local de la région en lui offrant une meilleure accessibilité et assurer le bon accueil des touristes en provenance du Tunnel sous la Manche, lien fixe entre la France et la Grande-Bretagne.

4. LA PLANIFICATION URBAINE ET LES PROJETS DE TERRITOIRE

4.1. Révision du SDAU de la Côte Picarde (1997)

L'agglomération abbevilloise « partage » ce document d'urbanisme qu'est le Schéma Directeur d'Aménagement Urbain (SDAU) de la Côte Picarde avec le littoral picard.

Le périmètre du SDAU de la Côte Picarde est en effet le suivant :

- la bande côtière [de Mers-les-Bains (limitrophe de la Seine-Maritime) à Fort-Mahon (limitrophe du Pas-de-Calais)]
- la basse vallée de la Somme
- l'agglomération d'Abbeville
- le massif de la forêt de Crécy et les communes environnantes.

Ce SDAU a été approuvé par l'Etat le 27 juin 1975.

La révision du SDAU de la Côte Picarde sur le District de l'agglomération abbevilloise a été approuvée en Conseil de district le 25/09/1997. Il est donc postérieur à l'arrivée de l'A28 qui été mise en service quelques années plus tôt. **Il nous a semblé pertinent de vérifier s'il y avait un lien entre les deux faits et comment l'A28 avait été intégrée dans ce document de planification.**

L'exercice est rendu quelque peu difficile en raison de l'arrivée durant la même période de l'autoroute A16 (l'Isle-Adam/Calais). Il est parfois malaisé voire impossible de faire la part de l'une et de l'autre.

Nous illustrerons nos propos par de larges extraits du rapport de présentation.

Les effets relevés sont donc les suivants :

Modification du SDAU

En matière de planification, l'arrivée de l'autoroute A28 a changé la donne pour l'agglomération abbevilloise. On peut ainsi en partie mettre à son actif la révision partielle du SDAU de la Côte Picarde sur 13 communes appartenant à l'agglomération abbevilloise ou situées à proximité.

Les raisons invoquées dans le rapport de présentation pour réviser ce document d'urbanisme sont claires :

- « la réactualisation des prévisions (...)»¹⁰,
- l'inscription de nouveaux projets d'infrastructures qui ne figuraient pas au SDAU ou qui étaient localisées ailleurs : rocade ouest (autoroute A28) qui n'était pas prévue, a emprunté sensiblement le tracé ancien de l'A16 qui devait passer à l'ouest d'Abbeville. Par contre, l'A16 a été programmée à l'est de la ville, ce qui a nécessité une modification du SDAU de la Côte Picarde, approuvée par arrêté préfectoral le 21 mars 1991. Ce projet a entraîné un nouveau tracé pour les barreaux est et sud-est (liaisons entre l'échangeur Est de l'A16 et les R 925 – RN1 – RD901), qu'il est nécessaire d'intégrer dans le Schéma directeur »
- la prise en compte de nouvelles données : le projet d'une vaste zone d'activités sur le plateau nord, liée à l'arrivée et à la jonction des deux autoroutes (A28 et A16) (...)
- la réactualisation des orientations d'aménagement de l'agglomération : en 20 ans des actions ont été menées qui dessinent un état actuel de la ville et de sa périphérie différent. (...) »

¹⁰ démographiques notamment, le contexte ayant fortement changé
DRE Haute-Normandie / SAPT - DDE 76 / SAT - DRE Picardie / PAT

Un peu plus loin, le rapport de présentation est encore plus explicite sur ce point : « *La révision du schéma directeur intègre les autoroutes A28 et A16 et les barreaux de liaisons Est et Sud-Est comme une donnée et non comme une proposition. Leurs tracés étaient définis préalablement et ce sont leurs conséquences possibles sur le développement urbain qui ont motivé cette révision* »

Ces arrivées ont complètement modifié la donne pour l'agglomération abbevilloise et ses environs en matière d'aménagement et de développement. Elles sont envisagées comme une opportunité de développement. Elles se présentent donc comme une occasion voire une obligation de repenser l'agglomération, de la redessiner.

Désenclavement

L'arrivée de l'A28 est d'abord synonyme d'amélioration de la desserte de l'agglomération abbevilloise à l'échelle nationale voire internationale. Elle est vécue comme une possibilité de se « brancher » aux grands courants de circulation. Abbeville se trouve désormais sur l'axe Calais-Bayonne.

« Jusqu'à un passé récent, Abbeville a été défavorisée en tant que pôle urbain par l'absence de raccordement à une grande infrastructure autoroutière et ferroviaire. (...) Cette situation va changer avec la réalisation des autoroutes A28 et A16 permettant à l'agglomération Abbevilloise de se raccorder à des axes internationaux. »

L'A28 est un outil permettant le désenclavement d'Abbeville, toute chose étant relative.

Déplacements

En revanche, à l'échelle locale, les autoroutes ne semblent pas devoir améliorer tous les problèmes de circulation internes à l'agglomération : « *Les autoroutes existantes (A28) et en projet (A16) contournent l'agglomération principale mais n'assurent pas totalement un rôle de rocade. Seule l'A28 joue partiellement ce rôle grâce à deux échangeurs situés de part et d'autre de la Somme et aux giratoires avec la RN1 et la RD928 sur le plateau Nord.. (...). Dans la ville-centre, la faiblesse de l'anneau central des boulevards en partie sud (traversée de la Somme amont) et l'insuffisance des traversées de la vallée du Scardon ne seront pas résolues par les autoroutes et les barreaux en projet. »*

Cependant, on reconnaît que certains problèmes de circulation internes à l'agglomération d'Abbeville sont ou seront résolus, en particulier certains trafics de transit. En effet, « *comme l'autoroute A28 (les barreaux de liaison Est et Sud-Est) joueront un rôle de rocade* ».

D'autre part, à l'échelle du district, l'arrivée de l'A28 a été appréciée puisqu'elle a permis de renforcer voire de créer des liens entre des communes qui jusque là s'ignoraient en raison de l'absence de communication facile : « *L'arrivée de la rocade Ouest (A28) a facilité les liaisons routières entre les villages des deux rives de la Somme en aval d'Abbeville.* »

Développement économique

L'arrivée de l'A28 a été perçue comme un moteur de développement pour l'ensemble du district. Beaucoup d'espoirs ont été mis dans cette arrivée quoique plus encore dans celle de l'A16. Ainsi, quand il s'agit de choisir des hypothèses et un scénario de développement, on choisit le « scénario n°2, bien que plus volontariste que le n°1(...) car il correspond davantage aux espoirs de développement économique liés à l'arrivée des grandes infrastructures autoroutières et routières ».

Et qui dit développement économique dit inéluctablement zones d'activités.

« Les orientations possibles

1. réaliser et gérer d'une manière dynamique les zones d'activités de façon à profiter du nœud de communication qui sera effectif dans quelques années : les projets ne manquent pas mais une gestion coordonnée et offensive s'avère nécessaire. Il convient d'établir une hiérarchie dans les zones proposées aux investisseurs compte-tenu des priorités connues et acceptées de tous. »

Par ricochet, ce nouvel axe doit contribuer à améliorer l'image de l'agglomération. « L'arrivée des autoroutes et leur rencontre au Nord de la ville induiront une nouvelle implantation des zones d'activités sur le plateau, avec une volonté d'aménagement paysager plus grande compte-tenu de la visibilité du site et de l'image de marque dont Abbeville veut se doter ». Un effet « boule de neige » est ainsi attendu.

Il est attendu de ces axes dont l'A28 un « effet vitrine ».

On reconnaît aussi à ce type d'infrastructures « un impact non négligeable sur le développement du tourisme ».

C'est aussi l'occasion d'affirmer la vocation de l'agglomération dans le secteur tertiaire : « un nouveau pôle tertiaire est en projet sur le plateau nord, à proximité du giratoire entre la rocade (A28) et la RD 928, jusqu'en bordure de l'autoroute A16. »

Restructuration de l'espace

L'arrivée d'une infrastructure telle que l'A28 (et l'A16) a des conséquences sur l'organisation même du territoire. « Plus localement ces nouvelles infrastructures risquent de modifier l'équilibre du développement spatial par une nouvelle répartition des lieux d'activité et de résidence. »

Il faut donc repenser le territoire, anticiper, redéployer. Comme on l'a vu, ce type d'infrastructures est comme à l'accoutumée l'occasion de prévoir, d'aménager des zones d'activités dont il faut parfois songer à la relocalisation.

« Parmi les 7 grands thèmes traités par le SDAU de 1975 et concernant plus particulièrement l'agglomération d'Abbeville, le bilan des réalisations et des décalages est le suivant :

Le développement des activités industrielles : le SDAU avait localisé l'essentiel des zones industrielles sur Abbeville et Vauchelles (extension de la zone industrielle est d'Abbeville). (...) La nouvelle donne des autoroutes A28 et A16 est venue bouleverser les prévisions à l'horizon 2000 en ce qui concerne les localisations et les superficies des futures zones d'activités. »

L'apparition des autoroutes permet d'afficher des priorités sur le plan spatial.

« Structurer l'espace autour de sites à forte potentialité de développement :

Deux pôles principaux de développement économique ont été choisis sur des sites stratégiques bordés et desservis par l'A16 :

- *sur le plateau Est où il s'agit de compléter la zone industrielle existante jusqu'en bordure de la route d'Amiens (de part et d'autre) et de la revaloriser autour du diffuseur de l'A16 (...)*

- sur le plateau Nord où le site bénéficie du passage et des échanges entre 4 grandes infrastructures, l'A16, l'A28, la RN1 et la RD928 (s'étend sur Abbeville uniquement).(...)

Quatre autres sites stratégiques mais offrant des potentialités moindres que les deux précédents ont été choisis. (...) Les 3 autres sites de développement économiques sont localisés dans la Vallée de la Somme, en périphérie de la ville-centre :

- sur Grand-Laviers, près du diffuseur de l'A28 sur la RD40 en continuité avec la zone d'activités existante sur Abbeville et avec création d'une zone verte par rapport à l'autoroute
- sur Cambron, près du diffuseur de l'A28 sur la RD925 (avec aménagement d'une zone verte tampon par rapport à l'autoroute), en amont de la RD où le site est moins sensible qu'en aval (zone humide de fond de vallée).

Au niveau économique, l'enjeu de ces (...) pôles secondaires est moindre que celui des deux pôles principaux Est et Nord car la superficie de chaque site ne dépassera pas 10 à 13 hectares. Par contre, leurs situations exceptionnelles les prédisposent à l'accueil d'activités diversifiées, non polluantes et s'intégrant bien dans les zones naturelles sensibles qui les entourent. »

Dans le cas présent, les localisations à proximité de l'A16 ont été privilégiées plutôt que celles à proximité de l'A28. Il n'en demeure pas moins que cette autoroute a également contribué à la réorganisation du territoire du district.

L'arrivée de cette autoroute semble avoir été l'occasion pour chaque commune concernée par la présence d'un diffuseur ou d'un échangeur de présenter un projet. On aboutit ainsi à un certain émiettement des projets. « Chaque diffuseur ou échangeur d'autoroute induit des pressions foncières et une demande de nouvelles localisations de la part des communes concernées. Par exemple, Grand-Laviers a obtenu dans son plan d'occupation des sols (POS) la localisation d'une future zone d'activités artisanales près de l'échangeur de l'A28, alors qu'elle ne figurait pas à cet endroit au SDAU de 1975 ».

Environnement et Paysages

Dans la mesure où elle est également source de nuisances, l'arrivée de l'A28 a aussi été l'occasion de prendre conscience de la dimension environnementale et paysagère. Sur le plan des paysages, on se rend compte des « bouleversements du paysage qu'elles (les autoroutes) vont occasionner ».

Des solutions sont recherchées. « Outre leurs implications sur l'aménagement urbain énumérées précédemment, le Schéma Directeur préconise des mesures d'accompagnement le long de ces grands axes : façades d'urbanisation à constituer en bordure des grandes infrastructures par un traitement architectural et végétal¹¹(...) ».

Mais l'arrivée d'une telle infrastructure crée aussi des opportunités : « la perception du franchissement à partir des vallées sera également prise en considération afin d'assurer la continuité de la vallée ainsi que le traitement qualitatif de l'ouvrage et de ses abords. Sont concernés les franchissements des vallées de la Somme et du Scardon par les autoroutes A28 et A16 ».

C'est aussi l'occasion de traiter « (les) entrées de ville (voies et abords) à l'arrivée des principales pénétrantes routières dans la ville ».

¹¹ Concerne en fait surtout l'A16

Intercommunalités

L'A28 autant que l'A16 ont sans doute constitué des accélérateurs, des opportunités pour renforcer les intercommunalités. Rappelons que la totalité de la partie picarde de l'A28 est mise en service le 18 juin 1994 tandis que le District de l'Agglomération Abbeilloise voit le jour le 24 juin 1994. Cette naissance intervient bien entendu à la suite d'un processus enclenché par une nouvelle donne où l'A28 n'est pas étrangère.

Les compétences de ce District sont les suivantes :

- service du logement
- centre de secours incendie
- traitement des ordures ménagères
- révision du SDAU qui comme nous l'avons vu a été fortement influencée par l'arrivée des autoroutes

Comme nous l'avons vu également, l'amélioration des communications entre les communes a du même coup permis de tisser des liens plus étroits entre les communes.

4.2. Schéma directeur de l'agglomération Rouen-Elbeuf (2001)

Un Schéma Directeur révisé en 2000

L'agglomération de Rouen – Elbeuf a été dotée d'un SDAU dès 1972, à une époque où on ne parlait pas encore d'A28. Vingt ans plus tard, les prévisions n'étant pas vérifiées mais le SDAU demeurant applicable car n'ayant fait l'objet d'aucune modification, l'élaboration d'un nouveau document a été lancée, aboutissant au SDAU de 2001.

En effet, le SDAU de 1972, élaboré en fin de période des Trente Glorieuses était fortement marqué par son époque. Les objectifs de croissance auraient dû conduire les 48 communes incluses dans l'aire urbaine à constituer une agglomération de 600 000 habitants en 1985, et de 1 million en l'an 2000. L'un des principes de ce SDAU était, notamment, de limiter l'expansion des plateaux Nord à cause des difficultés de desserte et des plateaux Est à cause de l'aéroport, reportant sur la rive gauche de l'agglomération l'essentiel de la croissance envisagée.

Par ailleurs, quatre « pôles relais » devaient compléter l'armature urbaine de l'ensemble : Elbeuf et son agglomération, la ville nouvelle du Vaudreuil, l'agglomération de Barentin et la zone d'extension pavillonnaire du Roumois le long de l'autoroute A13.

Cette construction théorique séduisante ne répondait pourtant plus aux besoins des années 1990 sur plusieurs points : extension péri-urbaine trop importante, poursuite du développement des plateaux nord et est, prise en compte insuffisante des transports en commun, présence de friches urbaines liées aux restructurations industrielles, etc.

C'est pourquoi, après la réalisation d'un « livre blanc » en 1991, la révision du SDAU fut engagée dès 1995 sur un périmètre élargi à 66 communes : les 33 communes de la Communauté d'Agglomération de Rouen (CAR), les 10 communes de la Communauté d'Agglomération d'Elbeuf (CAE) et les 23 communes extérieures à ces deux structures, essentiellement au nord et à l'est de l'agglomération. Le Schéma Directeur (SD) révisé fut approuvé en 2000.

Ce n'est donc pas l'arrivée d'infrastructures nouvelles qui a légitimé la révision du SDAU, mais bien plutôt la nécessité reconnue par tous les acteurs locaux de réactualiser les données et de renouveler les problématiques pour les adapter aux besoins nouveaux : intermodalité des transports, lutte contre l'étalement urbain et les déséquilibres sociaux et spatiaux, traitement des friches industrielles, cohérence urbanisme / transports / habitat, notamment.

Bien que la procédure suivie soit celle d'un Schéma Directeur, antérieur à la Loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), la méthode suivie pour cette révision préfigurait déjà celle des nouveaux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT), tant du point de vue de la forme graphique et du contenu des documents que du point de vue des objectifs retenus :

- « positionner l'agglomération dans l'espace européen
- assurer la croissance et le développement
- organiser l'économie au mieux des potentialités
- mener une politique de l'habitat au service des équilibres sociaux et spatiaux
- garantir la qualité du cadre de vie
- développer les grands équipements
- améliorer l'accessibilité »

La question des transports au cœur du nouveau SD de 2000 :

La problématique des transports y était constamment abordée sous l'angle de leur fonctionnalité globale et de l'intermodalité, notamment avec les systèmes de transport en commun qui occupent une large place dans les orientations du schéma. C'est pourquoi la question des grandes infrastructures routières, bien que très présente dans le document, n'y occupe pas une place prépondérante, et reste toujours reliée à la problématique générale.

L'A28 figure dans les documents graphiques comme une donnée existante et, bien qu'elle ne soit pas explicitement citée, participe au satisfecit général que reconnaît le schéma : « l'agglomération bénéficie d'une bonne accessibilité autoroutière du fait de sa position stratégique à un nœud du schéma autoroutier national. Cette accessibilité sera améliorée au nord par le bouclage de l'A29 et la continuité de l'A150 et A151 ; au sud, par le prolongement de l'A28 vers Alençon et l'aménagement à 2X2 voies de la RN154 vers Chartres, Orléans et Sens (contournement de la région parisienne) ».

Mais la grande question posée par le SD en complément de ce maillage autoroutier auquel contribue l'A28, concerne la nécessité d'achever la continuité de ces infrastructures par un « anneau » périphérique à l'agglomération, avec notamment, pour ce qui concerne plus précisément l'A28 « à l'est, une voie de rocade entre Isneauville et Saint-Etienne-du-Rouvray qui échange avec l'A28, la RN31, la RN14 et le boulevard industriel. » En somme, la question fondamentale est celle du transit des flux canalisés par ce réseau autoroutier à travers l'agglomération, qu'il convient de contourner.

Tel est l'enjeu aujourd'hui pour l'agglomération rouennaise du contournement Est, qui vient de faire l'objet d'un vaste débat public et devrait être déclaré d'utilité publique dans l'année en cours.

Les plateaux nord de l'agglomération (irrigués par l'A28) dans le parti d'aménagement :

L'A28 pénètre dans l'agglomération rouennaise en traversant les plateaux nord, secteur résidentiel et d'activités tertiaires qui a connu depuis trois décennies un développement très important, avec l'installation de l'Université et de nombreuses zones d'activités tertiaires, accompagnant des zones d'habitat pavillonnaire de haut niveau social.

Cette zone est reconnue par le SD comme porteuse de nombreux atouts, aptes à générer une poursuite de ce développement, mais qu'il convient de préserver en contrôlant cette expansion :

- « cadre de vie fortement attractif
- présence de forêts et d'espaces agricoles
- potentiel économique tertiaire
- présence de l'Université
- accessibilité intéressante » (p. 253)

Dans ce contexte, l'ouverture de l'A28 a amélioré encore le positionnement privilégié de ce secteur de l'agglomération, mais en l'ouvrant davantage vers l'extérieur alors que son accessibilité vers le cœur de la ville reste plus problématique.

Donc, pour le SD, *« l'amélioration des relations avec le reste de l'agglomération rouennaise accompagne et soutient le développement du secteur : ouverture de la rocade de Bois-Guillaume, desserte de Mont-Saint-Aignan par la ligne de transport TEOR, réalisation d'une ligne de transports en commun entre le parc des expositions et Bois-Guillaume puis Isneauville, deuxième phase de la rocade Est entre la RN14 et l'A28 »* (p. 257).

Sans le préciser explicitement, le SD prend ici la mesure du risque de dissociation accrue entre ce secteur des plateaux Nord et le reste de l'agglomération rouennaise, celui-ci développant davantage de relations avec le tissu semi-rural péri-urbain qu'avec la ville elle-même, l'A28 confortant cette évolution. Aussi, le SD souligne ici le souci de renforcer les liaisons avec le cœur de ville, notamment par les transports en commun, condition nécessaire à la poursuite du développement du secteur.

C'est dans ce contexte que le SD retient sur les plateaux Nord le projet du site d'activités économiques de « Coplanord », à l'échangeur d'Isneauville sur l'A28 *« comme l'un des quatre grands sites périphériques de niveau d'agglomération »* (p. 255). Sur 400 ha à terme, ce site doit accueillir des activités tertiaires (et notamment le technopôle destiné aux activités de chimie, biologie et santé) de l'habitat et une liaison verte entre la forêt et la vallée du Robec. Mais le SD y exclut toute implantation commerciale.

Ainsi, si le SD ne cite pas explicitement l'A28 comme un élément appelé à bouleverser les données de l'aménagement de l'agglomération rouennaise, il prend néanmoins la mesure des évolutions que cette infrastructure peut amener à terme : risque de renforcer les tendances « centrifuges » vers la péri-urbanisation au Nord de l'agglomération (d'où l'objectif de renforcement des liaisons vers le cœur de ville) et atout de développement pour des activités tertiaires.

5 FRÉQUENTATION TOURISTIQUE DE LA CÔTE PICARDE

La mise en place d'une autoroute n'est pas sans conséquences sur l'activité du territoire traversé. Parmi les activités les plus sensibles à l'amélioration des conditions d'accessibilité inhérentes à ce type d'infrastructure figure le tourisme.

On observe¹² notamment :

- une croissance du nombre de séjours (courte durée)
- une prolongation de la saison touristique
- un élargissement des zones géographiques d'origine de la clientèle

Mais qu'en est-il pour la Côte Picarde desservie par l'A28 ? Les effets de l'A28 sur l'activité touristique de la Côte Picarde se fera ici par le biais de l'analyse de l'évolution des structures d'hébergement puis de l'analyse de l'évolution de la fréquentation touristique.

5.1. Évolution des structures d'hébergement

Le terme « structures d'hébergement » renvoie à 4 types différents : l'hôtellerie, les campings, les gîtes ruraux et les résidences secondaires.

L'évolution sera analysée non seulement du point de vue quantitatif mais aussi suivant l'aspect qualitatif.

5.1.1. L'hôtellerie

Sur la Côte Picarde, les hôtels se concentrent essentiellement sur le littoral et sur Abbeville, l'arrière-pays était moins pourvu. Sur le littoral, le pôle majeur en la matière est Saint-Valery suivi de Mers-les-Bains et de Fort-Mahon. Ce littoral est par ailleurs marqué par une répartition non homogène du parc hôtelier : si Saint-Valery-sur-Somme est bien pourvu, il en va différemment pour le Crotoy qui lui fait face. Il en va de même pour les communes voisines de Quend et Fort-Mahon.

De 1995 à 2003, le nombre d'hôtels recensés sur la Côte Picarde est passé de 28 à 39 soit une progression de +39%. Si en 1998, les hôtels de la Côte Picarde disposaient de 559 chambres, en 2003, la capacité hôtelière était passée à 1 022 chambres soit un quasi doublement en 5 ans ! Les données recueillies ne nous permettent pas toutefois d'analyser l'évolution des localisations.

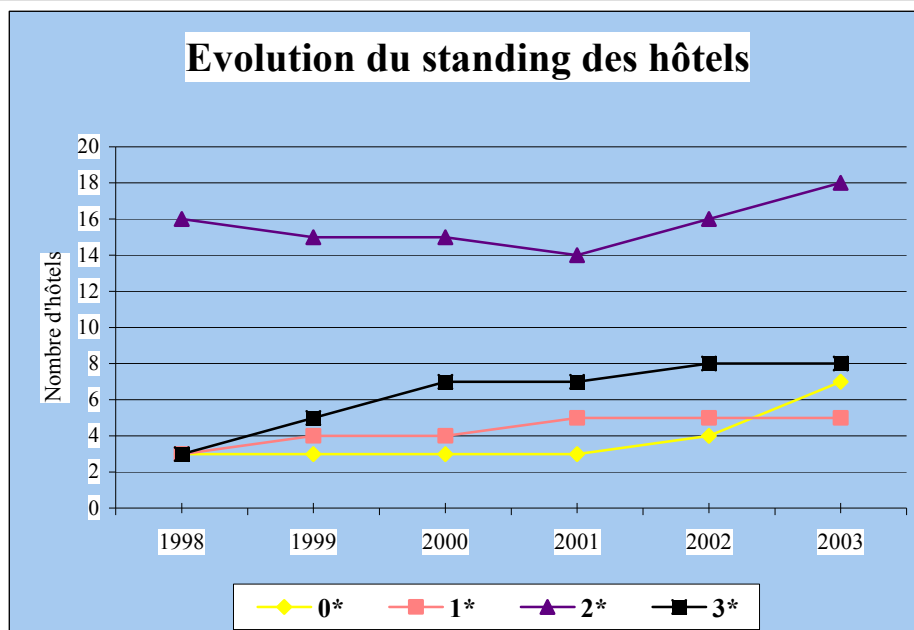
Les changements intervenus sur le parc hôtelier sont aussi d'ordre qualitatif.

La période qui fait suite à l'ouverture de l'A28 mais aussi de l'A16 voit une amélioration du standing général du parc hôtelier de la Côte Picarde. L'analyse a été réalisée en s'appuyant sur le nombre d' « étoiles » obtenues par les établissements hôteliers.

Si la tendance est à la hausse du nombre d'établissements recensés pour chaque type d'hôtels, les hôtels zéro étoile et une étoile ne connaissent pas la même croissance que les trois étoiles. Ces hôtels, dont le standing est moins élevé, connaissent une augmentation de leurs effectifs relativement faible par rapport aux trois étoiles.

Les hôtels trois étoiles, peu présents jusqu'alors (en 1998, ils représentaient 12% du parc total) composent 21% du parc en 2003.

¹² Source : *Autoroute en milieu rural, les effets socio-économiques*, Direction Régionale de l'Équipement Midi Pyrénées, Septembre 1993.



Source : CDT Somme 2003

5.1.2. Les campings

Le nombre de campings entre 1998 et 2003 n'a pas connu de gros bouleversements. Ce dernier oscille entre 93 et 98 sur la période étudiée avec comme maximum l'année 2002 et minimum l'année 1998.

Cette relative atonie cache cependant des évolutions plus importantes au niveau des capacités. En effet, au cours de cette même période, la Côte Picarde a vu son offre en emplacements augmenter : 11 043 places en 1998 contre 12 444 en 2003. La taille moyenne des campings est ainsi passée dans le même temps de 119 emplacements à 132.

L'analyse de l'évolution du standing des campings sur la période 1998-2003 montre :

- une diminution du nombre des campings « une étoile »
- parallèlement une hausse de celui des trois étoiles
- un nombre de campings ayant deux et quatre étoiles stable

Le niveau de standing des campings sur la Côte Picarde a donc évolué « vers le haut » entre 1998 et 2003. Si les campings « trois étoiles » ne représentaient que 10,1% des campings de la Côte Picarde en 1998, cette part s'élève à 20,4% en 2003. Leur part a donc doublé.

L'arrivée des autoroutes sur la Côte Picarde et notamment l'A28 s'est donc accompagnée d'un effet qualitatif sur le standing des campings sans qu'on puisse pour le moment affirmer qu'il y a une relation de cause à effet.

5.1.3. L'hébergement rural

L'hébergement rural est pluriel. On trouve notamment :

- les gîtes ruraux
- les chambres d'hôtes
- les Clévacances

Ce type d'hébergement a connu un réel essor sur la Côte Picarde.

a) **Les gîtes ruraux** : La Côte Picarde, en 2002, avait un effectif de 134 gîtes ruraux. Ces gîtes ruraux ne sont pas situés sur le front de mer mais plutôt dans l'arrière pays. Entre 1999 et 2002, la Côte Picarde a connu une croissance forte de ce type d'hébergement : 28 gîtes¹³ ruraux supplémentaires soit une hausse de 21%.

b) **Les chambres d'hôtes** : La Côte Picarde disposait, en 2002, de 196 chambres d'hôtes. Entre 1999 et 2002, ses effectifs ont connu une croissance de 27% ce qui est important.

c) **Les Clévacances** : Clévacances est un label de qualité pour chambres d'hôtes à l'instar des gîtes de France. Le nombre de ces Clévacances a connu une forte croissance sur la période 1998-2002 : + 136%. Parallèlement, le standing des Clévacances s'est amélioré. La part des trois clefs est passée de 3,3% en 1998 à 30% en 2002. Plus concrètement les Clévacances ayant trois clefs sont passées d'un effectif de 4 à 75.

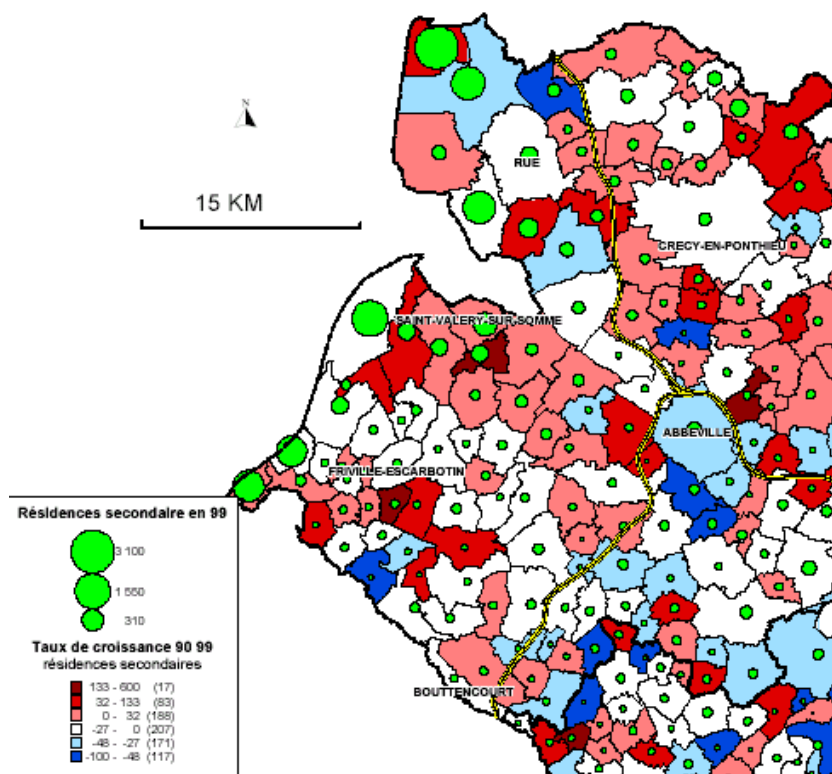
5.1.4. Les résidences secondaires

Au sein de la Côte Picarde, les résidences secondaires sont surtout concentrées sur les communes du littoral.

La carte ci-dessous montre une différence entre le Sud et le Nord du secteur, le Nord d'Abbeville connaissant un taux de croissance des résidences secondaires supérieur. De même, on note une différence entre le secteur à l'Est de l'A28 et le secteur à l'Ouest, le secteur occidental ayant connu une augmentation significative de son parc de résidences secondaires. Les secteurs de croissance ne sont pas parallèles à l'A28 mais plutôt perpendiculaires à cet axe : Vimeu Industriel, canton de Saint-Valery-sur-Somme. Ces axes sont directement connectés aux échangeurs.

¹³ Source :Ingénierie du Trafic et des Systèmes d'exploitation 2003

Taux de croissance des résidences secondaires en 90-99



Source : DRE Picardie

5.1.5. Bilan de l'évolution des structures d'hébergement

Deux phénomènes majeurs se ressentent depuis la mise en place de l'A28 :

- un accroissement des capacités hôtelières et de l'hébergement rural.
- une augmentation globale du standing de l'hébergement.

Il demeure toutefois difficile d'imputer directement ces croissances à l'autoroute A28. La présence de l'infrastructure a sans doute contribué à ces changements mais il ne nous est pas possible d'appréhender dans quelle mesure.

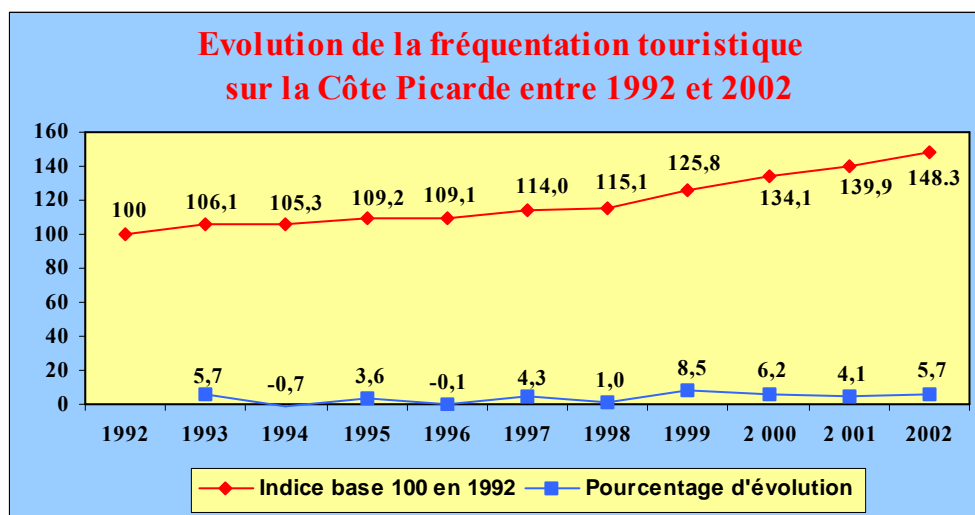
Cette élévation de la qualité des structures d'hébergement en général montre qu'il y a sans doute un changement dans la fréquentation touristique, la Côte Picarde attirant un public plus aisé.

5.2. Fréquentation touristique

5.2.1. Évolution globale du nombre de touristes

L'impact de l'A28 sur le tourisme a été analysé grâce à la fréquentation de différents sites de la Côte Picarde¹⁴ figurant parmi les principaux. Pour l'ensemble de ces équipements touristiques les conditions d'accès sont importantes pour leur survie.

La fréquentation touristique sur la Côte Picarde a connu une croissance forte et continue entre 1992 et 2003 : elle est ainsi passée de 355 301 touristes¹⁵ à 566 672 soit une hausse de + 59%.



Source : CDT de la Somme

Cette croissance est plus soutenue entre 1998 et 2002. On peut donc supposer que la mise en service de l'A28 a joué un rôle dans l'augmentation de la fréquentation de ces sites mais il est difficile d'indiquer la part qu'il lui revient d'autant qu'un effet « A16 » s'est produit à peu près dans le même temps.

5.2.2. Fréquentation hôtelière

Si les structures d'accueil ont connu une évolution positive tant en quantité qu'en qualité, on note aussi une augmentation de la fréquentation.

En ce qui concerne l'hôtellerie, les faits suivants¹⁶ ont été relevés entre 1995 et 2000 :

- la fréquentation hôtelière a doublé de volume, le nombre de nuitées passant de 123 420 à 265 600. Elle a ainsi plus que doublé (+ 115%) en six ans
- le taux d'occupation des hôtels a augmenté : 54,5% en 1995 et 62% en 2000.

La durée moyenne du séjour reste cependant modeste. En 2002, elle était de 1,5 jours¹⁷. Nous sommes en présence d'un tourisme de passage, avec de courts séjours.

¹⁴ la Maison de l'Oiseau, le Parc ornithologique du Marquenterre, l'Abbaye de Valloires, les Jardins de Valloires, le Musée Caudron à Rue, l'Aquaclub Côte Picarde, le Chemin de Fer Touristique de la Baie de Somme, la Chapelle du Saint Esprit à Rue, Picarvie à Saint-Valery-sur-Somme, le Musée de la Verrerie, le Château Fort de Rambures, le Centre Départemental Culturel de Saint Riquier et le Musée Boucher de Perthes à Abbeville.

¹⁵ Sans les sites du musée de Caudron, de la chapelle du St Esprit, du musée de la Verrerie et du musée Boucher de Perthes car il n'y a pas de données pour 1992.

¹⁶ Source : Ingénierie du trafic et des systèmes d'exploitation

¹⁷ Source : CDT Somme 2003

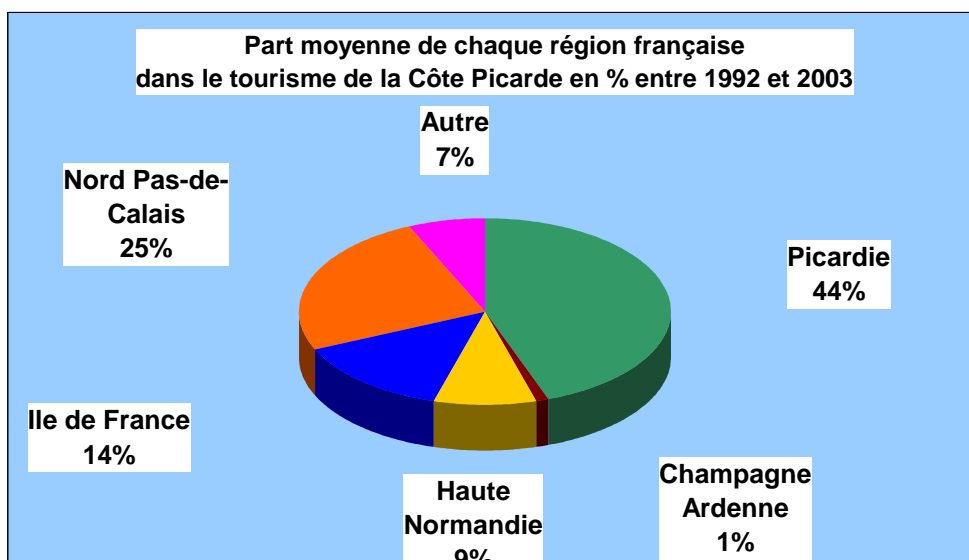
5.2.3. Origine géographique des touristes et évolution

En 2003, l'analyse de la fréquentation touristique montre que la Côte Picarde attire une plus grande part de français (87 %) ¹⁸ que d'étrangers (13 %).

Globalement, le nombre de visiteurs croît (17,9%) que ce soit au niveau des touristes français qu'étrangers. Même si le nombre de touristes étrangers n'est pas très élevé, ce dernier connaît une croissance continue sur la période étudiée. Aussi, si les Français restent largement majoritaires sur toute la période, on constate une augmentation beaucoup plus importante du nombre de touristes étrangers. Entre 1995 et 2003, le nombre de touristes recensés croît de 11,8% pour les Français et de 82,9% pour les étrangers. La part de ces derniers va donc en s'accroissant.

a. Origine géographique des touristes français

Avec une part de 44% dans la fréquentation des sites touristiques retenus, les picards sont majoritaires dans le tourisme de la Côte Picarde. De plus, la majorité de ces touristes picards sont des habitants de la Somme. Nous sommes donc en présence d'un tourisme de proximité, un tourisme local.



*Source : Analyse de la fréquentation touristique des lieux de visite de la Somme entre 1991 et 2003
Réseau d'information Economique du tourisme
Comité du tourisme de la Somme*

En dehors de la Picardie, les régions françaises les mieux représentées sont les régions limitrophes :

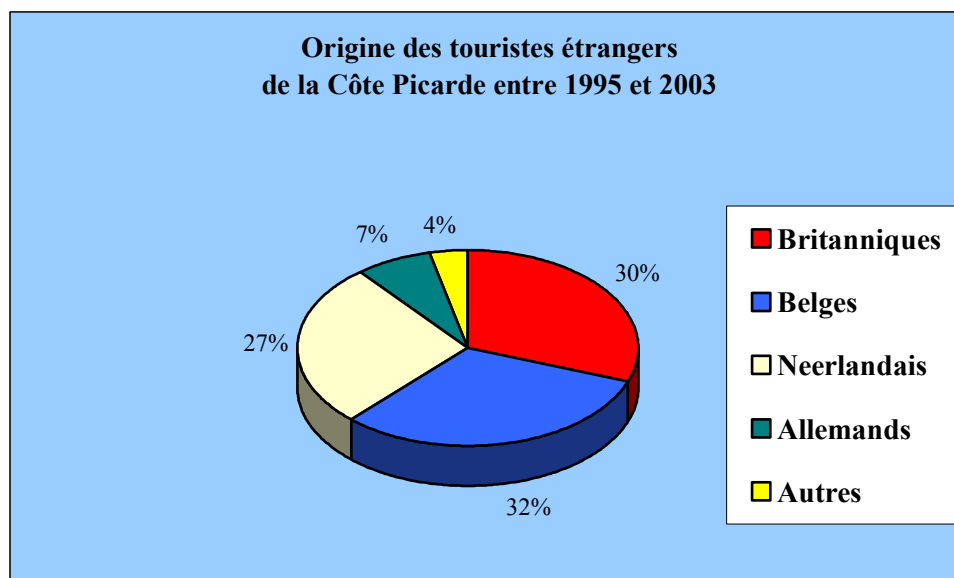
- le Nord-Pas-de-Calais, pour laquelle la Picardie est une destination touristique de proximité traditionnelle (25%)
- l'Île-de-France pour laquelle on peut tenir un discours similaire (14%)
- la Côte Picarde attire également des touristes venant de Haute-Normandie, qui se place à la quatrième position, représentant 9% des touristes français.

L'analyse de l'évolution de l'origine géographique des touristes entre 1992 et 2003 montre que :

¹⁸ Les données utilisées pour illustrer ce point portent sur la fréquentation de quatre sites touristiques que sont l'Abbaye de Valloires, le Château de Rambures, le Jardin de Valloires et la Maison de l'Oiseau

- la part des picards dans le tourisme en Picardie est relativement stable
- la part des hauts-normands dans le tourisme croît sans que ce soit véritablement un afflux. L'A28 a sans doute un effet sur la fréquentation mais il demeure limité.
- après une période 1992-2000 où la part des personnes originaires du Nord-Pas-de-Calais dans la fréquentation touristique diminue, on note une croissance entre 2000 et 2003
- la tendance générale est à la diminution de la part moyenne de l'Île-de-France.

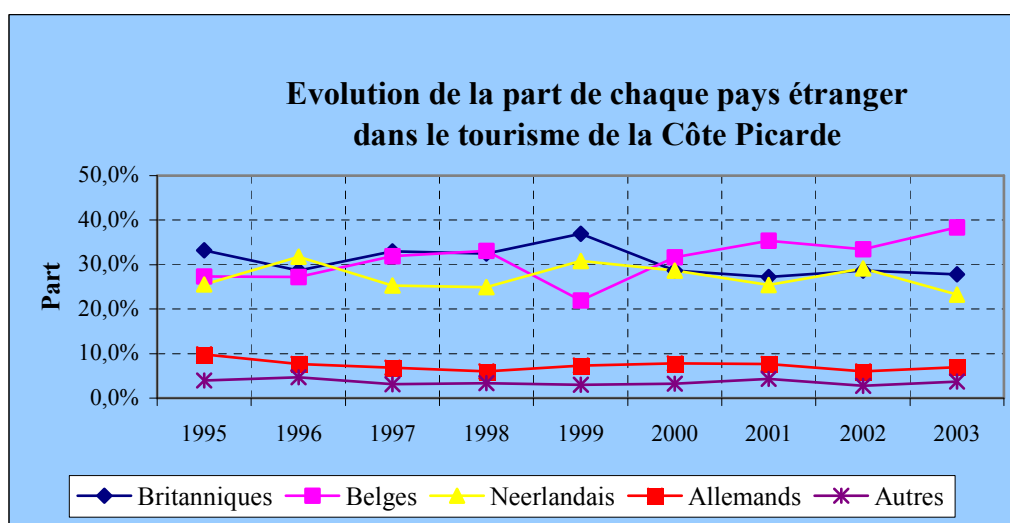
b. Origine géographique des touristes étrangers¹⁹



Source : Analyse de la fréquentation touristique des lieux de visite de la Somme entre 1991 et 2003
Réseau d'information Economique du tourisme
Comité du tourisme de la Somme

Les touristes étrangers sont principalement issus de trois pays d'origine à savoir la Belgique (32%), les Pays-Bas (27%) et le Royaume-Uni (30%). A eux seuls ces trois pays comptabilisent près de 90% des touristes étrangers. Cela s'explique par la proximité de ces pays par rapport à la Côte Picarde.

Entre 1995 et 2003, la part de chaque pays varie quelque peu mais la part de ces trois pays demeure comprise entre 25 et 35%. A noter qu'à partir de 1999, la part des touristes belges ne cesse de croître.



¹⁹ les données utilisées concernent des individus et non des groupes. Ces individus ont été comptabilisés sur les sites suivants : Abbaye et Jardins de Valloires, château de Rambures, Maison de l'Oiseau et Musée Caudron.

5.2.4. Bilan de la fréquentation touristique

La fréquentation touristique sur la côte Picarde n'a cessé d'augmenter entre 1991 et 2003 sur les sites étudiés. Si la part des touristes français reste majoritaire, plus de 80%, les étrangers ont vu la leur augmenter durant ces dix dernières années.

Le tourisme sur la Côte Picarde est avant tout local, avec près de la moitié des touristes qui sont d'origine picarde et même de la Somme. Cette région attire également des touristes d'Île-de-France, du Nord-Pas-de-Calais et de Normandie. En ce qui concerne les touristes étrangers, ils viennent majoritairement de Grande Bretagne, de Belgique et des Pays-Bas. Quand il n'est pas local, il s'agit alors d'un tourisme de proximité voire de passage.

En ce qui concerne les touristes hauts-normands, il faut tout de même souligner que leur part augmente entre 1992 et 2003 et que sans autoroute, cette part n'aurait peut-être pas connu cette évolution. Toutefois, l'influence de l'A28 semble modeste.

5.3. Conclusion de l'impact sur le tourisme de la côte picarde

L'arrivée de l'A28 n'a pas été suffisante pour muer la Côte Picarde en destination touristique de premier plan.

Quoi qu'il en soit, l'A28 a sans doute contribué au développement du tourisme de la Côte Picarde, en facilitant son accès, son désenclavement, ce qui se traduit par une croissance des infrastructures d'hébergement et de la fréquentation. Mais la part qui revient à l'A28 n'est pas évidente à appréhender.

La mise en place d'une telle infrastructure ne suffit pas pour développer le tourisme de la région. L'A28 a créé des potentialités qu'il faut savoir exploiter. L'arrivée de cette infrastructure a été l'occasion de créer certains équipements. Des projets vont également voir le jour : centre de balnéothérapie à Saint-Valery-sur-Somme pour fin 2006 et centre de thalassothérapie à Cayeux. Sans l'A28, sans l'amélioration des conditions d'accessibilité de cette partie de la Picardie, cela n'aurait sans doute pas été le cas.

6. ENVIRONNEMENT

Cette dernière partie ne constitue pas un bilan environnemental exhaustif mais pose les premiers éléments de constat pour une évaluation des effets sur l'environnement suite à la création de l'A28.

Parmi les questions principales qui se posent lors de l'évaluation de l'impact de l'autoroute A28, parmi les questionnements qui ont été sous-jacents lors de l'élaboration du dossier préparatoire à la DUP, on retient les suivants :

- la *structure du paysage* traversé est complexe (relief dégagé dans les formations crayeuses, parcellaire agricole, bocages, massifs forestiers), il s'agit d'un ensemble riche et sensible, l'intégration de l'autoroute va donc être délicate. Des aménagements sont prévus pour limiter cet effet négatif : ouvrages d'art, aménagements paysagers des aires de service, des échangeurs.
- au niveau des points de captage d'alimentation en *eau potable*, il existe des risques de pollution mais des mesures compensatoires sont prévues (fossés, bassins de recueil des eaux, déshuileurs).
- des *nuisances sonores* (contrées par les merlons anti-bruit, buttes paysagères) pourraient déranger les habitants résidant à la périphérie des communes proches de l'A28. Cependant, ces nuisances seront diminuées dans le centre-ville par la déviation des trafic de transit.
- la *pollution de l'air* pourra être accrue dans le secteur de l'autoroute avec une hausse des teneurs en gaz à effet de serre.

Ex-post, il n'a pas été possible de déterminer les impacts de l'A28 sur l'environnement de façon précise car il n'existe aucune étude de suivi du milieu traversé par l'infrastructure. Par contre, certains éléments importants ont été collectés qui donnent des indications sur la portée de l'impact de l'A28 sur l'environnement et qui méritent d'être exposés.

6.1. Equilibre des forêts

Concernant ce domaine, seuls des impacts sur la forêt d'Eu ont été recensés. Cette forêt est classée parmi les plus belles hêtraies d'Europe, située vers Blangy-sur-Bresle. Il s'agit de la seule forêt traversée par l'autoroute.



Source : IGN

Carte de la Haute Forêt d'Eu traversée par l'A28

Celle-ci représente 9 400 ha et le déboisement causé par l'infrastructure s'est fait sur 5km de longueur et 150m de largeur. En contrepartie de la construction de l'autoroute, l'ONF a reçu des compensations financières. Le tracé approche quatre sites remarquables, des ZNIEFF²⁰ de type I, mais non traversés directement.

La forêt d'Eu a été coupée en deux par l'A28 : par conséquent, elle ne constitue plus une unité homogène mais on peut maintenant parler de deux parties, Sud et Nord. Cela pose des problèmes au niveau des plans de gestion qui sont maintenant différents de part et d'autre de la forêt. En effet, les animaux traversent difficilement l'autoroute. Un passage à gibier souterrain a été réalisé mais les animaux n'y passent pas du fait de l'étréouissement de l'ouvrage. A la demande de l'ONF, un passage à gibier aérien a été construit. Or le problème est que celui-ci est situé le long d'une route relativement fréquentée (D407) puisque c'est la seule qui traverse la forêt.

Peu d'animaux empruntent ce passage et les échanges entre les deux parties de la forêt sont encore difficiles. De plus, on constate une augmentation du nombre d'animaux tués sur cette route départementale due à la proximité du passage à gibier.

Pour les chevreuils, il n'y a pas de réels problèmes puisque leur territoire n'est pas très grand. En revanche, c'est un problème pour les sangliers qui vivent sur une plus grande surface (10 000 ha pour un mâle et 2 000 à 3 000 ha pour une femelle). Ainsi, ne disposant pas de leur espace vital au sein de la forêt, les sangliers se dirigent à l'extérieur, d'où des observations de plus en plus fréquentes de dégâts dans les cultures.

Toute autre conséquence, le fait que cette forêt soit divisée en deux pose aussi des problèmes au niveau du transport du bois puisqu'il n'y a qu'une seule route qui traverse l'A28.

6.2. Pollution des milieux

Le risque majeur lors de l'ouverture d'une infrastructure de ce genre concerne le déversement accidentel de matières polluantes transportées. En conséquence, des bassins tampons sont implantés le long de l'autoroute pour récupérer les eaux issues de la plate-forme et prévenir ainsi toute pollution éventuelle des eaux superficielles et souterraines.



Cabinet Conseil Eau Environnement

Bassin autoroutier de Fallencourt

Ces bassins remplissent plusieurs rôles :

- diminuer le débit instantané des eaux rejetées dans le milieu naturel,
- assurer la décantation des eaux de ruissellement,
- permettre le traitement des eaux,
- contrôler les pollutions, accidentelles ou chroniques.

Ces bassins sont également utiles pour recueillir tous les effluents quotidiens de l'autoroute qui peuvent aussi être dangereux pour l'environnement quand on sait que l'usure des pneumatiques libère du zinc et du cadmium et que les gaz d'échappement sont constitués d'oxydes de carbone, d'azote, des hydrocarbures et des composés du plomb.

Sur le cas spécifique de l'A28, aucune pollution n'a été constatée.

6.3. Nuisances sonores

L'A28 est classée comme voie bruyante de catégorie 2, ce qui signifie que la largeur des secteurs affectés par le bruit est de 250m.

Peu de données tangibles sont disponibles sur l'impact sonore de l'autoroute. Des observatoires du bruit, en cours de définition à la DDE 76 et à la DDE 80, devraient permettre prochainement d'évaluer les points noirs du bruit. Cependant, la forte connotation rurale de l'A28 laisse à supposer que le nombre de personnes gênées par le bruit de l'infrastructure est très restreint.

6.4. Impact paysager

Traversant des milieux très ruraux, l'impact paysager de l'A28 est réduit. De plus, un traitement routier a été réalisé pour insérer le mieux possible la voie routière aux sites naturels et intégrer les paysages perçus par les automobilistes.



A28 s'intégrant bien au milieu rural du Pays de Bray

La flore et la faune locales ont été également prises en compte pour apporter une diversité ou compléter la richesse écologique de l'espace traversé. En ce sens, plusieurs aménagements ont été réalisés, en application du « 1% A28 ». Ce sont :

- des plantations le long de l'autoroute, ce sont des éléments importants pour la préservation ou la restauration biologique et paysagère des espaces traversés,
- des haies, pour éviter des aménagements trop linéaires, des bosquets d'essences diverses,...

6.5. Conclusion

Les informations qui ont pu être recueillies indiquent que l'A28 a eu peu d'impacts sur l'environnement si ce n'est des effets non négligeables sur la forêt d'Eu. En effet, traversant des milieux très ruraux, l'autoroute s'est plutôt bien intégrée au paysage, notamment par les aménagements réalisés en ce sens (végétation, merlons anti-bruit,...). Cependant, la présente évaluation ne constitue pas un bilan environnemental complet.

CONCLUSION DU BILAN LOTI

L'évaluation d'impacts engendrés par la mise en service d'une autoroute sur les territoires qu'elle traverse est une tâche assez délicate, car il est difficile d'isoler du contexte général un élément afin d'en estimer les conséquences. Elle l'est d'autant plus lorsque le bilan « point zéro » n'a pas été réalisé, et que l'on ne dispose donc pas d'éléments fiables permettant de mesurer précisément ces évolutions.

C'est pourquoi il paraît indispensable de réaliser soigneusement les évaluations « ex-ante » prévues dans la Loi lors de l'étude des projets d'infrastructures nouvelles afin de disposer plus tard d'un « point zéro » fiable. Telle est notamment la tâche à laquelle coopèrent aujourd'hui la DRE de Haute-Normandie et la DDE de l'Eure pour l'autoroute A28 sud (Rouen – Alençon) qui vient d'être mise en service.

Aussi la partie socio-économique du bilan LOTI du tronçon de l'A28 entre Abbeville et Blangy-sur-Bresle tente malgré tout d'isoler parmi les évolutions du contexte socio-économique de l'aire d'étude, celles qui pourraient être imputables à la mise en service de l'A28.

Pas de dépassement de coût, des trafics modestes, mais supérieurs aux prévisions, surtout aux abords des villes de Rouen et Abbeville

Tout d'abord, sur le plan de la réalisation et du fonctionnement de l'infrastructure elle-même, on n'a pu noter aucun dérapage financier entre les estimations et les coûts réels. L'analyse des trafics montre que ceux-ci sont légèrement supérieurs aux prévisions, mais qu'ils restent assez faibles pour une voie autoroutière de cette importance (entre 10 000 et 20 000 v/j), ce qui confirme qu'une autoroute ne suffit pas à générer son propre trafic, ni à accroître les flux entre des territoires si ceux-ci ne sont pas appelés à développer entre eux de fortes solidarités.

Plus fondamentalement, cette rétrospective des trafics montre que la vocation première de l'infrastructure, qui était de drainer des trafics d'échanges interrégionaux et internationaux, a été mise au second plan en faveur d'une fonction d'échange des trafics locaux entre les territoires proches de l'autoroute et l'agglomération de Rouen et, dans une moindre mesure, d'Abbeville. Les trafics sur les tronçons proches des agglomérations sont les plus élevés, et surtout comportent les plus fortes hausses par rapport aux prévisions de départ. Ceci semble souligner le rôle de l'autoroute comme facteur d'accélération de l'étalement urbain alors que les politiques menées aujourd'hui tentent précisément de l'atténuer.

L'A28 favorise l'étalement urbain et le concentre sur les communes proches de échangeurs

Cette tendance est d'ailleurs confirmée par l'étude démographique qui a été menée dans cette évaluation, et qui a mis en évidence de fortes croissances de population sur les communes desservies par des échangeurs sur l'A28, et, corollairement, une croissance également forte des migrations alternantes. Certes, l'autoroute ne crée pas à elle seule les conditions de cet étalement urbain qui existait déjà avant sa mise en service ; mais il est incontestable que l'infrastructure renforce des tendances antérieures et les concentre sur les points les mieux desservis.

Ce constat est d'autant plus préoccupant que ce n'était pas la vocation reconnue de l'A28 lors de sa réalisation, fondée plutôt sur des objectifs plus macro-économiques.

Des impacts économiques globalement plus limités que prévu

Parmi les objectifs qui ont motivé la réalisation de l'A28, figurait l'extension des hinterlands des ports de Rouen et du Havre vers le Nord. Bien que les données statistiques soient assez limitées, l'évaluation a mis en évidence des effets mineurs sur ce point : pour Rouen les parts de marché vers les départements concernés (02, 59, 60 et 80) sont restées très faibles (inférieures à 1% !) tout au long de la période. Quant au Havre, si une légère augmentation de ses parts de marché a pu être notée, elle paraît imputable surtout d'une part à l'amélioration générale de sa compétitivité (fruit de ses efforts constants des dernières années) et d'autre part à la mise en service d'une navette ferroviaire vers Lille qui a fonctionné jusqu'en 2002. On notera d'ailleurs que cette amélioration de parts de marché cesse à partir de cette date.

En ce qui concerne l'économie locale, le succès des zones d'activités installées près des échangeurs est assez diversifié : si certaines d'entre elles ont connu une commercialisation rapide, d'autres projets en revanche n'ont pas réussi à se concrétiser ; ce qui tendrait à montrer l'importance du niveau d'anticipation et de réactivité des pouvoirs locaux pour que des effets positifs de l'autoroute puissent voir le jour.

Le plus souvent, ces zones d'activités ont eu le mérite de concentrer des établissements industriels autrefois insérés dans le tissu urbain à proximité des échangeurs. Il n'y a pas eu (ou très peu) d'implantations d'établissements exogènes ni d'exceptionnelles créations d'entreprises grâce à l'autoroute. Dès lors, les effets réels sur le niveau de l'emploi local sont très difficiles à mesurer. Certains élus locaux évoquent un effet de conservation du niveau d'emploi par le biais de cette infrastructure qui a permis de désenclaver le Pays de Bray et le Vimeu par exemple, et d'intégrer Abbeville dans le réseau autoroutier national. Mais les effets positifs se sont surtout localisés là où un réel potentiel industriel préexistait, ce qui est le cas du Vimeu, notamment.

Peu d'effets sur les bourgs traversés et une prise en compte différente dans les documents de planification

Les monographies réalisées sur Neufchatel, Saint-Saëns et Blangy ont montré qu'en l'absence d'anticipation des pouvoirs locaux, il ne pouvait pas se passer de réels bouleversements d'ordre économique avec l'arrivée de l'autoroute, et que, mis à part en terme de démographie, ces bourgs ont connu des évolutions assez similaires à celle des autres petites villes de la campagne cauchoise ou brayonne, notamment en terme d'appareil commercial ou d'équipements urbains.

En ce qui concerne les schémas directeurs, leur relation à l'arrivée de l'A28 est très différente entre celui d'Abbeville et de la Côte picarde d'une part, et celui de Rouen-Elbeuf d'autre part. Le premier semble bien avoir pris en compte l'arrivée des autoroutes A28 et A16 et avoir fait de leur accompagnement, par une politique de développement appropriée, un de ses objectifs majeurs. Mais cela s'explique sans doute par l'importance de ces infrastructures pour le désenclavement nouveau de ce territoire, surtout pour l'A16 qui le relie à la région parisienne.

Le SD révisé de Rouen-Elbeuf attache beaucoup moins d'importance à l'A28, tant les problèmes majeurs qui se posent à cette agglomération de plus de 500 000 habitants sont d'une autre ampleur. Une politique des transports permettant une bonne gestion des flux traversant l'agglomération y devient une orientation prioritaire, notamment par le bouclage d'un réel contournement de l'agglomération et par l'achèvement du réseau de transports en commun.

Des effets positifs sur la fréquentation touristique de la côte picarde

Avec les nouvelles infrastructures autoroutières, la côte picarde jouit d'un accès plus rapide et sécurisé vers les grandes concentrations urbaines qui l'entourent (Nord Pas-de-Calais, Île-de-France, Normandie). Le nombre des établissements hôteliers et de restauration a logiquement augmenté depuis 1997, au même rythme que la fréquentation.

Mais l'étude de l'origine des touristes montre que les effets liés à l'A16 sont prédominants, grâce à une augmentation des touristes en provenance d'Île-de-France ; le poids relatif de sa population joue ici un rôle déterminant. On notera également que, pour les normands, l'attrait de la côte normande elle-même limite leur souhait de fréquenter la côte picarde.

Des effets apparemment limités sur l'environnement

L'absence de « point zéro » ainsi que la perte de « mémoire » provenant du départ des acteurs présents lors de la réalisation de l'autoroute ont limité les possibilités d'investigations approfondies sur ce thème. Mais on a pu mettre en évidence le peu d'impacts perceptibles sur l'environnement. Peu de plaintes de la part des populations riveraines ont pu être notées et les acteurs locaux interrogés n'ont rien relevé de particulier.

Mais il est vrai que les nuisances, notamment sonores, ont sans doute eu un effet limité compte-tenu, d'une part des trafics assez limités et du caractère rural et, d'autre part, de la faible densité de population des territoires traversés. Les dispositifs mis en place lors de la construction de l'autoroute ont, semble-t-il, donné satisfaction.

Le seul effet notable concerne la forêt d'Eawy qui a été coupée en deux par l'autoroute et dont l'usage en a ainsi été perturbé.

Finalement, la faiblesse des impacts socio-économiques mis en évidence sur les territoires traversés peut s'expliquer par le peu d'attentes locales vis-à-vis de cette infrastructure, qui répondait plus à des objectifs nationaux d'aménagement du territoire qu'à des besoins locaux. Et pourtant, c'est surtout à des usages locaux que sert l'A28 dont les effets macro-économiques sont restés limités.

**direction
régionale
de l'Équipement
Haute-Normandie**

**Cité Administrative
2, rue Saint-Sever
76032 ROUEN cedex
téléphone :
02 35 58 52 81
télécopie :
02 35 58 52 90
mél : [sapt.dre-
hnormandie@equipem
ent.gouv.fr](mailto:sapt.dre-hnormandie@equipement.gouv.fr)
[www.hautenormandie.
equipement.gouv.fr](http://www.hautenormandie.
equipement.gouv.fr)**