PAYS DU GRAND AMIÉNOIS

SCOT du pays du Grand Amiénois

DIAGNOSTIC

Première version - Janvier 2009

Agence de Développement et d'Urbanisme du Grand Amiénois

47 bvd du Cange 80000 AMIENS - Tél : 03 22 22 31 65 / Fax : 03 22 22 31 69

Sommaire

INTRODUCTION 2

LE PAYS DU GRAND AMIENOIS 4

LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE 6

MÉTHODOLOGIE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL 8

LES TENDANCES IDENTIFIÉES 10

Chapitre 1 **LES TENDANCES** 13

TENDANCE N°1 : Une population jeune et un nombre élevé de naissances... 14

TENDANCE N°2 : Une progression récente du rythme de construction des logements... 17

TENDANCE N°3 : Une implantation des ménages à la recherche de logements... 20

TENDANCE N°4 : Une offre de TER engagée dans une nette amélioration... 24

TENDANCE N°5 : Une offre d'équipements structurants qui se développe... 27

TENDANCE N°6 : Une agglomération créatrice d'emplois... 30

TENDANCE N°7 : Une régression du taux de chômage... 33

TENDANCE N°8 : Un pays doté d'une université qui se modernise... 35

TENDANCE N°9 : Un réseau d'infrastructures de déplacements... 37

TENDANCE N°10 : Des dynamiques touristiques qui s'organisent autour de la métropole... 41

TENDANCE N°11 : Une activité agricole qui a démontré ses capacités d'évolution... 43

TENDANCE N°12 : Un territoire où l'eau est une grande richesse... 45

TENDANCE N°13 : Des actions récentes en faveur des énergies renouvelables... 48

TENDANCE N°14 : Un paysage de vallées et de plateaux agricoles... 51

TENDANCE N°15 : Une richesse environnementale spécifique reconnue... 53

TENDANCE N°16 : Une pression foncière modérée... 55

Chapitre 2 **LES CARTES DE SYNTHÈSE** 59

DYNAMIQUES ET RÉSEAUX (INTER)RÉGIONAUX 60

MAILLAGE ET POLARITÉS 62

RÉPONSES AUX BESOINS DE LA POPULATION 64

IDENTITÉ, ATTRACTIVITÉ ET SENSIBILITÉS DU TERRITOIRE 66

STRATÉGIES D'OCCUPATION DU SOL 68

Glossaire 70

INTRODUCTION

Le 25 juin 2008, le syndicat mixte du pays du Grand Amiénois, créé en février de la même année, a délibéré afin d'engager l'élaboration d'un schéma de cohérence territoriale, dont il a confié l'étude et l'animation à l'Agence de développement et d'urbanisme.

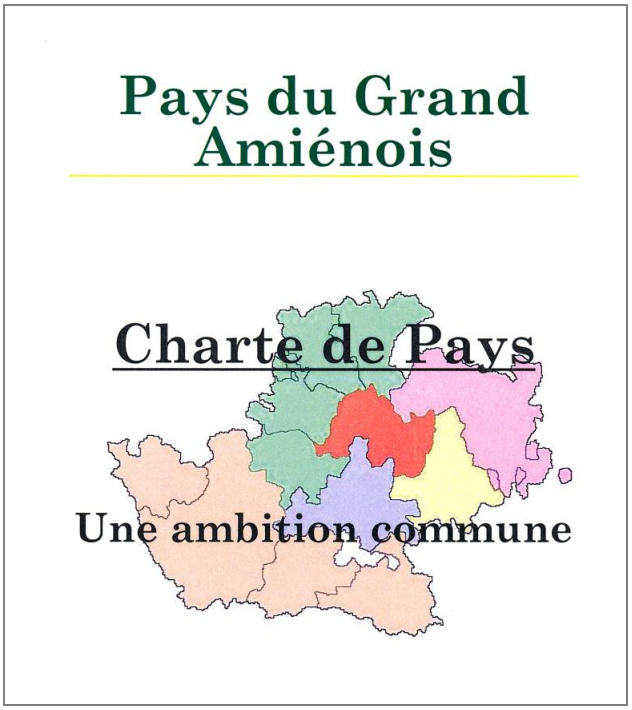
Après une phase d'état des lieux thématique menée en 2007 et finalisée en 2008, élus locaux, acteurs institutionnels et partenaires techniques ont été largement mobilisés pour construire le diagnostic du territoire, première pierre du projet de SCOT.

Un projet de territoire en élaboration

Les travaux menés dans le cadre de ce diagnostic visent à favoriser l'émergence d'un projet de territoire partagé et durable, en articulation avec les orientations de la charte de pays approuvée le 1er octobre 2006. Si l'essentiel de ce dernier reste à formuler, ses prémices ont été esquissées dans celle-ci par la définition de cinq axes stratégiques :

- soutenir et développer l'emploi ;
- agir pour une offre de logement équilibrée ;
- élever le niveau de formation/qualification ;
- optimiser l'accessibilité du territoire ;
- valoriser les atouts touristiques et environnementaux.

L'objectif général du projet en cours d'élaboration est de concilier, par une nouvelle organisation du pays, le renforcement de l'attractivité du Grand Amiénois aux échelles nationale et européenne, et l'amélioration de la qualité de vie de ses habitants, en respectant notamment les équilibres sociaux et naturels.



La volonté de se doter d'un document de planification à l'échelle du pays

Le SCOT constitue la première démarche de planification mise en œuvre à l'échelle du pays. Il a pour ambition de projeter l'aménagement et le développement du Grand Amiénois à l'horizon d'une vingtaine d'années. Son périmètre a été publié par arrêté préfectoral le 26 février 2008.

En effet, seule une partie du territoire est aujourd'hui couverte par un schéma directeur, approuvé en 2000 : il s'agit de la communauté d'agglomération Amiens Métropole.

Des documents de planification sectorielle (plans locaux de l'habitat, plan de déplacements urbains) existent ou sont en cours d'élaboration à l'échelle de certaines intercommunalités du Grand Amiénois. Ils nécessitent cependant, pour la plupart, d'être actualisés ou plus simplement réactivés.

L'organisation des transports de personnes est réfléchie aux échelons régional, départemental et local, mais l'offre de transport public relève encore insuffisamment d'une programmation multimodale concertée dont la définition impliquerait une meilleure connaissance des besoins.

Le développement économique du pays du Grand Amiénois reste plus concurrentiel que solidaire même si un schéma des zones d'activité a été initié dès 2006. Cette initiative n'a pas eu pour effet de rassembler l'ensemble des opérateurs économiques locaux, et la problématique de l'évolution et du dynamisme du commerce et de l'artisanat reste à considérer.

Une réflexion à l'échelle du pays apparaît par ailleurs indispensable pour une bonne prise en compte d'enjeux environnementaux tels que la préservation de la ressource en eau ou des corridors biologiques, la maîtrise de la consommation énergétique ou encore de l'étalement urbain. Sur ce dernier point, le SCOT devra trouver un relais à l'échelle communale ou intercommunale par l'élaboration de plans locaux d'urbanisme et de cartes communales, lesquels couvrent encore peu le territoire du Grand Amiénois.

Un contexte favorable à l'émergence d'une vision partagée des enjeux

Alors que le pays du Grand Amiénois esquisse les premières orientations de son projet de territoire, ses partenaires institutionnels élaborent, dans le même temps, leur stratégie territoriale ou sectorielle.

En effet, en 2007, le conseil général de la Somme a engagé une étude préalable à l'élaboration d'un plan départemental de l'habitat avec pour objectifs de diagnostiquer la situation de l'habitat et du logement, d'émettre des propositions en matière de politique départementale et d'être un outil d'aide à la décision dans le cadre de la prise de délégation de compétence des aides à la pierre. Les objectifs stratégiques du PDH devraient être validés très prochainement.

La région est engagée dans deux réflexions majeures pour l'avenir de son territoire à travers l'élaboration du schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire « PICARDIE 2030 » et du schéma régional d'infrastructures et de transports. Une première phase de concertation sur le projet de SRADDT a été menée au dernier trimestre 2008. Une seconde étape s'engage aujourd'hui qui va consister à identifier les grands projets régionaux et à élaborer les directives régionales d'aménagement. Le SRADDT a notamment pour objectif de définir les conditions de mise en place d'une « éco-région solidaire » à long terme. Les réflexions sur le SRIT viennent quant à elles d'être engagées, sa finalisation étant prévue pour août 2010.

Une nécessaire articulation : SCOT et projet de pays

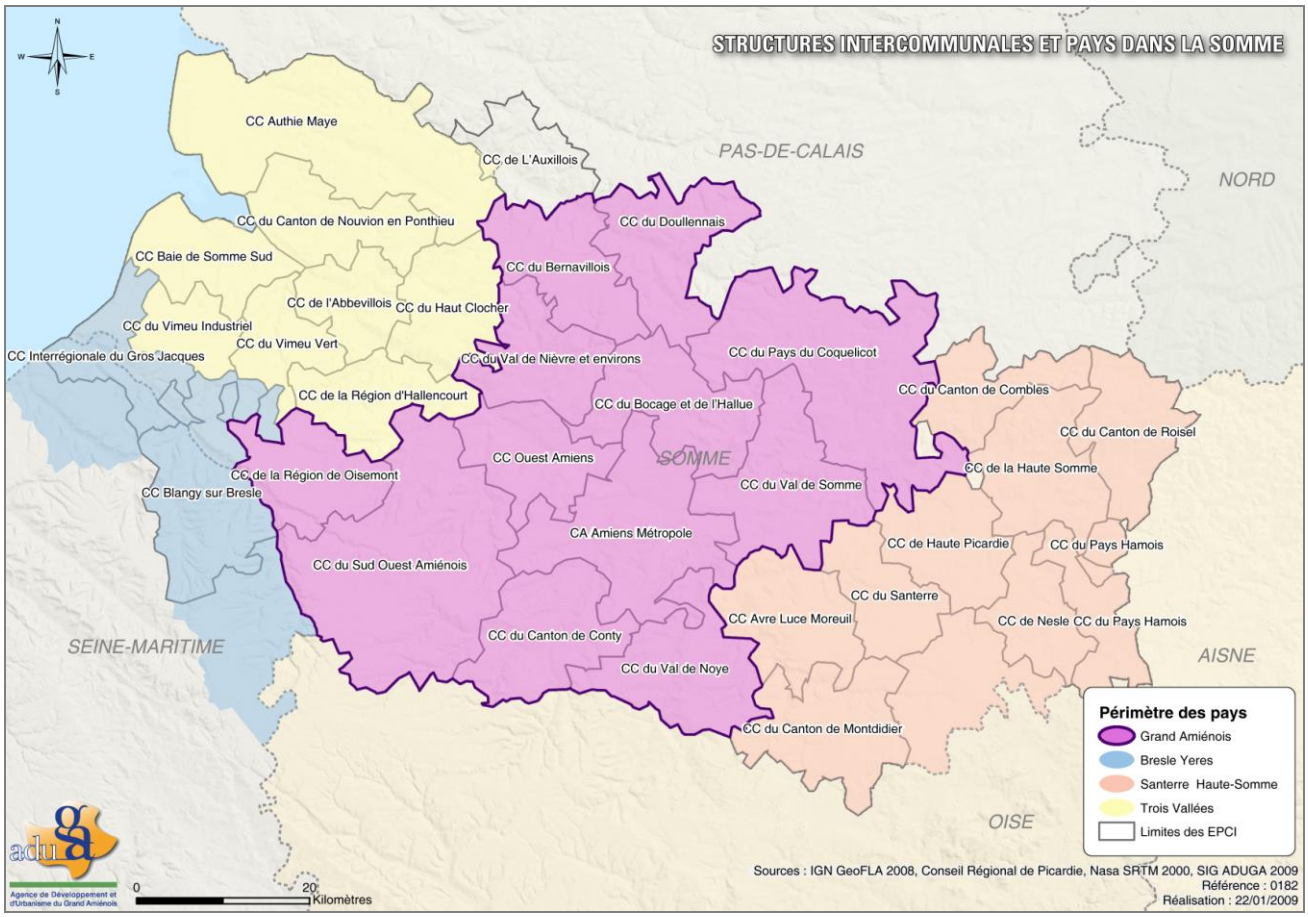
« Lorsque le projet de pays a déjà été arrêté, le PADD du SCOT tient compte de la charte de développement du pays » (article 22 de la loi n°95-115 du 4 février 2005, modifié par l'article 95 de la loi Urbanisme et habitat).

Au-delà de cette obligation juridique d'une « prise en compte », la charte de pays et le SCOT peuvent avoir des finalités qui se rejoignent et être, sur certains aspects, complémentaires. En effet, la charte a pour objectif d'aboutir à une contractualisation avec des partenaires institutionnels dans le cadre de programmes prioritaires (FRAPP, PDIP, etc.) afin de permettre le financement d'opérations, lesquelles pourront être suscitées par le SCOT. La superposition des périmètres du pays et du SCOT constitue ici un avantage indéniable.

Des évolutions législatives à considérer

L'élaboration du SCOT du Grand Amiénois intervient à un moment où les évolutions législatives concernant cette démarche, directement ou indirectement, sont nombreuses. Il s'agit en effet des suites du Grenelle de l'Environnement et du projet de modernisation de l'économie. Selon les dispositions qui seront prises in fine, les SCOT pourraient en effet voir leur contenu évoluer et leur rôle se renforcer sur certains aspects. Sans qu'il soit possible d'en mesurer complètement les incidences à l'heure actuelle, le SCOT du Grand Amiénois pourrait cependant avoir à s'adapter à ces évolutions en cours d'élaboration.

LE PAYS DU GRAND AMIENOIS



Conscients de l'impérieuse nécessité de mettre en cohérence et de coordonner leurs programmes d'aménagement et d'équipement à l'échelle du bassin de vie, les élus des douze intercommunalités formant le Grand Amiénois ont décidé de créer un « pays » conformément à la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire modifiée.

La création du « pays du Grand Amiénois » a été officialisée par arrêté préfectoral le 26 février 2007, quelques mois après l'approbation de sa charte. Il constitue aujourd'hui l'un des 16 pays qui dessinent progressivement une nouvelle organisation du territoire régional.

Situé à mi-chemin entre Paris et Lille, tutoyant l'Oise au sud et le Pas-de-Calais au nord, le Grand Amiénois représente 53 % de la superficie du département de la Somme et 60 % de sa population. Regroupant la communauté d'agglomération Amiens Métropole et onze communautés de communes, il compte 333 945 habitants et s'étend sur environ 3 000 km².

Le Grand Amiénois se caractérise par un important tissu de petites communes. En effet, en 2006, 285 communes sur les 381 qui le composent comptaient moins de 500 habitants et seules cinq avaient un nombre d'habitants supérieur à 5 000.

L'agglomération centrale concentre par ailleurs un peu plus de la moitié de la population du pays avec une ville-centre, Amiens, qui comptait 136 105 habitants en 2006.

Elle dispose cependant de bonnes conditions de desserte et d'accessibilité, notamment autoroutières (A 16, A 29) et peut se prévaloir de la présence d'équipements structurants à l'échelle régionale, participant au rayonnement du pays dans son ensemble : CHU, université, Zénith, pôles commerciaux, etc.

Sa physionomie est très fortement marquée par l'activité agricole qui occupait, en 2002, près de 80 % du territoire. Les espaces naturels représentaient quant à eux 13 % de sa superficie et les espaces artificialisés 7 %.

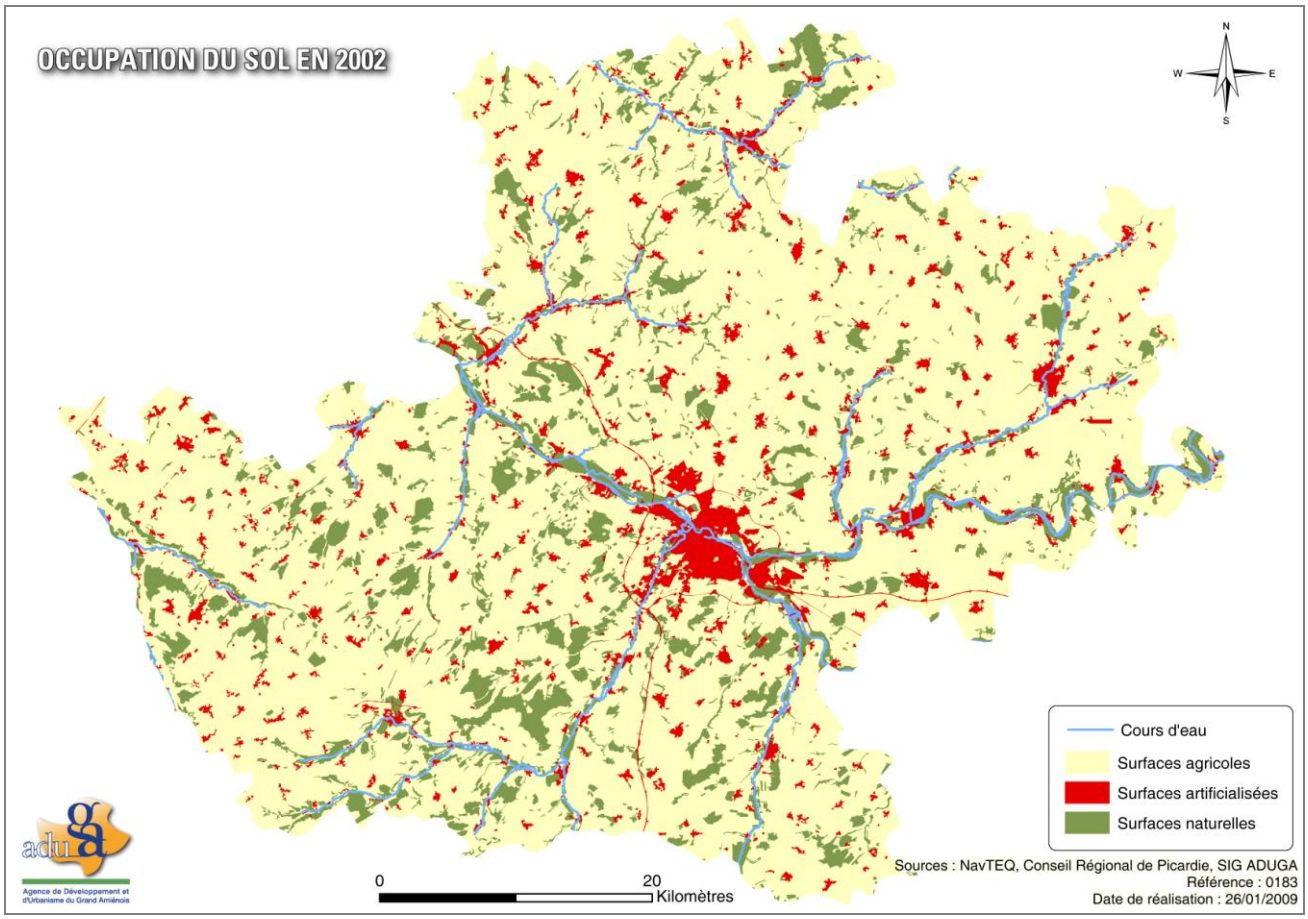
L'agglomération concentre l'essentiel des emplois (7 sur 10 en 1999) avec, ces dernières années, une évolution sensible de la part des emplois tertiaires.

Le taux de chômage de la zone d'emploi, s'il connaît des évolutions comparables au taux de chômage national, restait supérieur à ce dernier de 2 points en juin 2008 (9,2 % contre 7,2 %).

Au-delà de ses atouts naturels, patrimoniaux et touristiques, le Grand Amiénois bénéficie de la proximité du littoral et de la baie de Somme.

UPJV faculté des sciences, Amiens

Étangs de la Haute-Somme, Vaux



LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, Solidarité et renouvellement urbains, en remplaçant les schémas directeurs par les schémas de cohérence territoriale, a introduit la notion de projet de territoire en matière de planification.

Documents supracommunaux, ils ont notamment pour objectif de fournir un cadre aux démarches de projet communales (PLU, carte communale) ou intercommunales (PLH, PDU, etc.).

Son objet

« Les schémas de cohérence territoriale […] déterminent les conditions permettant d'assurer :

- l'équilibre entre le renouvellement urbain, un développement urbain maîtrisé, le développement de l'espace rural, d'une part, et la préservation des espaces affectés aux activités agricoles et forestières et la protection des espaces naturels et des paysages, d'autre part, en respectant les objectifs du développement durable ;
- la diversité des fonctions urbaines et la mixité sociale dans l'habitat urbain et dans l'habitat rural, en prévoyant des capacités de construction et de réhabilitation suffisantes pour la satisfaction, sans discrimination, des besoins présents et futurs en matière d'habitat, d'activités économiques, notamment commerciales, d'activités sportives ou culturelles et d'intérêt général ainsi que d'équipements publics, en tenant compte en particulier de l'équilibre entre emploi et habitat, de la diversité commerciale et de la préservation des commerces de détail et de proximité ainsi que des moyens de transport et de la gestion des eaux ;
- une utilisation économe et équilibrée des espaces naturels, urbains, périurbains et ruraux, la maîtrise des besoins de déplacement et de la circulation automobile, la préservation de la qualité de l'air, de l'eau, du sol et du sous-sol, des écosystèmes, des espaces verts, des milieux, sites et paysages naturels ou urbains, la réduction des nuisances sonores, la sauvegarde des ensembles urbains remarquables et du patrimoine bâti, la prévention des risques naturels prévisibles, des risques technologiques, des pollutions et des nuisances de toute nature » (article L. 121-1 du code de l'urbanisme).

Pour cela, ils fixent « les objectifs des politiques publiques d'urbanisme en matière d'habitat, de développement économique, de loisirs, de déplacements des personnes et des marchandises, de stationnement des véhicules et de régulation du trafic automobile » (article L. 122-1 du code de l'urbanisme).

Son contenu

Le schéma de cohérence territoriale comprendra, in fine :

- **le rapport de présentation**, comprenant le diagnostic territorial et un « état initial de l'environnement » et présentant, de façon synthétique, d'une part les raisons qui ont conduit aux choix du projet d'aménagement et de développement durable et, d'autre part, l'évaluation environnementale permettant d'appréhender les impacts du projet sur l'environnement ;
- **le projet d'aménagement et de développement durable (PADD)**, qui a pour ambition de traduire le projet politique répondant à la question « Quelles ambitions et perspectives pour le territoire à 20 ans ? », dans le respect des équilibres propres au développement durable ;
- **le document d'orientations générales (DOG)**, ce dernier identifiant les éléments du projet qui seront opposables, les traduisant en orientations d'aménagement avec lesquelles les documents de planification communale devront alors être compatibles.

Son élaboration

Son étude, concertée, et la durée des travaux impliquent une organisation par phases successives, mais néanmoins itératives, respectant une logique de définition de projet et associant les démarches permanentes que sont l'évaluation et la communication :

- le diagnostic ;
- le projet (scénarios prospectifs puis rédaction du projet d'aménagement et de développement durable) ;
- les orientations générales d'aménagement.

L'élaboration du SCOT comprend par ailleurs une démarche d'évaluation environnementale.

L'évaluation environnementale vise à évaluer, au fur et à mesure de l'élaboration du SCOT, les incidences que sa mise en œuvre pourrait avoir sur l'environnement du pays, afin d'adopter un projet d'aménagement et de développement qui soit respectueux de l'environnement.

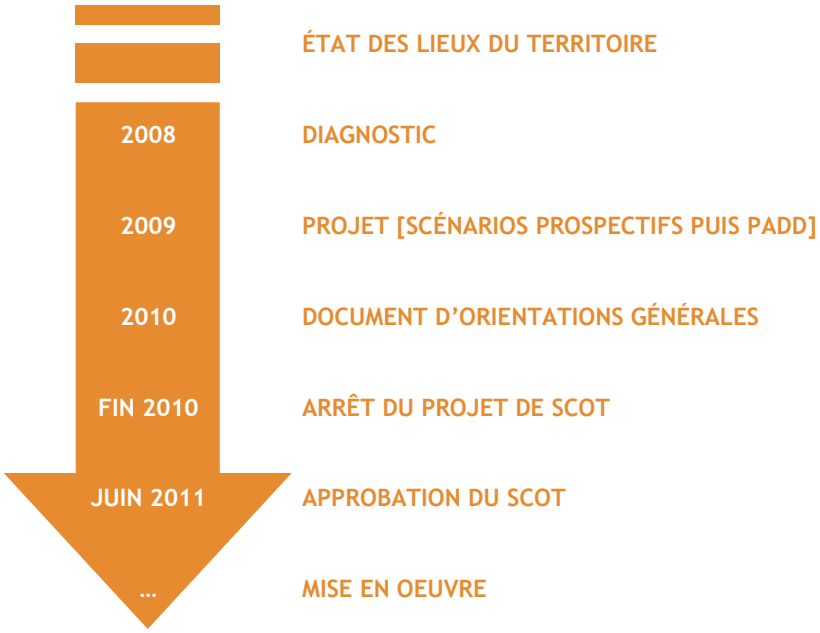
L'évaluation environnementale consiste :

- à décrire les impacts probables des orientations du SCOT sur l'environnement ;
- à proposer des mesures visant à éviter, réduire ou compenser les incidences négatives ;
- à justifier, au regard des incidences potentielles des différents scénarios, les orientations présentées dans le PADD.

Cette démarche repose sur l'élaboration d'un état initial de l'environnement, document constitutif du SCOT.

Le calendrier

Le calendrier prévisionnel d'élaboration du SCOT du pays du Grand Amiénois fixe l'objectif d'une approbation en 2011. Il intègre le temps nécessaire à la concertation des élus du territoire, des acteurs institutionnels mais aussi de la population, laquelle prendra des formes variées en fonction de l'état d'avancement du projet.



MÉTHODOLOGIE DU DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Conformément aux termes de l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme, le SCOT expose notamment « le diagnostic établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services. »

Le diagnostic territorial fait suite à l'état des lieux thématique. Il propose un exposé organisé des tendances qui ont caractérisé l'évolution du Grand Amiénois ces 15/20 dernières années, tendances sur lesquelles le pays pourra asseoir son développement dans les années qui viennent ou qu'il lui sera nécessaire de corriger.

Il sera fondateur des stratégies nouvelles définies dans le cadre du PADD, c'est pourquoi il doit être partagé largement.

État des lieux thématique

L'état des lieux, mené pour l'essentiel en 2007, a été diffusé fin juin 2008 à l'ensemble des membres du comité syndical ainsi qu'à ses partenaires institutionnels et techniques. Ce document d'un peu plus de 400 pages constitue la première source d'informations thématiques élaborée à l'échelle du pays du Grand Amiénois. Intégrée à l'observatoire de l'ADUGA, elle fera l'objet d'actualisations régulières.

Le volet environnemental de l'état des lieux sera par ailleurs complété par « l'état initial de l'environnement ».

Une élaboration en trois temps

Les premiers travaux relevant de la formulation du diagnostic ont mobilisé à plusieurs reprises le comité technique entre avril et juin 2008, période correspondant aux échéances électorales et au temps de mise en place des nouvelles équipes. Cette première étape, de lecture transversale de l'état des lieux, a ainsi permis d'esquisser une première formulation des tendances.

L'ADUGA a poursuivi ce travail participatif en affinant la formulation de ces tendances et en proposant un argumentaire pour chacune d'entre elles. Ces éléments ont dès lors constitué le « prédiagnostic » territorial, document à partir duquel s'est engagée, dès octobre, la phase de travail avec les élus du territoire.

Cette dernière a mobilisé à plusieurs reprises la commission SCOT, commission référente pour le suivi du projet. L'appropriation des éléments de diagnostic par les élus du territoire a de nouveau été l'occasion d'une reformulation de certaines tendances, d'ajouts et de modifications, et a fait émerger le besoin d'une spatialisation.

Le diagnostic a été présenté en comité syndical le 12 décembre 2008.

En mai 2009, le « Grand Amiénois » n°2 présentera l'essentiel du diagnostic et sera diffusé auprès de l'ensemble des maires du pays du Grand Amiénois, lesquels seront par ailleurs conviés à des séances de présentation de ce dernier et de ses prolongements illustrés dans le scénario tendanciel d'évolution du territoire.

Un document évolutif

Un diagnostic, aussi stratégique et prospectif soit-il, propose une vision d'un territoire à un instant donné. Parallèlement, le projet de SCOT ne sera quant à lui arrêté que dans plusieurs années, avec la perspective d'une évaluation à 10 ans.

L'enjeu de ce diagnostic est donc d'être évolutif afin de prendre en considération la nécessaire actualisation des principales données statistiques mais aussi les approfondissements qui s'avèreront utiles au projet ou encore les études et programmes à portée stratégique menés par nos partenaires institutionnels (SRADDT, SRIT, PDH, etc.).

Le contenu du diagnostic

Le diagnostic s'articule en deux chapitres :

1. les tendances ;
2. les cartes de synthèse.

Les tendances font l'objet d'un argumentaire à deux dimensions :

- positive : le diagnostic territorial est étudié dans la perspective de préparer une démarche de projet. La dimension abordée prioritairement est donc celle sur laquelle il sera possible de « s'appuyer » pour développer durablement un projet territorial ;

- négative : pour la plupart des tendances porteuses de projet il existe néanmoins une dimension « risque » plus ou moins contraignante pour le développement durable du territoire. Cette dimension est donc exprimée en contrepoint afin que le projet intègre la prise en compte de ces risques.

Enfin, les cinq cartes de synthèse ont pour objectif, non seulement de constituer une traduction spatiale du diagnostic territorial, mais également d'en proposer une lecture complémentaire.

LES TENDANCES IDENTIFIÉES

1. Une population jeune et un nombre élevé de naissances qui permettent le maintien de la croissance démographique du pays,
   mais…
   Un déficit migratoire important et ancien, une population aux revenus modestes, particulièrement dans les principaux pôles urbains, le sud-ouest et le nord-ouest du pays, et un contexte de vieillissement rapide de la population.

2. Une progression récente du rythme de construction de logements,
   mais…
   Une inadéquation offre/besoins qui subsiste tant quantitativement que qualitativement (équilibre territorial, segment de marché, mixité, typologie, qualité).

3. Une implantation des ménages à la recherche de logements souvent loin des pôles urbains, favorisée par un bon maillage routier,
   mais…
   Un contexte énergétique qui remet en cause le choix d'éloignement domicile-travail et un bilan écologique peu favorable.

4. Une offre de TER engagée dans une nette amélioration depuis la prise de compétence régionale qui concerne essentiellement l'agglomération centrale et les pôles secondaires à l'exception de Doullens,
   mais…
   Une redéfinition nécessaire de l'offre globale de transports publics concernant plus particulièrement le mode routier en territoire rural et en relation centres-périphéries.

5. Une offre d'équipements structurants (de santé, culturels, sportifs et commerciaux) qui se développe et contribue au renouvellement d'image de l'Amiénois et à son rayonnement régional,
   mais…
   Une concentration de ces équipements principalement sur la ville-centre et dans une moindre mesure dans certains pôles secondaires, alors qu'une grande partie du territoire est faiblement dotée en commerces et services et peu desservie par les transports publics.

6. Une agglomération créatrice d'emplois, dotée d'un tissu économique diversifié, qui se positionne sur des filières porteuses et relayée par le pôle d'Albert,
   mais…
   Une part importante du territoire qui ne bénéficie pas de cette dynamique, et une stratégie d'ensemble qui reste à élaborer.

7. Une régression du taux de chômage depuis une dizaine d'années,
   mais…
   Une part importante de la population qui n'a pas accès à l'emploi par défaut de formation de base et un décalage qui reste marqué entre les attentes des entreprises et le niveau du bassin d'emploi amiénois fragilisé notamment dans sa composante industrielle.

8. Un pays doté d'une université qui se modernise et qui développe son attractivité à l'échelle de la région,
   mais…
   Dont le rayonnement reste limité dans le contexte concurrentiel du grand Bassin parisien et s'appuie encore peu sur le potentiel local en recherche et développement.

9. Un réseau d'infrastructures de déplacements aux échelles interrégionale et régionale qui s'est étoffé dans le domaine autoroutier et s'améliore dans le domaine ferroviaire,
mais…
Une capitale régionale qui a encore peu développé les relations avec ses voisines hors Île-de-France et qui reste mal reliée au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux transports aériens.

10. Des dynamiques touristiques qui s'organisent autour de la métropole amiénoise mais aussi sur l'axe interrégional du souvenir et plus généralement à travers le thème de la nature,
mais…
Pas de coordination d'ensemble à l'échelle du pays, ce qui ne favorise ni la promotion, ni l'évaluation de l'offre et de l'économie touristique, ni la prospective.

11. Une activité agricole qui a démontré ses capacités d'évolution et d'adaptation tant sur les plans de la production, de la diversification, de l'environnement que de la maîtrise foncière,
mais…
Une terre qui ne favorise pas des usages agricoles diversifiés et reste parfois considérée comme une réserve d'urbanisation évidente, un patrimoine rural et des paysages bouleversés qui perdent de leurs qualités et des risques de ruissellements encore insuffisamment maîtrisés.

12. Un territoire où l'eau est une grande richesse, à la fois génératrice de paysages variés, d'attractivité touristique, d'agriculture florissante et de ressource alimentaire,
mais…
Des pratiques agricoles et une gestion des zones urbaines qui continuent, localement, de présenter un risque pour la qualité de l'eau, une urbanisation des fonds de vallée accompagnée de cabanisation qui nuisent à cette richesse et des risques d'inondations non négligeables.

13. Des actions récentes en faveur des énergies renouvelables, ponctuelles et non organisées à l'échelle du pays, s'appuyant essentiellement sur les ressources éoliennes et forestières,
mais…
La consommation d'énergie du pays tant du point de vue des déplacements que du logement reste très perfectible pour ce territoire vaste où l'emploi et les services sont concentrés, les transports collectifs optimisables et le parc de logements parfois ancien.

14. Un paysage de vallées et de plateaux agricoles habités de « villages-bosquets » qui participe fortement à l'image « naturelle » du pays,
mais…
Une urbanisation traditionnelle des vallées qui tend à conquérir les crêtes et un étalement des villages qui nuit à leur identité au sein d'un paysage que l'évolution des pratiques agricoles banalise progressivement.

15. Une richesse environnementale spécifique reconnue,
mais…
Des zones humides fragilisées et une qualité de l'eau à surveiller et préserver ainsi que des corridors biologiques qui risquent d'être fragilisés par le développement territorial.

16. Une pression foncière modérée en comparaison d'autres territoires et de l'espace « disponible »,
mais…
Des modes de développement, notamment résidentiels, peu favorables à un aménagement durable du pays, qui plus est dans un contexte de déficit de planification communale.

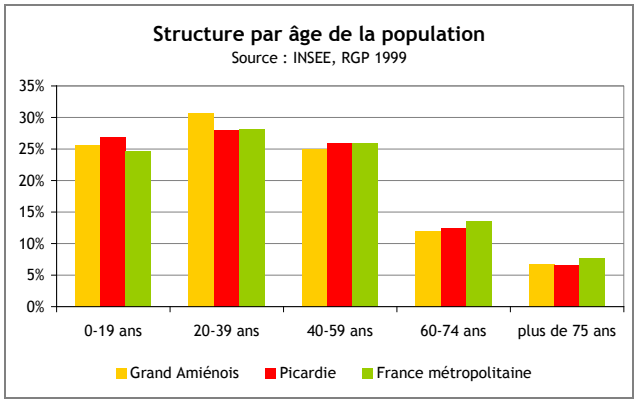
Chapitre 1

LES TENDANCES

TENDANCE N°1

Une population jeune et un nombre élevé de naissances qui permettent le maintien de la croissance démographique du pays,
mais…
Un déficit migratoire important et ancien, une population aux revenus modestes, particulièrement dans les principaux pôles urbains, le sud-ouest et le nord-ouest du pays, et un contexte de vieillissement rapide de la population.

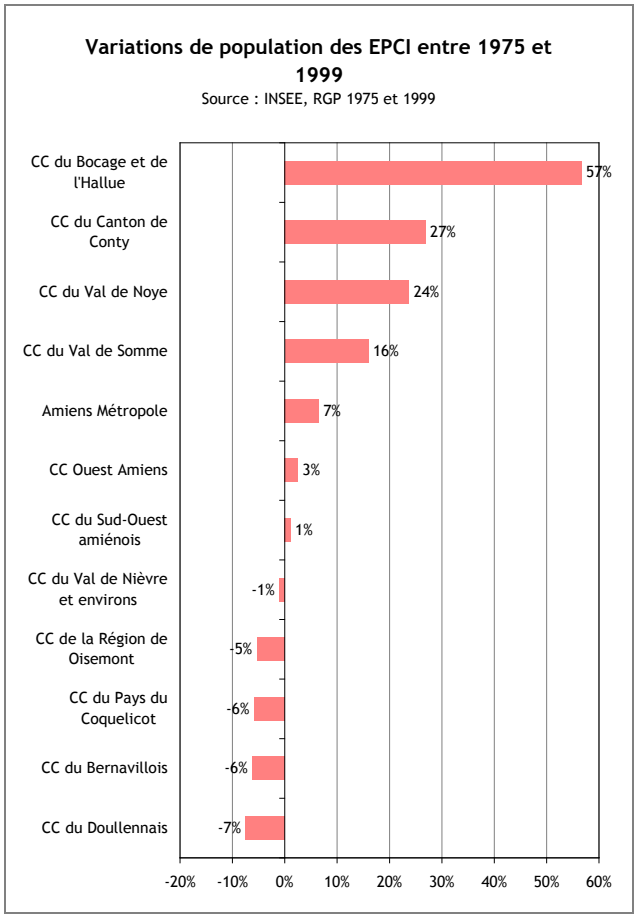
Une population jeune et un dynamisme de la natalité qui permet au pays de maintenir sa croissance démographique



Entre 1990 et 1999 le Grand Amiénois a gagné près de 12 000 habitants par l'excédent de naissances sur les décès alors qu'il a perdu 5 000 habitants par déficit migratoire. Malgré une part importante des 20-39 ans dans la population, le solde migratoire des 25-39 ans est largement négatif (13 700 entrées et 18 200 sorties).

Un phénomène de périurbanisation ancien…

Les structures intercommunales qui constituent la première couronne autour d'Amiens ont connu des hausses significatives de leur population entre 1975 et 1999. Ainsi, la communauté de communes du Bocage et de l'Hallue a vu son nombre d'habitants augmenter de 57 % en 24 ans, le canton de Conty de 27 %, le Val de Noye de 24 % et le Val de Somme de 16 %. La croissance de population de ces territoires est en grande partie due à leur attractivité résidentielle notamment pour les habitants de l'agglomération amiénoise.



… et qui se poursuit

Cette dynamique s'étend sur le territoire et touche désormais des communes de plus en plus éloignées de la métropole amiénoise. Cette analyse est confirmée par les premiers éléments du dernier recensement de la population. Des territoires qui, jusqu'alors, se caractérisaient par une stagnation ou une baisse de leur nombre d'habitants connaissent, entre 1999 et 2006, un regain démographique largement alimenté par une nouvelle attractivité résidentielle (communautés de communes de la région de Oisemont, du Doullennais, du Pays du Coquelicot).

Des perspectives de vieillissement rapide de la population

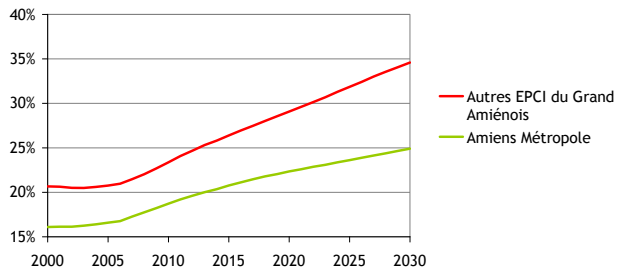
Selon une projection de population réalisée à partir d'hypothèses de poursuite des tendances passées, le nombre de seniors augmenterait de façon importante à partir de 2007 (+40 000 seniors en 30 ans soit +67 %).

Parallèlement, la population des moins de 20 ans baisserait de 18 % en 30 ans (soit -17 076 jeunes). En 2016, il pourrait y avoir autant de seniors que de moins de 20 ans (alors qu'en 1999 on comptait environ 140 jeunes pour 100 seniors).

La population des 75 ans et plus augmenterait dans des proportions importantes. Leur nombre pourrait doubler en 30 ans (42 500 en 2030 contre environ 21 000 en 2000). Leur part dans la population augmenterait également de façon considérable, puisque selon la projection, ils représenteraient 13 % de la population en 2030 contre 6 % en 2000.

Ce phénomène général de vieillissement pourrait être plus prononcé dans les territoires périurbains et ruraux que dans la métropole amiénoise.

Projection de la part des plus de 60 ans dans la population totale de 2000 à 2030
Source: Insee modèle Omphale, scénario central / Traitement ADUGA



Une population aux revenus modestes…

Avec un niveau central de revenu de 15 496 € par unité de consommation en 2005, la zone d'emploi d'Amiens est, parmi les principales agglomérations du grand Bassin parisien, celle au niveau de revenu le plus faible.

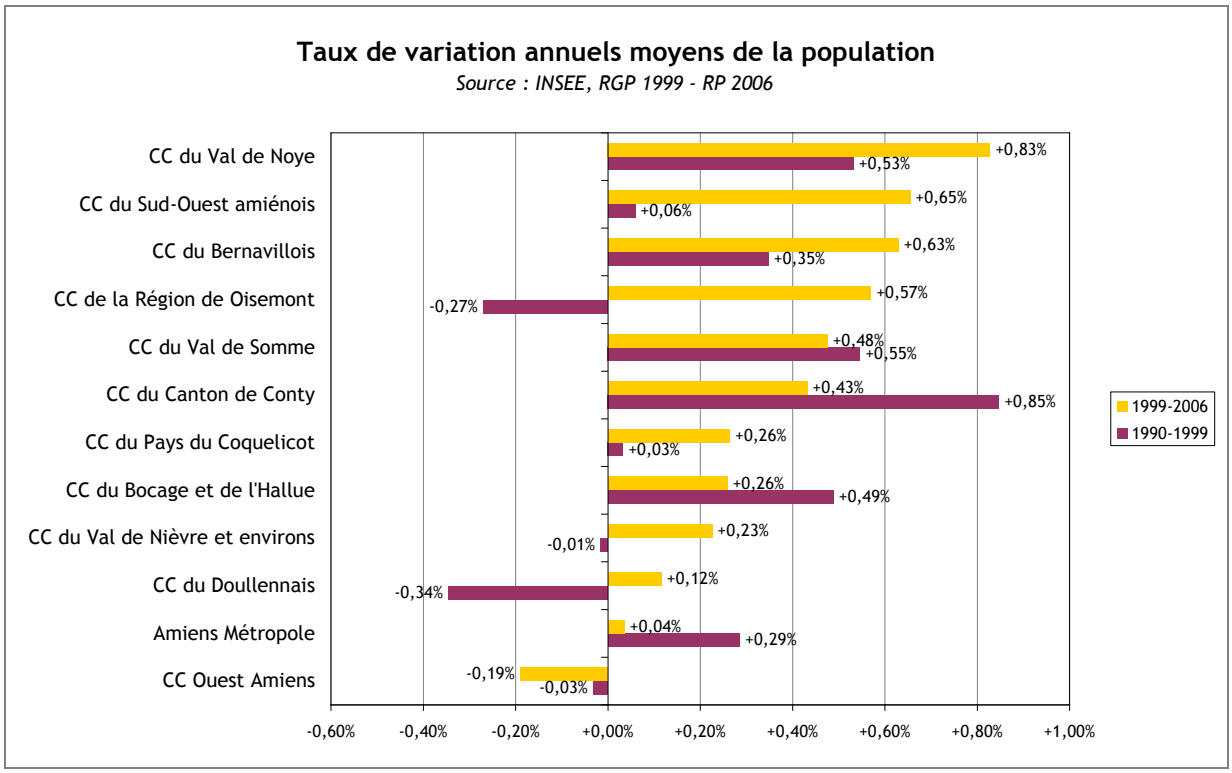
… qui se concentre principalement dans les territoires les plus « isolés » et les principaux pôles urbains

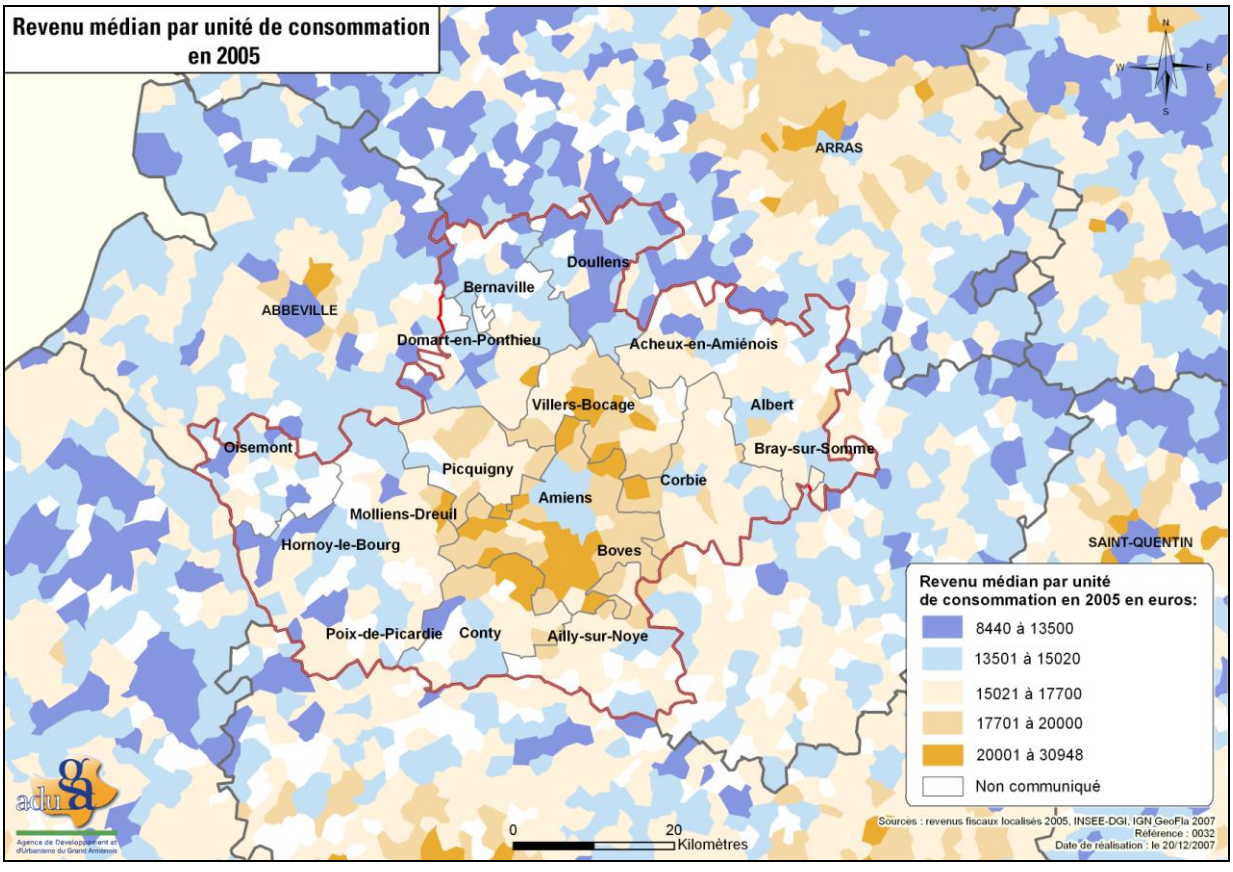
D'importants écarts peuvent être constatés entre les territoires les plus riches et les territoires les moins favorisés du pays. En effet, l'écart entre le revenu médian du territoire le plus défavorisé (Doullennais) et le plus aisé (Bocage-Hallue) est très important (1,3 fois supérieur).

Les niveaux de revenus des communes du Doullennais, du Val de Nièvre et du Bernavillois sont parmi les plus bas de la Somme (cf. carte page suivante). Globalement, la population de la région de Oisemont et du Sud-Ouest amiénois se caractérise également par des revenus peu élevés. Hormis ces communes, les pôles urbains sont les territoires les moins aisés du pays (Albert, Corbie et surtout Amiens). A l'inverse, les ménages aisés sont plus nombreux autour d'Amiens et particulièrement au sud de l'agglomération.

Des territoires de plus en plus aisés autour d'Amiens

La dynamique globale du territoire entre 2001 et 2005 tend à l'enrichissement des communes périurbaines et à un appauvrissement des principaux pôles urbains (Amiens, Albert et Doullens). Ces derniers tendent à concentrer de plus en plus de populations aux revenus faibles.


Taux de variation annuels moyens de la population
Source : INSEE, RGP 1999 - RP 2006
CC du Val de Noye
CC du Sud-Ouest amiénois
CC du Bernavillois
CC de la Région de Oisemont
CC du Val de Somme
CC du Canton de Conty
CC du Pays du Coquelicot
CC du Bocage et de l'Hallue
CC du Val de Nièvre et environs
CC du Doullennais
Amiens Métropole
CC Ouest Amiens
+0,83%
+0,53%
+0,65%
+0,06%
+0,63%
+0,35%
+0,57%
-0,27%
+0,48%
+0,55%
+0,43%
+0,85%
+0,26%
+0,03%
+0,26%
+0,49%
+0,23%
-0,01%
+0,12%
-0,34%
+0,04%
+0,29%
-0,19%
-0,03%
1999-2006
1990-1999
-0,60%
-0,40%
-0,20%
+0,00%
+0,20%
+0,40%
+0,60%
+0,80%
+1,00%


Revenu médian par unité de consommation en 2005
ARRAS
Doullens
Bernaville
ABBEVILLE
Domart-en-Ponthieu
Acheux-en-Amiénois
Villers-Bocage
Albert
Oisemont
Bray-sur-Somme
Picquigny
Corbie
Amiens
Molliens-Dreuil
Hornoy-le-Bourg
Boves
SAINT-QUENTIN
Poix-de-Picardie
Conty
Ailly-sur-Noye
Revenu médian par unité de consommation en 2005 en euros:
8440 à 13500
13501 à 15020
15021 à 17700
17701 à 20000
20001 à 30948
Non communiqué
0
20
Kilomètres
Sources : revenus fiscaux localisés 2005, INSEE-DGI, IGN GeoFla 2007
Référence : 0032
Date de réalisation : le 20/12/2007

TENDANCE N°2

Une progression récente du rythme de construction de logements,
mais…
Une inadéquation offre/besoins qui subsiste tant quantitativement que qualitativement (équilibre territorial, segment de marché, mixité, typologie, qualité).

Une relance de la construction neuve depuis 2004…

Depuis 2004, on assiste à une reprise de la construction de logements neufs. Cette relance constatée tant à l'échelle nationale que régionale profite également au pays. Les écarts restent encore relativement importants par rapport à la production nationale, mais ils tendent à se réduire : entre 2003 et 2005, on a construit en France métropolitaine en moyenne 6 logements par an pour 1 000 habitants, contre 4,6 dans le Grand Amiénois.
L'année 2006 a confirmé la reprise de la construction dans le Grand Amiénois, même si elle reste insuffisante : la construction neuve a permis principalement d'assurer le desserrement des ménages et de maintenir sensiblement le nombre d'habitants du pays. En revanche, les villes comme Amiens, Albert et Doullens ont perdu de la population faute d'avoir des dynamiques de construction suffisantes.

… principalement portée par le logement individuel

Entre 2003 et 2005, 80 % de la construction neuve a été portée par la maison individuelle en accession libre hors Amiens Métropole. Inversement, depuis 2003, le rythme de construction destiné à couvrir les besoins du pays sur le segment du parc locatif aidé n'a pas été atteint.

Si on compare le nombre de logements financés en PLUS/PLAI et les besoins annuels en logements aidés définis par le plan de cohésion sociale on constate un décalage important : depuis 2003, le rythme de construction du pays n'a pas couvert les besoins estimés sur la période 1999-2007. Le plan de cohésion sociale prévoyait la réalisation de 325 logements locatifs aidés PLUS/PLAI par an. Or, sur la période 2003-2006, le pays en a construit en moyenne 206 par an. Les écarts se creusent particulièrement sur 2005 et 2006 où seulement la moitié de l'objectif a été réalisé.

Entre 2002 et 2006, le Grand Amiénois a produit, proportionnellement à sa population, moins de logements aidés que le reste du département, alors que c'est le territoire où la pression est la plus importante.

En 2005, 69 % des ménages du Grand Amiénois peuvent prétendre à être logés dans le parc locatif aidé (revenus imposable correspondant aux plafonds PLUS) et 37 % déclarent des revenus inférieurs à 60 % des plafonds PLUS (contre, 65 % et 32 % en France métropolitaine)

Par ailleurs, entre 2002 et 2005, 60 % des logements locatifs aidés financés dans le pays ont été construits dans Amiens. Hors Amiens Métropole, ils ont été réalisés principalement dans les EPCI du Val de Nièvre et environs (7,3 %), du Doullennais (6,7 %) et du Pays du Coquelicot (4,3 %).

Un pôle qui concentre la majorité de l'offre de logements

56 % des résidences principales du pays, soit 76 270, se situent sur le territoire d'Amiens Métropole, parmi lesquelles plus de 80 % sont concentrées dans la ville d'Amiens (soit 61 325 logements).

- ***Une répartition peu équilibrée entre l'individuel et le collectif***

Les appartements collectifs se concentrent à Amiens où ils représentent 62 % des logements et dans une moindre mesure à Doullens (30 %) et à Albert (20 %).
En 2005, la maison individuelle représente l'essentiel des logements dans les territoires périphériques de l'agglomération ou à dominante rurale (plus de 90 % des résidences principales).

- ***Une offre de logements locatifs peu représentée hors Amiens Métropole***

Dans le Grand Amiénois, l'offre locative représente 55 800 logements en 2005, soit 40 % des résidences principales. Ces logements se concentrent dans Amiens Métropole où ils constituent 55,6 % des résidences principales. Ils sont relativement peu nombreux dans le reste du pays : 30 % dans le Doullennais, près de 25 % dans le Val de Nièvre, 24 % dans le Val de Somme, 23 % dans le Pays du Coquelicot. Néanmoins, hors Amiens

Métropole, le secteur locatif joue un rôle essentiel dans l'accueil des populations des villes-relais : à Doullens 46 % de la population des résidences principales est locataire soit dans le parc privé, soit dans le parc aidé. À Albert 39 % de la population habite dans le parc locatif.

En 2005, le parc locatif privé du Grand Amiénois représente 31 000 logements. Il est concentré sur la métropole et particulièrement sur la ville-centre. Près de 70 % des logements locatifs privés sont localisés dans Amiens Métropole contre un peu plus de 6 % dans le Pays du Coquelicot et moins de 4 % dans le Sud-Ouest amiénois, le Doullennais et le Val de Nièvre et environs.

- ***Une sous- représentation des grands logements locatifs privés dans la métropole***

Le patrimoine locatif privé d'Amiens se compose principalement de petits logements, au détriment des grands logements : près de 55 % de l'offre se compose de T1 et T2 (contre 40 % en France), 25 % sont des T4/T5 et plus, contre 33 % au niveau national.

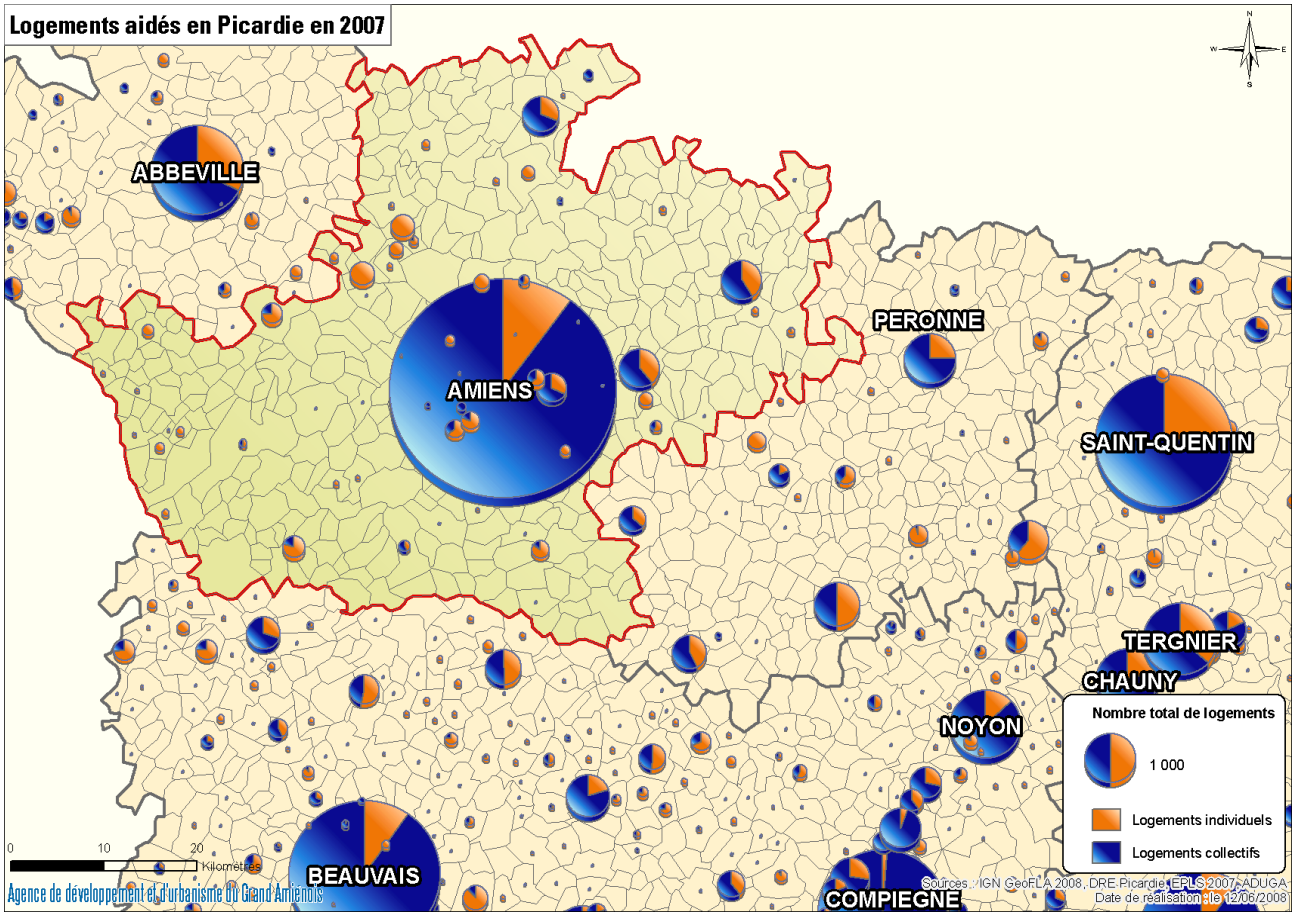
Dans les communes périphériques de l'agglomération, comme dans le reste du pays, le parc locatif se compose en majorité de logements T3/T4 à vocation familiale. Plus de 81 % du parc locatif privé est composé de maisons individuelles hors Amiens Métropole.

Une forte concentration des logements aidés dans Amiens Métropole

Dans le Grand Amiénois, le parc locatif aidé représente 18 % des résidences principales.

Ces logements se concentrent essentiellement dans Amiens Métropole (21 500 logements, soit 28,3 % des résidences principales) et en particulier dans Amiens (32,5 % des résidences principales).

Hors Amiens Métropole, l'offre de logements aidés se localise principalement dans les villes de Doullens (21 % des résidences principales), Corbie (23 %) Albert (13 %), et d'une manière plus hétérogène dans la communauté de communes du Val de Nièvre et environs.



- ***Un programme de rénovation urbaine qui a pris du retard dans Amiens***

Le programme ANRU représente une part importante dans l'équilibre démolition/reconstruction de la métropole : 914 démolitions pour autant de logements à reconstruire. Or, sur la période 2005-2008, le bilan de la programmation est de 306 logements démolis, contre 245 reconstruits et 76 logements programmés qui n'ont pas été réalisés.

- ***Un parc aidé composé pour trois quart de grands logements***

Hors Amiens Métropole et Doullens, qui totalisent respectivement 25 % et 26 % de logements T1 et T2, l'offre de logements aidés se compose essentiellement d'appartements à vocation familiale de type 3 et type 4. Dans le Val de Nièvre, 78 % des logements sont de type 3 et 4 ; 74 % dans le Pays du Coquelicot. La réalisation de logements de 3 et 4 pièces reste un objectif important pour les bailleurs dans la mesure où ces logements correspondent le mieux à la composition des ménages et à l'évolution des modes de vie.

Présence d'un parc privé ancien important et persistance dans certains secteurs d'un parc inconfortable

En 2005, plus de 45 % des résidences principales du Grand Amiénois ont été construites avant 1949. La présence de ces logements anciens est particulièrement marquée dans les EPCI de la Région de Oisemont (59 %), du Val de Nièvre et environs (58 %), du Bernavillois (56 %) et dans les communes localisées du Nord du Pays du Coquelicot.

Les territoires situés à l'ouest du pays restent plus marqués par la présence de logements inconfortables. En 2005, 14 % des résidences principales de la Région de Oisemont ne disposaient d'aucun confort sanitaire, 13 % dans le Sud-Ouest amiénois, et 10 % dans le Val de Nièvre et environs, contre 4,3 % en France.

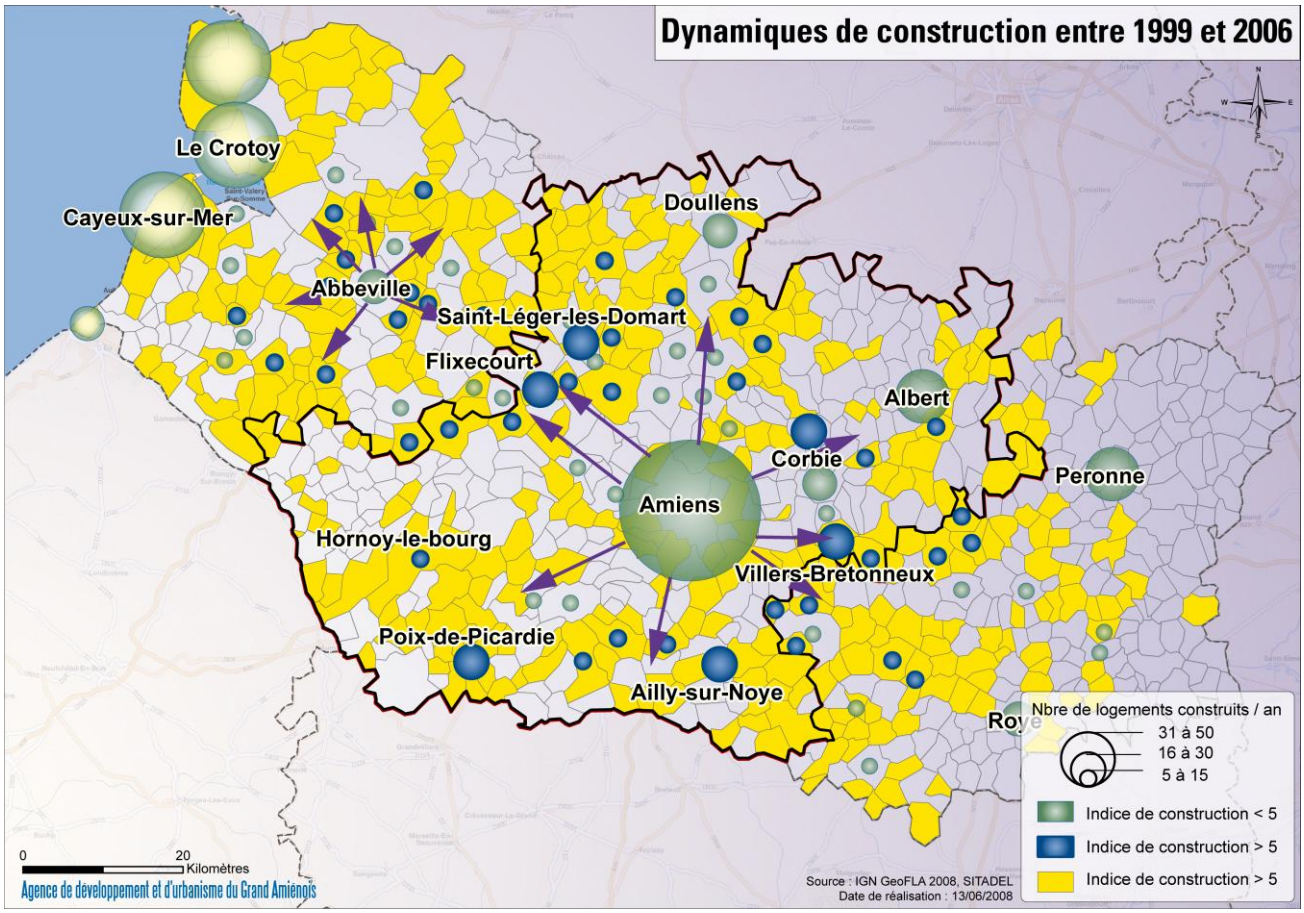
Par ailleurs, on évalue à plus de 11 200 les logements privés potentiellement indignes dans le Grand Amiénois en 2003. Leur volume est particulièrement important dans quelques communes du Doullennais, dans la Région de Oisemont et dans le Sud-Ouest amiénois.

TENDANCE N°3

Une implantation des ménages à la recherche de logements souvent loin des pôles urbains, favorisée par un bon maillage routier,
mais…
Un contexte énergétique qui remet en cause le choix d'éloignement domicile-travail et un bilan écologique peu favorable.

Vers une redistribution des dynamiques de construction de logements

Depuis 2004, tous les territoires voient leur rythme de construction s'accélérer. On assiste ainsi à une redistribution de la production de logements vers les territoires situés aux franges du pays. Ce sont les territoires les plus éloignés qui bénéficient des dynamiques de construction de logements les plus importantes.



Lecture de la carte :

- les aplats de couleur jaune correspondent aux communes dont l'indice de construction est supérieur à 5, mais où le volume de construction est inférieur à 4 logements par an (en 2005, l'indice de construction de la Somme était de 5,2) ;
- les cercles représentent les communes dont le volume de construction est supérieur à 4 logements par an ;
- les cercles verts représentent les communes où l'indice de construction est inférieur à 5 logements pour 1 000 habitants ;
- les cercles bleus représentent les communes où l'indice de construction est supérieur à 5 logements pour 1000 habitants ;
- les cercles évidés sur le littoral correspondent aux cas particuliers : sur le littoral l'activité de la construction neuve est liée en grande partie à la construction de résidences secondaires ;
- les flèches correspondent à l'éloignement de l'urbanisation depuis les pôles principaux d'Amiens et d'Abbeville.

L'analyse de la répartition des logements autorisés entre 1995 et 2006 illustre ces évolutions :

- entre 1995 et 1997, ce sont essentiellement Amiens Métropole et sa proche banlieue qui ont construit : au nord Villers-Bocage et Flesselles, à l'est Corbie, Fouilloy et Villers-Bretonneux, au sud Pont-de-Metz, Saleux, Salouel et Vers sur Selle ;
- durant la période 1998-2000, les dynamiques se sont éloignées d'Amiens Métropole : à l'ouest, un ensemble de petits pôles s'est dessiné autour de Vignacourt, Flixecourt, Berteaucourt-les-Dames, Saint-Leger-lès-Domart et Domart-en-Ponthieu. Au sud la dynamique s'est portée sur Poix de Picardie, Conty et Ailly-sur-Noye. Au nord-est Albert, Méaulte et Bray-sur-Somme émergent ;
- entre 2001 et 2002, on a assisté, à l'ouest, au renforcement de l'ensemble des petits pôles du Val de Nièvre et à un prolongement au-delà du pays. À l'est, Corbie a confirmé sa progression ;
- enfin sur la période la plus récente, 2004-2006, l'urbanisation s'est faite dans toutes les directions, chaque pôle étant renforcé par la dynamique de son propre territoire.

Cette redistribution est en grande partie liée à l'augmentation importante des prix du foncier et de l'immobilier dans la proche périphérie amiénoise.

Des choix de localisation résidentielle portés par les coûts du logement et le temps de transport par la route

▫ ***Des marchés fonciers et immobiliers de plus en plus spéculatifs***

Selon la chambre des notaires de la Somme, le prix au m² des terrains à bâtir dans le département s'est envolé depuis les 5 dernières années et particulièrement au cours de l'année 2005 : 44 % d'augmentation en 2005, contre 16 % en 2004 et 9 % en 2003.

L'augmentation constante des prix du foncier et de l'immobilier a concerné l'ensemble du pays : les secteurs les moins chers ont également vu leur prix progresser, mais les écarts entre les territoires se sont creusés. Entre 1997 et 2003, le prix moyen de vente des maisons anciennes dans la Somme a augmenté de 41 %. Celui des appartements anciens dans Amiens a augmenté de 38 % entre 2000 et 2004 et de 11 % entre 2005 et 2006.

▫ ***Des écarts qui se creusent entre les communes proches d'Amiens et les franges du pays***

Les prix varient fortement selon les secteurs géographiques. En 2006, un terrain de moins de 600 m² était 4,8 fois plus cher dans la périphérie amiénoise (64 900 €) que dans le secteur sud ouest du département (13 300 €). Un terrain compris entre 600 et 900 m² se vendait en moyenne 86 000 € dans la périphérie amiénoise, contre un peu plus de 27 000 € dans le Doullennais.

La rareté des terrains disponibles à la vente a amplifié ce phénomène, en particulier dans les secteurs où la pression est forte comme dans Amiens Métropole et sa périphérie proche.

En 2006, le prix moyen de vente d'une maison ancienne (plus de 5 ans) s'élèvait à 171 300 € dans la périphérie amiénoise, contre 108 700 € en moyenne à Albert.

Les prix des maisons anciennes sont globalement plus élevés dans les communes constituant la première couronne périurbaine de l'agglomération que dans la ville d'Amiens (la différence étant liée souvent à la surface du terrain qui accompagne la maison).

▫ ***Les appartements neufs : près de 3000 € le m² dans Amiens***

Dans les opérations de logements privés amiénoises les plus récentes, les prix sont élevés et comparables à ceux qui sont pratiqués dans les villes de l'Oise proches de la région parisienne.

Ce marché de plus en plus sélectif dans l'agglomération amiénoise et dans la première couronne périphérique contraint des ménages de plus en plus nombreux à s'éloigner des pôles d'emplois pour se loger à un prix abordable.

▫ ***Un bon maillage routier et une amélioration du réseau qui ont encouragé l'accès à ce foncier.***

Longtemps à l'écart des grands axes routiers, le Grand Amiénois est aujourd'hui desservi par un important réseau d'autoroutes grâce aux réalisations de :

- l'A 28, Abbeville – Rouen en 1994 ;
- l'A 16, L'Isle-Adam – Boulogne en trois sections de 1994 à fin 2006 ;
- l'A 29, Saint-Quentin – Rouen en deux sections de 2001 à 2005.

L'agglomération amiénoise est ceinturée par une rocade complète située de 3 à 6,5 km de son centre, réalisée en plusieurs étapes de mise en service de 1988 à 1998. Le viaduc Jules Verne, à l'est, a été doublé en 2003. La section entre Dury et Argœuves est à péage et supporte de ce fait un trafic moins élevé que le reste de la rocade. Des déviations ont également été réalisées dans les villes et villages traversés par des axes routiers importants, non doublés par des axes autoroutiers.

La réalisation de ces autoroutes et déviations a modifié les conditions d'accessibilité du territoire et le temps d'accès à l'agglomération amiénoise. Entre 1990 et 2007, la part d'habitants et d'emplois des communes du Grand Amiénois situées à moins de 5 km d'un diffuseur (aplats sur la carte) est passée de 56 à 70 %.

De 1999 à 2006, les indices de construction ont été plus élevés pour les communes desservies par un échangeur autoroutier (5,6 logements construits pour 1 000 habitants) que pour les communes desservies uniquement par une gare (5 logements construits pour 1 000 habitants).

La proximité du lieu de travail : un facteur de moins en moins déterminant

Alors que l'habitat se diffuse, l'emploi se concentre de plus en plus dans l'agglomération. Entre 1990 et 1999, les nouveaux emplois ont bénéficié à 5 EPCI mais se sont concentrés essentiellement dans Amiens Métropole, qui a gagné 4 115 emplois mais seulement 214 actifs occupés supplémentaires.
Les autres EPCI ont gagné des actifs occupés pour combler cet important différentiel. L'augmentation a surtout profité aux territoires les plus proches d'Amiens Métropole (Val de Somme, Bocage-Hallue, Canton de Conty, Val de Noye), à l'exception de la communauté de communes Ouest Amiens.
La poursuite de la concentration des emplois sur Amiens Métropole se vérifie sur les données de l'emploi salarié privé entre 1999 et 2004. Amiens Métropole concentrait ainsi en 2004, 75 % de l'emploi du Grand Amiénois contre 72 % en 1999 (Source : DADS FGE 2004).
Dans le même temps, la zone d'attraction des emplois salariés du pôle amiénois s'est élargie, surtout vers le sud et le nord-ouest, en direction de l'Oise et d'Abbeville.

Des choix de mode de vie aux conséquences multiples

▫ ***Des déplacements plus nombreux et plus longs***

L'augmentation du nombre d'actifs et d'emplois et la dissociation croissante entre lieux de travail et d'habitat ont pour conséquence l'augmentation du nombre et de la longueur des déplacements domicile-travail, notamment entre Amiens Métropole et le reste du Grand Amiénois.
En 1999, chaque jour, 21 000 actifs résidant dans le Grand Amiénois hors Amiens Métropole venaient travailler dans Amiens Métropole et en occupaient 25 % des emplois ; ils étaient 4 000 de moins en 1990. Cette tendance semble se poursuivre au regard de l'évolution de la part d'actifs salariés résidents du Grand Amiénois entrant dans Amiens Métropole pour venir travailler. Cette part est passée de 39 % à 43 % entre 1999 et 2004 (Sources : INSEE RGP 1999 champ salarié et DADS-FGE 2004). Cette évolution concerne tout le Grand Amiénois et plus particulièrement le Doullennais. En 1999, 21 % de ses salariés travaillaient dans Amiens Métropole contre 30 % en 2004.

Les salariés du Grand Amiénois quittant leur commune de résidence pour aller travailler sont toujours plus nombreux : de 58 % en 1999, ils sont passés à 63 % en 2004. Ils parcouraient en moyenne une plus longue distance, 33 km aller, soit 13 km de plus qu'en 1999. En 2004, la moitié d'entre eux travaillaient à plus de 15 km de leur résidence contre 12 km en 1999.

▫ ***La voiture : mode privilégié pour aller travailler***

En 1999, dans le Grand Amiénois, 70 % des actifs utilisaient la voiture pour aller travailler.
Ils étaient bien plus nombreux dans les communes situées dans un rayon de 20 km autour d'Amiens (hors zone agglomérée d'Amiens et vallée de la Somme) : de 80 à 95 %.
À l'inverse, ils étaient moins nombreux dans les pôles urbains : de 60 à 63 % à Amiens, Albert ou Doullens, de 67 à 69 % à Corbie, Ailly-sur-Noye ou Hornoy-le-Bourg et 58 % à Bernaville.

▫ ***Des conséquences économiques et sociales***

En 2004, les ménages français consacraient en moyenne 15 % de leur budget total aux transports et 12 % exclusivement à leurs voitures. C'était le poste le plus élevé après le logement et devant l'alimentation. Or le contexte énergétique a fortement changé : depuis 1990, le prix des carburants a doublé. Les ménages modestes, en l'absence de solutions alternatives à l'usage de la voiture, doivent faire des choix : limiter ou optimiser leurs déplacements, se priver sur d'autres postes ; à défaut, ils risquent d'être en difficulté financière. Cette

évolution est une tendance lourde considérée comme durable, elle remet en cause pour nombre d'habitants l'intérêt de s'installer loin de l'agglomération.

▫ ***Des conséquences sur la santé et l'environnement***

La circulation automobile est source d'accidents. 520 accidents ont eu lieu en 2006 dans le Grand Amiénois faisant 687 victimes dont 41 tués et 177 blessés hospitalisés. Seulement 22 % des accidents se sont produits dans le périurbain mais ils ont été beaucoup plus graves qu'en agglomération : ils ont causé la mort ou l'hospitalisation de 63 % des victimes.

L'augmentation du nombre et de la longueur des déplacements et la part importante de trajets effectués en voiture contribuent, à l'échelle mondiale, à l'épuisement des ressources en pétrole et aux émissions de gaz à effet de serre, donc au réchauffement climatique. Les véhicules particuliers pèsent 18 % dans le total des émissions de gaz à effet de serre du pays en 2004.

À l'échelle locale, la circulation automobile est source de bruit et de pollution de l'air.
En 2001 et 2002, la pollution de l'air dans les communes comprises à l'intérieur de la rocade d'Amiens à l'exception de Cagny aurait causé en moyenne, chaque année, 14 décès anticipés (toutes causes sauf accident), 25 admissions hospitalières pour motif cardiovasculaire et 8 pour motif respiratoire chez les personnes âgées de 65 ans et plus.
La diminution de 25 % de la moyenne annuelle de chaque polluant (ozone, dioxyde d'azote, poussières) permettrait d'éviter en moyenne 6 décès par an, toutes causes confondues sauf accident, et 14 hospitalisations pour motif cardiovasculaire ou pour pathologies respiratoires chez les 65 ans ou plus (Source : CIRE-INVS-DRASS-Atmo Picardie - février 2006).

Par ailleurs, cette périurbanisation a aussi pour conséquence une augmentation de la consommation d'espace pour l'urbanisation. Entre 1980 et 2002, la surface occupée par nouveau logement a été en moyenne supérieure de 50 % dans les communautés de communes du pays par rapport aux communes d'Amiens Métropole entourant Amiens.

Des conséquences qui pourraient remettre en cause ces choix à l'avenir

La France s'est engagée à stabiliser les émissions nationales de gaz à effet de serre en 2010 dans le cadre du plan Climat 2004 et a inscrit dans la loi de programmation énergétique leur réduction par 4 en 2050 par rapport à 1990.
Les mesures prises par le gouvernement suite aux conclusions du Grenelle de l'Environnement de septembre 2007, les fluctuations du coût du carburant et, à l'échelle locale, l'amélioration récente et à venir de l'offre de TER, pourraient amener les ménages à prendre dorénavant plus en compte la desserte en transports collectifs et la proximité du lieu de travail et des services dans leurs choix résidentiels. Elles devraient également inciter davantage les collectivités locales à rechercher une plus grande cohérence entre urbanisation et offre de transport dans leurs politiques d'aménagement.

TENDANCE N°4

Une offre de TER engagée dans une nette amélioration depuis la prise de compétence régionale qui concerne essentiellement l'agglomération centrale et les pôles secondaires à l'exception de Doullens,
mais…
Une redéfinition nécessaire de l'offre globale de transports publics concernant plus particulièrement le mode routier en territoire rural et en relation centres-périphéries.

Le transport de personnes, une compétence partagée entre plusieurs acteurs

L'organisation des transports publics au sein du Grand Amiénois est répartie entre plusieurs autorités organisatrices :

- la région Picardie, compétente depuis 2002 pour l'organisation et le financement des TER, de 5 lignes régulières d'autocar d'intérêt régional et des services de taxis-TER offerts en substitution de points d'arrêts ferroviaires ;
- le conseil général de la Somme, pour l'organisation de 53 lignes régulières d'intérêt départemental et de près de 1 500 circuits de ramassage scolaire ;
- Amiens Métropole, pour l'organisation des transports sur son périmètre : réseau de bus, transports scolaires urbains, Piéto+ et transport de personnes à mobilité réduite ;
- des communes ou groupements de communes, qui ont reçu l'accord du département pour assurer tout ou partie de l'organisation et de la mise en œuvre d'un service régulier ou d'un service à la demande à sa place : c'est le cas de la communauté de communes du Val de Noye pour le transport à la demande et de plusieurs régies intercommunales pour le transport scolaire des élèves de primaire.

Un regain d'attractivité pour les TER

▫ *Une étoile ferroviaire développée*

Six branches ferroviaires ouvertes au transport de voyageurs rayonnent depuis Amiens dans toutes les directions sauf le nord puisque la section Amiens – Doullens, n'est plus en activité depuis 1938. Les sections vers Lille, Abbeville, Paris, Compiègne et Saint-Quentin, bénéficient des meilleures fréquences : 17 à 40 arrêts dans les gares les plus importantes comme Albert, Corbie, Ailly-sur-Noye, Ailly-sur-Somme, Moreuil (hors Grand Amiénois) et Villers-Bretonneux ; la section vers Rouen est la moins bien desservie avec 12 arrêts par jour à Poix- de-Picardie.

En limite sud-ouest du territoire, la ligne de TER Le Tréport – Beauvais qui permet d'aller à Paris, suit la vallée de la Bresle dans le département voisin et dessert les gares d'Aumale et Blangy-sur-Bresle à raison de 7 arrêts par jour dans les 2 sens cumulés.

Dans le cadre du contrat de plan État-région 2000-2006 en cours d'achèvement, la région Picardie agit sur la modernisation du matériel roulant, la modernisation des axes vers Abbeville, Nesle et Compiègne et met en œuvre une politique tarifaire ambitieuse.

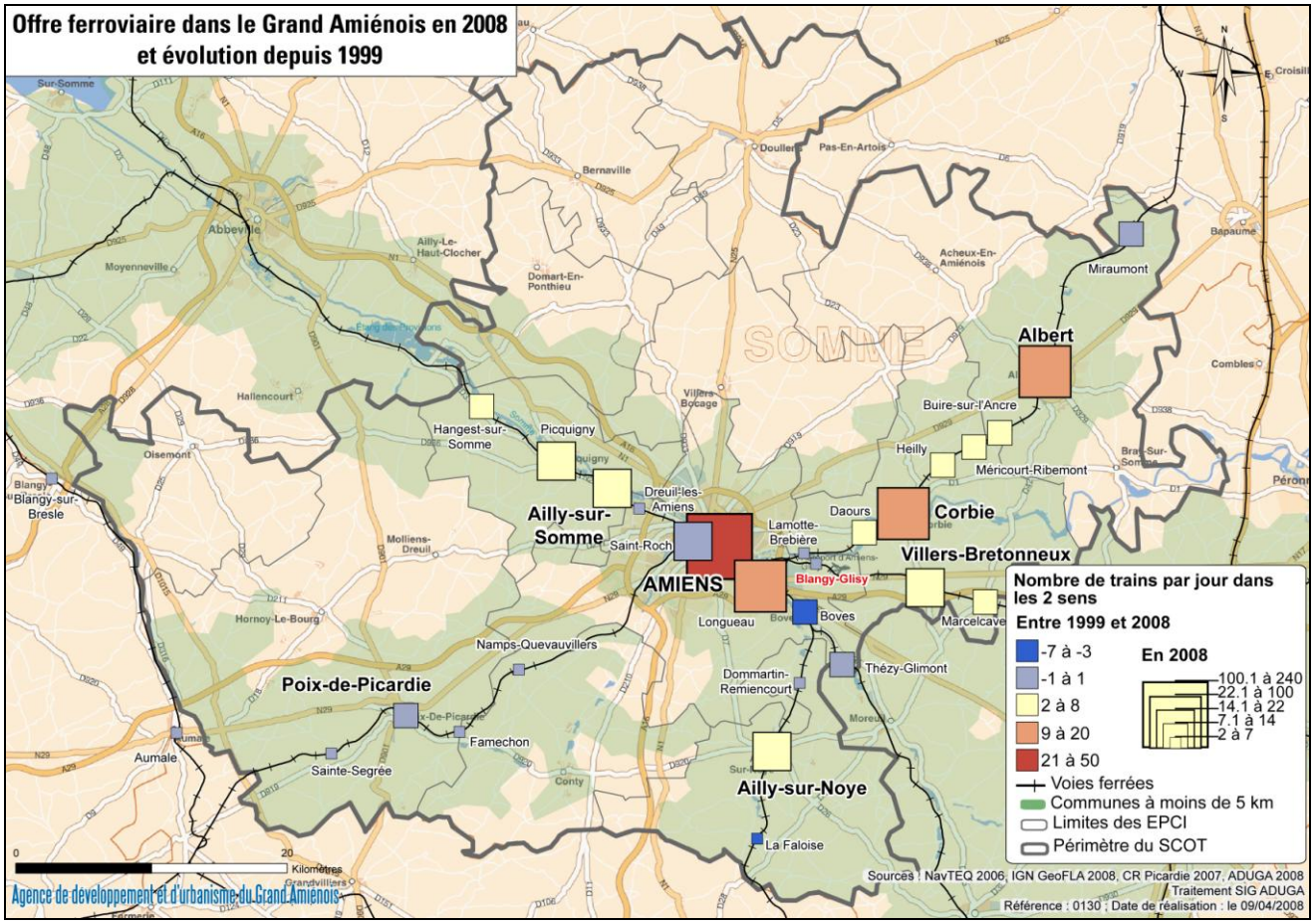
▫ *Une offre en progression*

Entre 1999 et 2008, l'offre globale (somme des arrêts par jour deux sens cumulés) sur les gares et points d'arrêts intéressant le Grand Amiénois (hors Amiens et Longueau) s'est accrue de 22 %, soit 2,2 % de progression moyenne annuelle.

Ce sont les gares des axes Amiens – Lille et Amiens – Saint-Quentin qui ont vu leur nombre d'arrêts de TER augmenter : à Corbie, il a doublé, passant de 20 en 1999 à 40 en 2008, à Albert il est passé de 27 à 41, à Villers-Bretonneux de 15 à 20, à Marcelcave de 9 à 12. L'augmentation des fréquences de passage sur l'axe Amiens – Lille a eu lieu principalement en 2004, celle sur l'axe Amiens – Saint-Quentin est plus récente (décembre 2007) et fait suite aux travaux de modernisation de l'axe.

▫ *Des perspectives de développement*

L'offre en TER sur l'étoile ferroviaire d'Amiens présente un fort potentiel de développement, mis en évidence par l'étude sur l'étoile ferroviaire d'Amiens tant par l'augmentation des fréquences que par la création de haltes ou de services diamétralisés (Albert – Abbeville, Ailly-Ailly). La réouverture au trafic voyageurs de la ligne Amiens – Doullens a également été étudiée et représenterait un investissement lourd : le coût de la seule remise à niveau de la voie (hors matériel roulant, suppression de passages à niveau), est supérieur à 100 milions d'euros.



Une offre de transports interurbains routiers peu adaptée à une clientèle d'actifs ou d'occasionnels

▫ ***Un seul axe fort : Amiens – Doullens***

Le réseau d'autocars du conseil général comprend 23 lignes régulières ouvertes à tous publics en période scolaire, 17 l'été. Il est organisé autour d'un pôle principal, Amiens, et de deux pôles secondaires, Albert et Doullens.

En dehors de la ligne 22, Amiens – Doullens (10,5 allers-retours possibles) et des lignes 29, Amiens – Conty – Crèvecœur, et 47, Amiens – Péronne (7 allers-retours par jour), les fréquences de passage sont faibles : 50 % des arrêts du réseau sont desservis au plus 2 fois par jour ; une fois le matin par un car qui permet d'arriver tôt dans le pôle de destination (Amiens, Abbeville, Doullens, Albert ou Péronne), une fois le soir par un autre car qui effectue le trajet inverse.

Le réseau est peu lisible pour les utilisateurs occasionnels compte-tenu de la diversité des itinéraires possibles pour une même ligne et du déficit de signalisation des arrêts. Les horaires des lignes et la tarification sont peu adaptés à une clientèle d'actifs.

Des transports urbains en quête d'attractivité

▫ ***Un réseau en étoile***

Le réseau Amétis comprend 25 lignes ouvertes à tous publics :

- 16 lignes régulières, toutes en passage ou en terminus à la gare du Nord d'Amiens ;
- 7 lignes de minibus aux vocations variées ;
- 1 ligne de transport à la demande entre le quartier Étouvie et l'Espace industriel Nord, avec prolongement jusqu'au pôle commercial Nord.

Il dessert 20 des 33 communes d'Amiens Métropole. 9 autres bénéficient d'une autorisation de trafic local : les lignes interurbaines du conseil général peuvent être

utilisées par des voyageurs, y compris scolaires, pour des déplacements internes à Amiens Métropole, ayant une extrémité dans ces communes, au tarif en vigueur sur le réseau urbain.

4 communes ne bénéficient pour l'heure d'aucune offre de transport collectif pour les déplacements internes à Amiens Métropole : Guignemicourt, Creuse, Clairy-Saulchoix et Remiencourt.

▫ ***Une offre et une fréquentation modestes***

Avec 27 km parcourus par habitant par an et 68 voyages par habitant par an en 2005, le réseau d'Amiens Métropole se situe sous la moyenne des réseaux des agglomérations du Bassin parisien et des agglomérations de 176 000 à 270 000 habitants.

▫ ***Une clientèle captive prédominante***

D'après les résultats de l'enquête montées-descentes de novembre 2006, la clientèle du réseau Amétis est composée de :

- 24 % d'actifs seulement ;
- 47,5 % d'étudiants et de scolaires ;
- 13 % de chômeurs ;
- 6 % de seniors et d'invalides ;
- 3,9 % d'apprentis ;
- 5,3 % sans profession.

Il s'agit donc principalement d'une clientèle de captifs des transports collectifs, mais le réseau fait l'objet d'améliorations pour augmenter la vitesse commerciale et attirer une clientèle plus large d'actifs et de clients occasionnels : sites propres pour les bus, système d'aide à l'exploitation, information des voyageurs aux arrêts et dans les bus…

Une intermodalité à développer

L'utilisation de plusieurs réseaux ou de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement est peu encouragée alors qu'elle est un facteur de report modal et de diminution des émissions de gaz à effet de serre.

La gare du Nord d'Amiens est le point de convergence des trains, cars interurbains et bus urbains, mais l'éloignement des lieux de correspondance possibles (gare SNCF, gare routière, arrêts de bus dispersés sur la rue Jules Barni, le boulevard Alsace Lorraine et le boulevard de Belfort) ne favorise pas l'intermodalité. Les correspondances entre les lignes interurbaines et le train sont néanmoins possibles et les trains en correspondance figurent sur les fiches horaires des lignes du conseil général.

En dehors des gares d'Amiens et de Longueau, il existe peu de possibilités d'échanges entre réseaux de transports collectifs ou avec les autres modes (voiture, vélo) : les correspondances entre trains et cars du conseil général ne sont possibles qu'à Albert et Corbie. Il n'existe pas non plus de service de transport à la demande effectuant du rabattement sur les gares. De plus, les différentes autorités organisatrices de transport appliquent chacune des tarifs différents, avec leur propre système de billettique, éditent le plan de leur réseau, communiquent via leur propre site Internet…

Des réflexions en cours visent cependant à favoriser l'intermodalité.
La SNCF, Amiens Métropole, le conseil général de la Somme et la région Picardie travaillent sur l'amélioration du fonctionnement du pôle multimodal de la gare d'Amiens.
A court terme, des écrans vont être installés en gare d'Amiens pour indiquer aux voyageurs descendant d'un train les correspondances possibles en autocar.
La région Picardie a confié une étude sur un système de télébillettique à la SNCF. L'objectif est de proposer un titre unique de transport valable sur les TER, les lignes interurbaines d'autocar et les réseaux urbains en priorité pour les abonnés. Les autorités organisatrices seront amenées à négocier pour que la tarification combinée revienne moins cher que l'achat de titres séparément. Amiens Métropole et le syndicat mixte des transports de l'Oise sont intéressés.
L'étude sur l'étoile ferroviaire d'Amiens réalisée sous maîtrise d'ouvrage de la région Picardie a identifié des potentiels de développement de l'intermodalité à long terme : la création de pôles d'échanges avec des lignes interurbaines d'autocar remaniées aux gares de Corbie, Albert, Ailly-sur-Noye, Poix-de-Picardie ou avec le réseau urbain à la halte de Boves et aux futures haltes potentielles et la création ou l'extension de parkings à proximité des gares.

TENDANCE N°5

Une offre d'équipements structurants (de santé, culturels, sportifs et commerciaux) qui se développe et contribue au renouvellement d'image de l'Amiénois et à son rayonnement régional,
mais…
Une concentration de ces équipements principalement sur la ville centre et dans une moindre mesure dans certains pôles secondaires, alors qu'une grande partie du territoire est faiblement dotée en commerces et services et peu desservie par les transports publics.

Un renforcement de l'offre d'équipements et de services dans l'agglomération amiénoise

Le Zénith, le renforcement de l'offre commerciale de l'agglomération amiénoise (Amiens Métropole réunit 67 % des commerces de plus de 300 m² du pays), la restructuration du CHU, les équipements sportifs d'envergure (le stade de la Licorne et le Coliséum) sont les signes d'une dynamique de concentration des équipements structurants dans l'agglomération amiénoise durant la dernière décennie.

Associée à un tourisme de niveau international porté par la cathédrale et les hortillonages, cette dynamique favorise une meilleure visibilité de l'agglomération amiénoise dans un espace régional élargi.

Un bon niveau d'équipement malgré quelques insuffisances

Confrontée à d'autres agglomérations comparables en nombre d'habitants, l'agglomération amiénoise apparaît comme bien dotée en matière d'équipements structurants[1] : Mégacité, CHRU, Université, école d'ingénieur, etc. Cependant, les secteurs de l'hôtellerie et de la restauration sont clairement sous-représentés dans la capitale régionale picarde. Cette carence ressort également lorsque l'agglomération amiénoise est comparée aux agglomérations moins peuplées et plus proches telles qu'Abbeville, Beauvais, Compiègne ou même Saint-Quentin.

Cependant, l'agglomération amiénoise propose une offre globale nettement plus étoffée que ces dernières, ne serait-ce que par la diversité des formations de l'enseignement supérieur, ses équipements culturels et de loisirs, etc.

Des pôles secondaires qui se développent et s'affirment

L'affirmation des pôles secondaires du pays passe, pour beaucoup, par leurs équipements commerciaux. Hors Amiens Métropole, près de 60 % des commerces de plus de 300 m² du Pays sont situés à Albert (22 %), Flixecourt (14 %), Corbie – Fouilloy – Villers-Bretonneux (13 %) et Doullens (11 %).

Ces « polarités secondaires » proposent une offre de services et d'équipements significative qui s'étoffe pour la plupart d'entre elles :

- Albert réunit un hôpital, des lycées, le théâtre du Jeu de Paume, des équipements touristiques liés au tourisme de mémoire ;
- Doullens réunit un hôpital, des lycées, une piscine, un cinéma, l'Agora qui regroupe les services sociaux et de l'emploi. Le commerce du centre-ville y connaît un dynamisme grâce à un groupement de commerçants (CADO) ;
- Corbie est équipée entre autres d'une piscine importante (la Calypso), d'un équipement médical de renommée nationale (centre de réadaptation cardiaque et centre de rééducation) et accueillera prochainement une médiathèque. Faisant partie de l'aire urbaine amiénoise, le pôle Corbéen se différencie d'Albert et de Doullens, nettement plus autonomes vis-à-vis de l'agglomération amiénoise.

[1] Cette comparaison est établie à partir de la base de données des équipements et services de Menighetti Programmation

Une tendance à l'appauvrissement de l'offre d'équipements et de services en milieu périurbain et rural

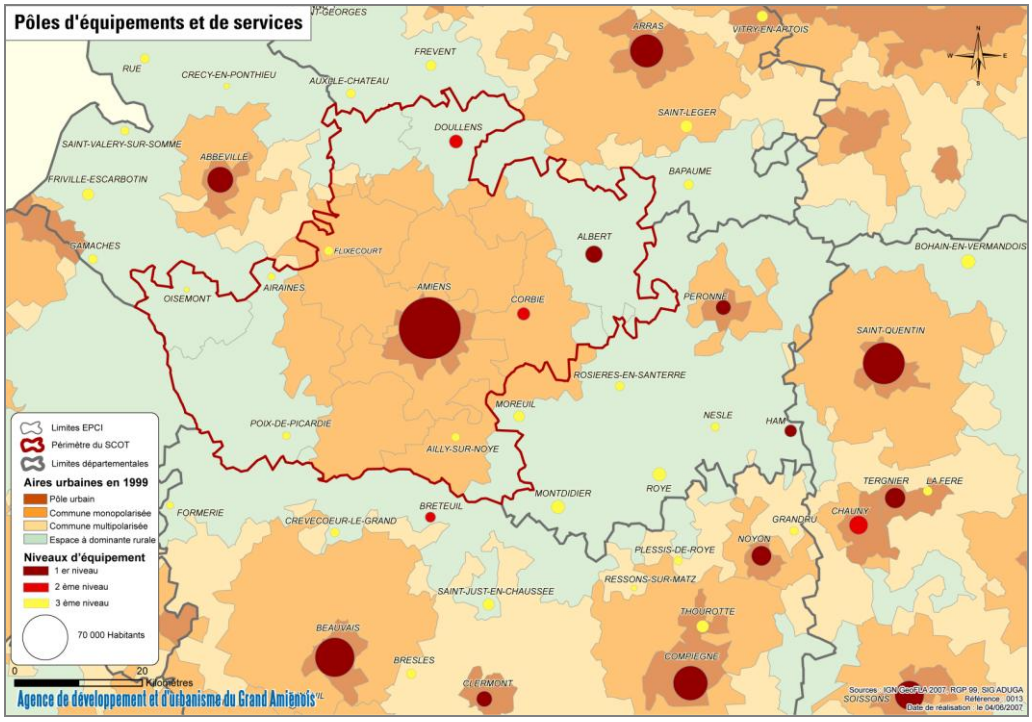
Ceci ne doit pas occulter le fait que l'offre et la diversité des services et des commerces de proximité s'appauvrissent dans les secteurs les moins densément peuplés. En 2007, sur les 380 communes du Grand Amiénois, seulement 57 disposent d'une offre de commerces et de services de base (boulangerie, bar, école ou poste), contre 71 en 1998. Environ 200 communes ne comportent aucun commerce

Le sud du pays est particulièrement concerné par ce phénomène qui, en outre, n'est pas contrebalancé par le renforcement d'un pôle secondaire dans ce secteur.

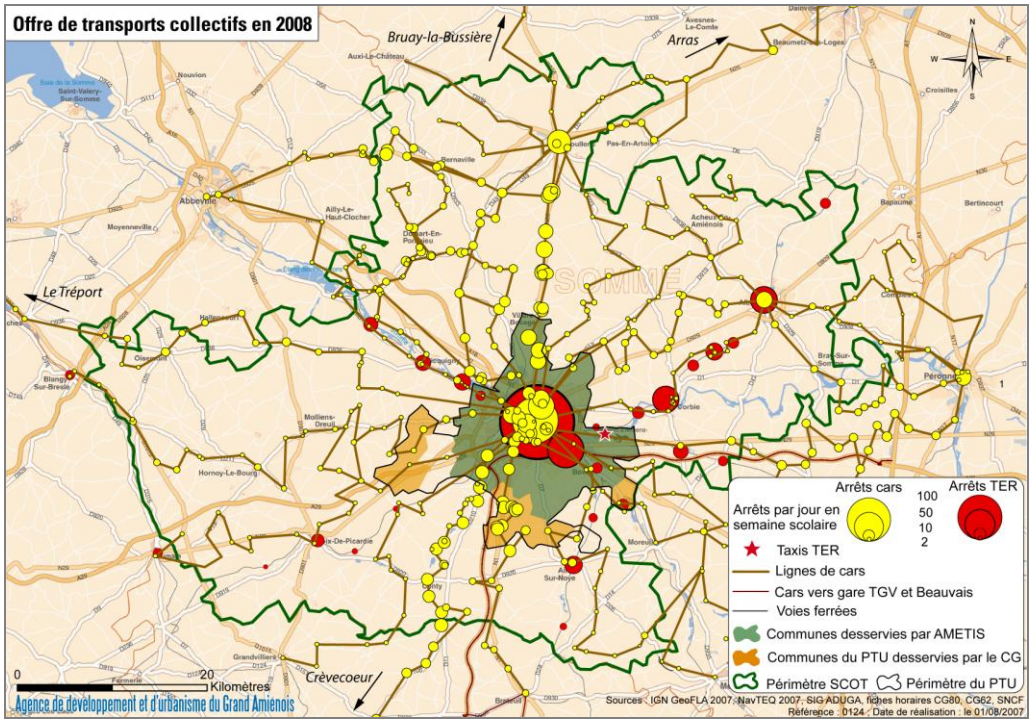
Cette caractéristique est aggravée par des lacunes significatives en offre de transport collectif

En effet, la superposition des différentes offres en transports collectifs dans le Grand Amiénois montre une inégalité dans l'accès aux transports selon les territoires. Le Sud-Ouest amiénois est peu desservi alors qu'il ne bénéficie pas d'une large gamme de services et d'équipements (la desserte TER de Poix-de-Picardie est de 12 allers-retours par jour). Doullens, troisième pôle d'emploi du pays après Albert, est desservie par la ligne d'autocar 22, seul axe fort du réseau du conseil général, à raison de 10 allers-retours par jour, mais cette desserte est cependant moins performante que celle d'Albert et Corbie (20 allers-retours TER par jour), alors que le Doullennais est l'un des secteurs où les ménages sont les moins équipés en voiture particulière et où le taux de chômage est le plus élevé.

Dans un contexte de faible densité et de diffusion de l'urbanisation, peu propice au développement de l'offre de transports collectifs, l'accès aux équipements et services est problématique pour la population non motorisée.



Classification des communes selon les niveaux d'équipement à partir des données de synthèse de l'inventaire communal de 1998, selon la variété d'équipements dont elles disposent sur leurs territoires, parmi une série de 36 équipements. Les communes de 1er niveau disposent des 36 types d'équipements, de 2nd niveau de 35 et le 3ème niveau de 30 à 34.



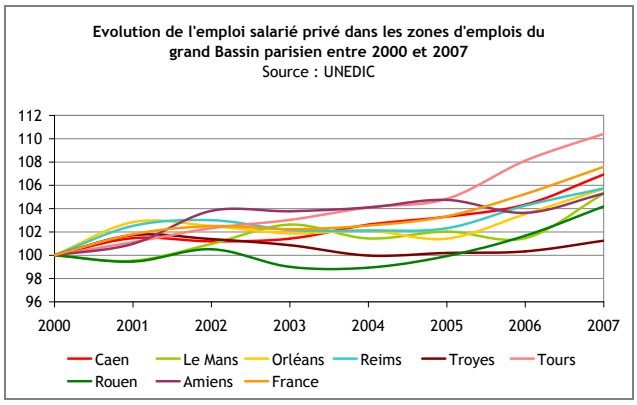
Le réseau interurbain d'autocars desservant les communes du Grand Amiénois est polarisé autour d'un pôle principal, Amiens, et de deux pôles secondaires, Albert et Doullens. Un axe « fort » se distingue nettement : la ligne 22, qui relie Doullens et Amiens en 30 à 55 minutes, avec 10 allers-retours. Deux autres lignes ont une fréquence inférieure (7 allers-retours par jour) mais néanmoins élevée par rapport aux autres : les lignes 29, Amiens – Conty – Crèvecœur, et 47, Amiens – Péronne. 50 % des arrêts sont desservis moins de 2 fois par jour.

TENDANCE N°6

Une agglomération créatrice d'emplois, dotée d'un tissu économique diversifié, qui se positionne sur des filières porteuses de développement, et relayée par le pôle d'Albert,
mais…
Une part importante du territoire qui ne bénéficie pas de cette dynamique, et une stratégie d'ensemble qui reste à élaborer.

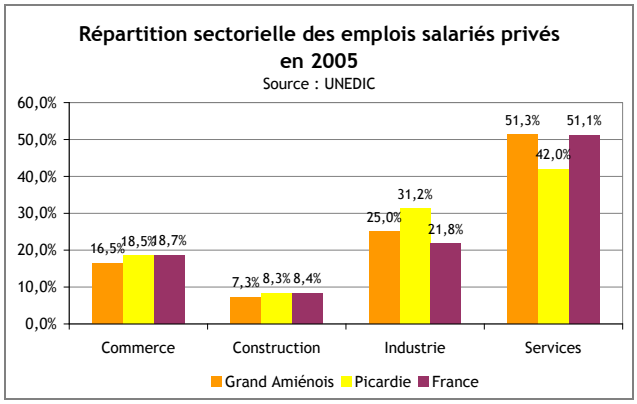
Une dynamique de création d'emplois

Malgré une année 2006 difficile (industries en crise, recul du travail temporaire, etc.), la création d'emplois dans le Grand Amiénois sur la période 2000 – 2007 reste dans la moyenne des zones d'emploi du Bassin parisien (+5,3 % contre +5,7 %) et représente un gain de plus de 4 100 emplois.



Une économie diversifiée qui s'oriente vers des filières porteuses

Le Grand Amiénois constitué autour de la capitale régionale est logiquement plus tertiarisé que généralement en Picardie (67,8 % de l'emploi contre 60,5 %).



La part d'emploi tertiaire (commerce et services) reste toutefois plus faible qu'en moyenne nationale (69,8 %). L'industrie, bien qu'en difficulté, reste une spécificité régionale et le Grand Amiénois se situe à mi-chemin entre moyennes régionale et nationale. Les secteurs de la construction et du commerce sont quant à eux moins représentés qu'aux échelles de référence.

En matière de stratégie économique, l'agglomération concentre ses efforts sur un certain nombre de filières pressenties comme porteuses de développement, où l'innovation est particulièrement présente, à savoir :

- la mobilité : cette filière regroupe à la fois le secteur du transport – logistique (en plein développement ces dernières années depuis l'amélioration de la desserte autoroutière) mais également les industries automobile et ferroviaire et ce à travers notamment le pôle I-Trans (pôle de compétitivité à vocation mondiale) dont le but est l'innovation dans le domaine du ferroviaire et des systèmes de transports terrestres (à partir de matériaux composites notamment) ;
- les TIC : les technologies de l'information et de la communication ont connu un démarrage très fort avec l'arrivée de nombreux centres d'appels. Aujourd'hui, l'objectif visé est celui d'accueillir des activités à plus forte valeur ajoutée, dont la zone Gare la Vallée sera la vitrine ;
- l'agro-industrie : organisée autour du pôle de compétitivité à vocation mondiale IAR (Industries et Agro-Ressources), la filière agro-industrie est bien implantée dans le Grand Amiénois : industriels, centre de valorisation des glucides et Codem (construction durable et éco matériaux) à Dury, laboratoire de recherche à l'Université de Picardie Jules Verne. Cette filière est vouée à devenir le fer de lance de l'ambitieux projet de développement de la zone Boréalia à l'ouest de l'agglomération ;

- la santé – le biomédical : malgré la présence locale de nombreux acteurs (UPJV, CHU, ANVAR, CVG, etc.) ainsi que celle d'outils industriels remarquables comme la Biobanque, la filière santé – biomédical peine à se développer par manque de valorisation économique des projets de recherche. Les nombreux projets en cours (regroupement CHU, valorisation de la Biobanque, etc.) devraient permettre à cette filière de gagner en visibilité ;
- autre filière d'importance et qui se développe : l'aéronautique. L'établissement Airbus de Méaulte qui compte 1 300 salariés mais dont l'impact est évalué à 3 000 emplois sur la région Picardie (effets indirects + effets induits), se prépare à entamer une véritable révolution technologique afin de passer des matériaux métalliques aux matériaux composites, avec à la clé la construction de nouveaux bâtiments et la création d'un Centre de Transfert Technologique dédié à la robotique et au composite. De nombreux emplois qualifiés sont projetés.

Mais une croissance inégalement répartie…

A l'échelle du pays, cette croissance de l'emploi s'appuie quasiment exclusivement sur l'agglomération d'Amiens (+4 000 emplois entre 2000 et 2005). Dans le reste du territoire, les pertes d'emplois sont plus fréquentes que les croissances (-630 emplois au total) et ce souvent à cause de la disparition d'établissements industriels. Seul le Pays du Coquelicot et son pôle aéronautique d'Albert - Méaulte fait figure de relais. Il en découle une concentration toujours plus forte des emplois sur l'agglomération. Amiens Métropole représentait 72,8 % de l'emploi salarié privé du Grand Amiénois en 2000 contre 74,8 % en 2005.

… et une vision d'ensemble qui reste à élaborer

Si la métropole dispose d'un service développement économique et d'une vision stratégique de son développement, ce n'est pas le cas pour le reste du Grand Amiénois, ce qui représente un frein à l'objectif d'un développement équilibré du territoire, auquel s'efforce de répondre le pays du Grand Amiénois.

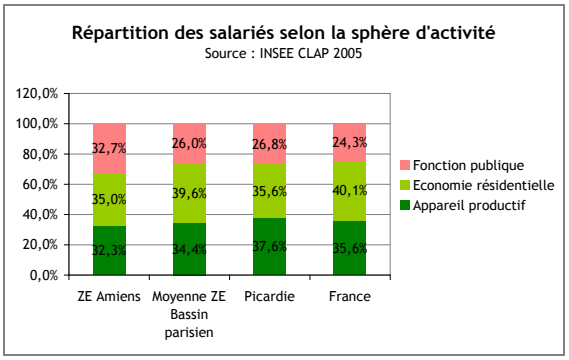
En matière d'espaces dédiés à l'accueil d'activités économiques, qui reste aujourd'hui un des leviers du développement économique territorial (35 % de l'emploi), le schéma des zones d'activité du Grand Amiénois, réalisé en 2006, a permis de poser les bases d'une stratégie de développement à l'échelle du pays. Avec un peu de recul et au regard des évolutions qui s'opèrent sur le terrain (nombreuses extensions en cours), il apparaît nécessaire d'actualiser et de rendre opérationnelle cette stratégie. Un système de péréquation fiscale, garant d'une coopération effective, doit il être envisagé ?

Dans le domaine de l'aménagement commercial, là encore une vision partagée à l'échelle du pays fait défaut. L'assouplissement de la réglementation pour les projets inférieurs à 1 000 m² de surface commerciale pourrait avoir comme conséquence l'implantation de magasins de type hard discount en périphérie, ce qui pourrait déséquilibrer l'offre commerciale de centre ville. De plus, l'ambitieux projet du Val de Somme qui pourrait venir contratrier la volonté de la métropole de ne pas créer de nouveaux pôles en "périphérie" atteste de l'importance d'élaborer une stratégie d'ensemble.

… ainsi que des filières à encourager

Afin de compenser la concentration des emplois dans la métropole, responsable de l'accroissement du nombre des déplacements domicile – travail et de leur allongement, par une dynamisation des territoires les plus ruraux du Grand Amiénois, les filières économiques du tourisme, des services à la personne, du commerce et de l'artisanat ainsi que de l'économie sociale et solidaire pourraient être encouragées (cf. schéma régional de développement économique). Elles constituent le meilleur moyen de maintenir une offre de proximité et représentent des potentialités d'emplois dont il est malheureusement difficile d'appréhender l'importance.

Selon l'INSEE, le poids relatif de l'économie résidentielle (services à la population de type marchands, commerce de détail, etc.) en Picardie est inférieure de presque 5 points par rapport à la moyenne nationale (35,6 % contre 40,1 %) ; ceci a pour corollaire la prégnance de l'emploi industriel dans la région.



L'économie résidentielle est également peu développée dans la zone d'emploi d'Amiens et ne représente que 35 % des salariés contre près de 40 % en moyenne dans les zones d'emploi comparables du Bassin parisien. La faible densité de population et le niveau de revenu de la population locale explique en partie cet état de fait. Une autre cause tient à la très forte représentation des emplois de la sphère publique (32,7 % contre 26 % en moyenne dans les ZE du Bassin parisien). Cette surreprésentation de la sphère publique est liée au statut de préfecture régionale de la ville d'Amiens et à la représentation de tous les services déconcentrés de l'État (ainsi qu'aux grands équipements tels que le CHU ou l'université de Picardie Jules Verne).

Les résultats de l'étude spécifique menée sur le potentiel de développement du secteur des services à la personne dans l'agglomération amiénoise, rejoignent les conclusions de l'étude de l'INSEE sur le fait que le revenu est le principal frein au développement du secteur, suivi du manque de communication et de la complexité du système. Le potentiel de développement le plus élevé concerne l'entretien (bricolage), la livraison de courses à domicile, la collecte et livraison de linge et la garde d'enfants.

TENDANCE N°7

Une régression du taux de chômage depuis une dizaine d'années,
mais …
Une part importante de la population qui n'a pas accès à l'emploi par défaut de formation de base et un décalage qui reste marqué entre les attentes des entreprises et le niveau du bassin d'emploi amiénois fragilisé notamment dans sa composante industrielle.

Une situation de l'emploi qui s'améliore…

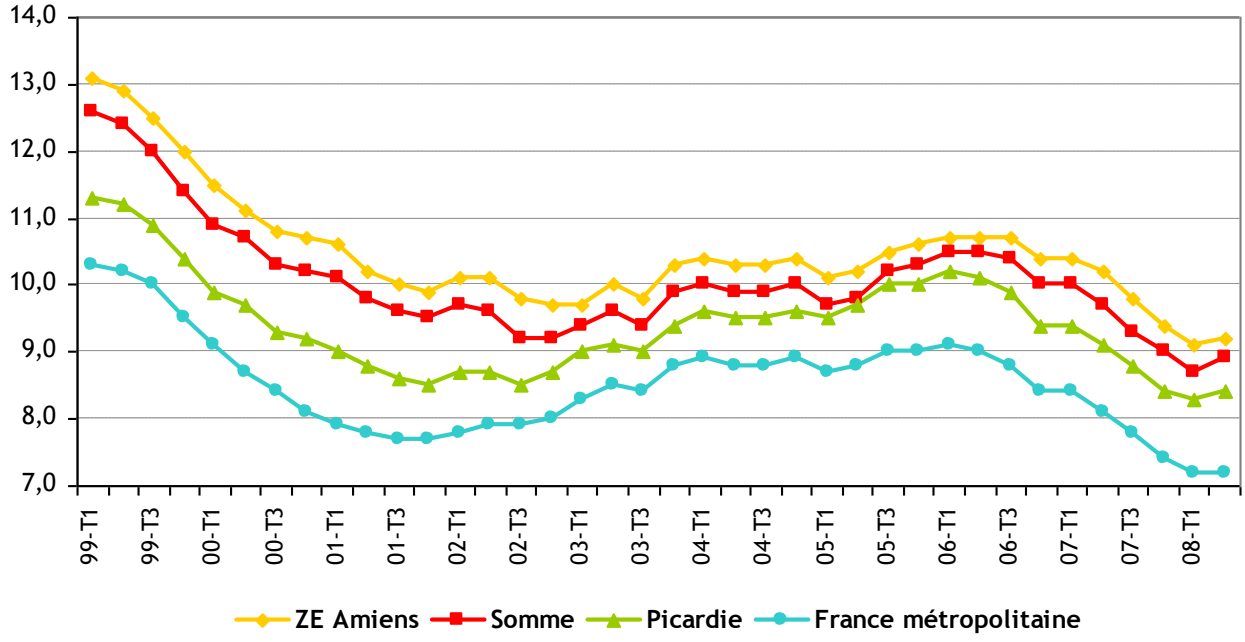
Le taux de chômage INSEE au 30 juin 2008 pour la zone d'emploi d'Amiens s'établit à 9,2 % soit 2 points au-dessus de la moyenne nationale (7,2 %), presqu'un point au-dessus de la moyenne picarde (8,4 %) et 0,3 point au-dessus de la moyenne départementale (8,9 %). Le marché du travail demeure donc plus dégradé qu'à ces trois grands échelons d'observation, mais la tendance est à la baisse et l'on constate même un certain resserrement des écarts sur longue période. En effet, de presque 3 points début 1999, l'écart entre le taux de chômage de la zone d'emploi d'Amiens et celui de la France passe à 2 points mi 2008.

… mais des facteurs aggravants qui restent problématiques

Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce fort taux de chômage, dont en premier lieu la mutation de l'économie vers le tertiaire et le transfert de l'appareil productif vers "les pays à bas coûts". L'industrie étant localement très représentée, les effectifs salariés s'en trouvent durement affaiblis. Corrélativement à cette crise de l'industrie, se pose la question de la reconversion des salariés, cette difficile reconversion professionnelle venant aggraver la proportion de demandeurs d'emplois de longue durée, déjà surreprésentée sur notre territoire.

Évolution du taux de chômage entre 1999 et 2008

Source : INSEE



L'autre facteur de poids, sur lequel les moyens d'actions sont certainement plus "évidents", concerne le faible niveau de formation des habitants du Grand Amiénois.

La part des sans qualification (c'est-à-dire n'ayant aucun diplôme ou ayant un CEP ou un BEPC) est nettement supérieure à la moyenne nationale (50,1 % contre 45,4 %). A l'inverse, la part des diplômés du supérieur (≥BAC+ 2) est inférieure (15,6 % contre 17,6 %).

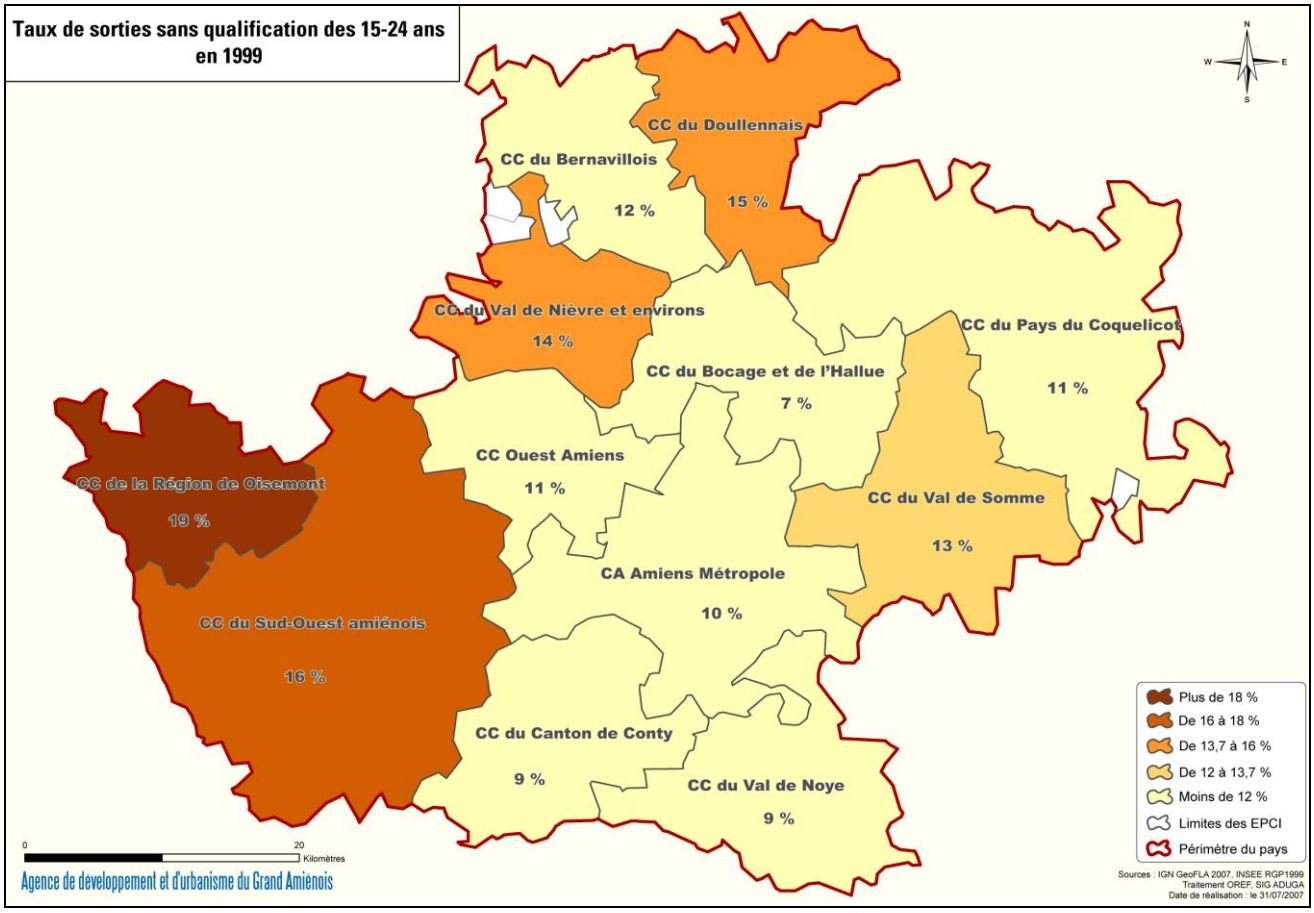
Chez les jeunes de 15 à 24 ans, la proportion des sans qualification est moins élevée qu'à l'échelle régionale (11,0 % contre 13,7 %) mais au dessus de la moyenne nationale (10,6 %). A l'échelle infra pays, les écarts sont toutefois importants : les sorties sans qualification varient de 19 % sur la communauté de communes de la Région de Oisemont à 7 % sur la communauté de communes du Bocage-Hallue.

Enfin, le travail temporaire, qui représente un facteur de précarité, est particulièrement développé sur notre territoire (6,6 % en 2005 contre 4,1 % au niveau national) et contrairement à la tendance nationale celui-ci continue de progresser (+ 23,1 % entre 2000 et 2005 contre – 2,8 % au niveau national).

… et des potentialités mal exploitées

La surreprésentation de jeunes du Grand Amiénois à la recherche d'un emploi confirme un sentiment partagé au sein des responsables des structures d'aide à l'emploi, à savoir l'inadéquation emploi – formation ; cette inadéquation étant d'autant plus préjudiciable qu'il existe des filières dites "en tension", c'est-à-dire des filières connaissant des difficultés de recrutement. C'est le cas pour les filières des services à la personne et du bâtiment et travaux publics notamment.

Ce constat est national et touche tous les niveaux de formation ; il révèle le décalage persistant entre les aspirations des futurs diplômés et les besoins réels en recrutement des entreprises.



TENDANCE N°8

Un pays doté d'une université qui se modernise et qui développe son attractivité à l'échelle de la région,
mais…
Dont le rayonnement reste limité dans le contexte concurrentiel du grand Bassin parisien et s'appuie encore peu sur le potentiel local en recherche et développement.

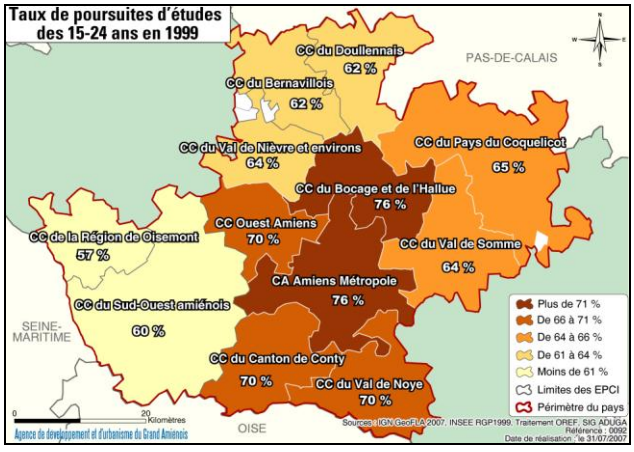
Un regain d'attractivité…

Après avoir connu plusieurs années de diminution des effectifs inscrits, l'université de Picardie Jules Verne semble se renforcer grâce notamment à un élargissement significatif de l'offre de formations depuis la réforme LMD (Licence-Master-Doctorat) de 2004. Il s'en est suivi une progression des effectifs, alors que la tendance nationale est à la baisse.

… mais des difficultés à surmonter…

Cela étant, la proportion de jeunes Picards poursuivant des études supérieures demeure inférieure au niveau national (9,6 % de l'ensemble des effectifs scolarisés au niveau régional contre 16 % en France Métropolitaine).

Même si, avec un taux de poursuite d'études des 15-24 ans (proportion d'individus scolarisés dans cette tranche d'âge) de 71,1 %, le Grand Amiénois, qui bénéficie de la proximité du pôle universitaire majeur d'Amiens, se place au-dessus de la moyenne nationale (67,2 %), ceci ne se retrouve dans aucun autre territoire de Picardie.



Les taux de poursuites d'études dans les territoires ruraux du Grand Amiénois sont nettement plus faibles que sur Amiens Métropole et varient de 57 % sur la Communauté de communes de la Région de Oisemont à 76 % sur la communauté de communes Bocage-Hallue.

Ces inégalités de poursuites d'études sont fortement corrélées aux indicateurs socio-démographiques : la Région de Oisemont est la communauté de communes où les revenus de la population sont les plus faibles, alors que celle de Bocage-Hallue présente les revenus fiscaux les plus élevés du Grand Amiénois.

… et un exode des bacheliers picards encore trop important

Enfin, bien qu'en hausse, l'attractivité de l'UPJV reste limitée et la Picardie souffre d'un exode endémique de ses bacheliers. En effet, parmi les bacheliers picards qui poursuivent des études supérieures, 30 % d'entre eux décident de le faire dans une autre académie, essentiellement dans les régions limitrophes que sont l'Île-de-France, le Nord-Pas-de-Calais et la Champagne-Ardenne.

Les "entrées" dans l'académie (c'est-à-dire les bacheliers arrivant d'une autre académie) ne compensent pas les "sorties". Ainsi, parmi les nouveaux bacheliers inscrits en 1ère année d'une des grandes filières de l'enseignement supérieur de l'académie d'Amiens, seulement 12,5 % d'entre eux ont obtenu leur baccalauréat dans une autre académie.

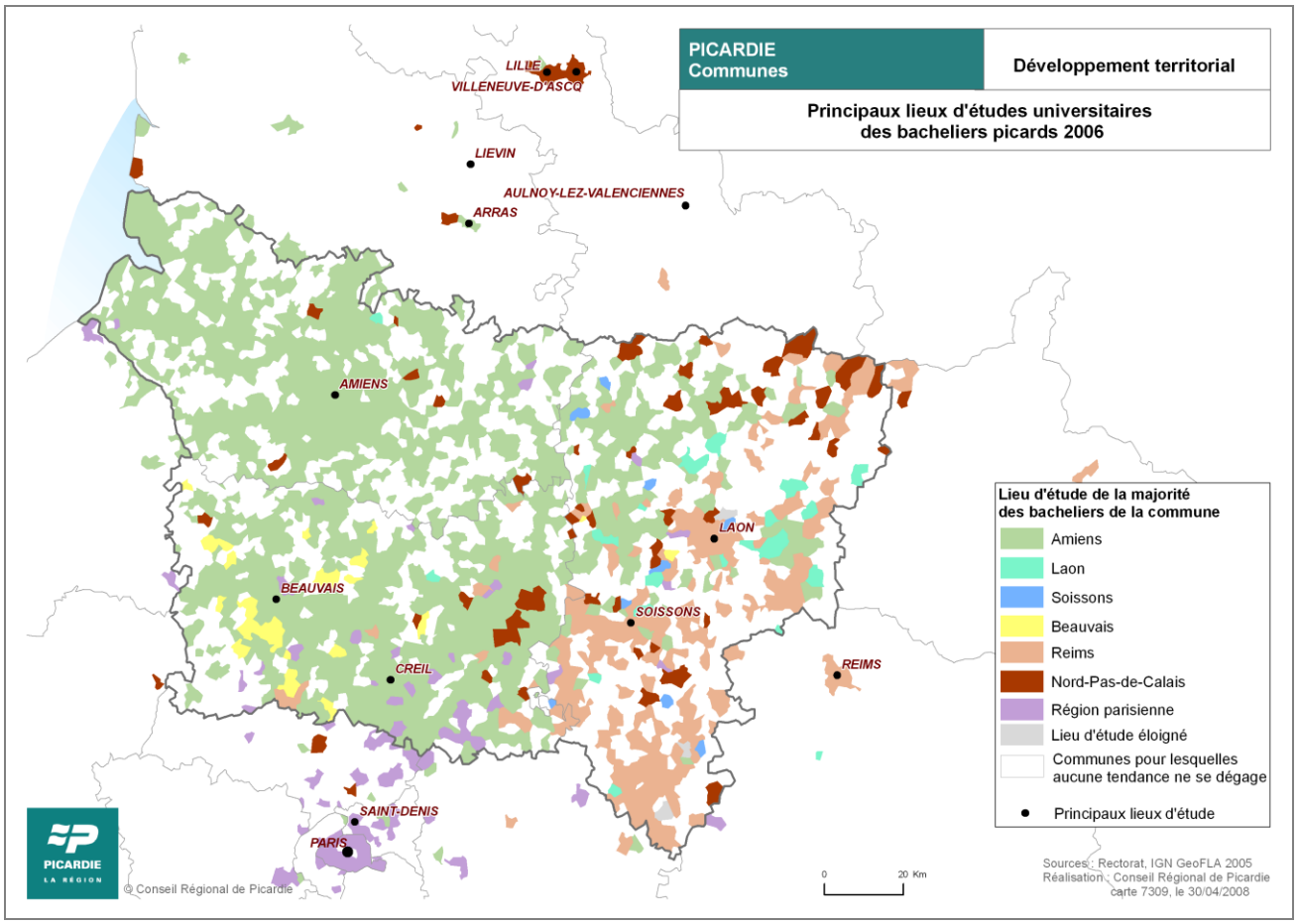
La carte des lieux d'études supérieures des bacheliers (cf. page suivante) illustre bien l'influence des régions limitrophes et en premier lieu celui de la Champagne-Ardenne et du bassin rémois sur toute la partie est de la Picardie.

Les perspectives

L'UPJV envisagerait de s'associer avec les universités technologiques de Troyes et de Compiègne ainsi qu'avec l'université de Reims. L'objectif étant d'atteindre une masse critique, l'association devrait regrouper 50 000 étudiants, afin d'acquérir une meilleure visibilité et peser dans le paysage universitaire français.

A noter également, à l'horizon 2020, le projet de campus universitaire sur le site historique de la citadelle d'Amiens qui devrait rassembler les UFR (Unités de Formation et de Recherche) d'histoire - géographie, de langues, de lettres, des sciences humaines et sociales ainsi que l'IUFM, et qui pourrait contribuer à renforcer l'image de l'UPJV.

Enfin, le travail mené en collaboration entre l'UPJV et les pôles de compétitivité I-Trans et Industrie et Agro-ressources, pourrait permettre à l'université de jouir d'une véritable reconnaissance dans ces filières d'excellence que sont le transport, l'énergie et les agro-ressources.



TENDANCE N°9

Un réseau d'infrastructures de déplacements aux échelles interrégionale et régionale qui s'est étoffé dans le domaine autoroutier et s'améliore dans le domaine ferroviaire,
mais…
Une capitale régionale qui a encore peu développé les relations avec ses voisines hors Île-de-France et qui reste mal reliée au réseau ferroviaire à grande vitesse et aux transports aériens.

Un réseau autoroutier étoffé et récent

Situés à l'écart des grands axes autoroutiers jusqu'en 1994, le Grand Amiénois et la capitale régionale bénéficient aujourd'hui d'une desserte autoroutière étoffée. Amiens se situe ainsi à la croisée d'axes de transit la mettant en relation avec Paris et la Côte d'Opale par l'A 16, la côte Normande et Reims par l'A 29. L'est du Grand Amiénois est tangenté par l'autoroute A 1 (Paris – Lille), et l'ouest par l'A 28 (Abbeville – Rouen – Le Mans – Tours). Cette desserte constitue un atout pour l'attractivité économique, résidentielle et touristique du territoire.

Des efforts sur les relations interrégionales nord-sud en train

▫ ***Des relations privilégiées avec Paris***

Une seule ligne interrégionale, la ligne Corail Intercités, Paris – Boulogne traverse le Grand Amiénois. Toutes les autres lignes, exclusivement de TER, rayonnent en étoile depuis Amiens.

En 2007, les relations en train sans correspondance entre Amiens et les principales villes des régions voisines sont privilégiées avec Paris (22 allers-retours par jour), Lille (11 allers-retours par jour) et Boulogne (8 allers-retours par jour), mais les relations transversales sont peu performantes par rapport à la voiture et peu développées puisqu'on compte 4,5 allers-retours par jour vers Rouen et 1,5 vers Reims.

La mise en service du TGV Nord en 1993 et celle du Thalys en 1997 avaient entraîné des baisses de niveau de service sur les lignes Paris – Lille et Paris – Saint-Quentin. Depuis 1999, le nombre d'allers-retours Amiens – Paris et Amiens – Lille a augmenté de respectivement 6,5 et 2,5.

▫ ***Des projets sur les relations avec Paris et Boulogne***

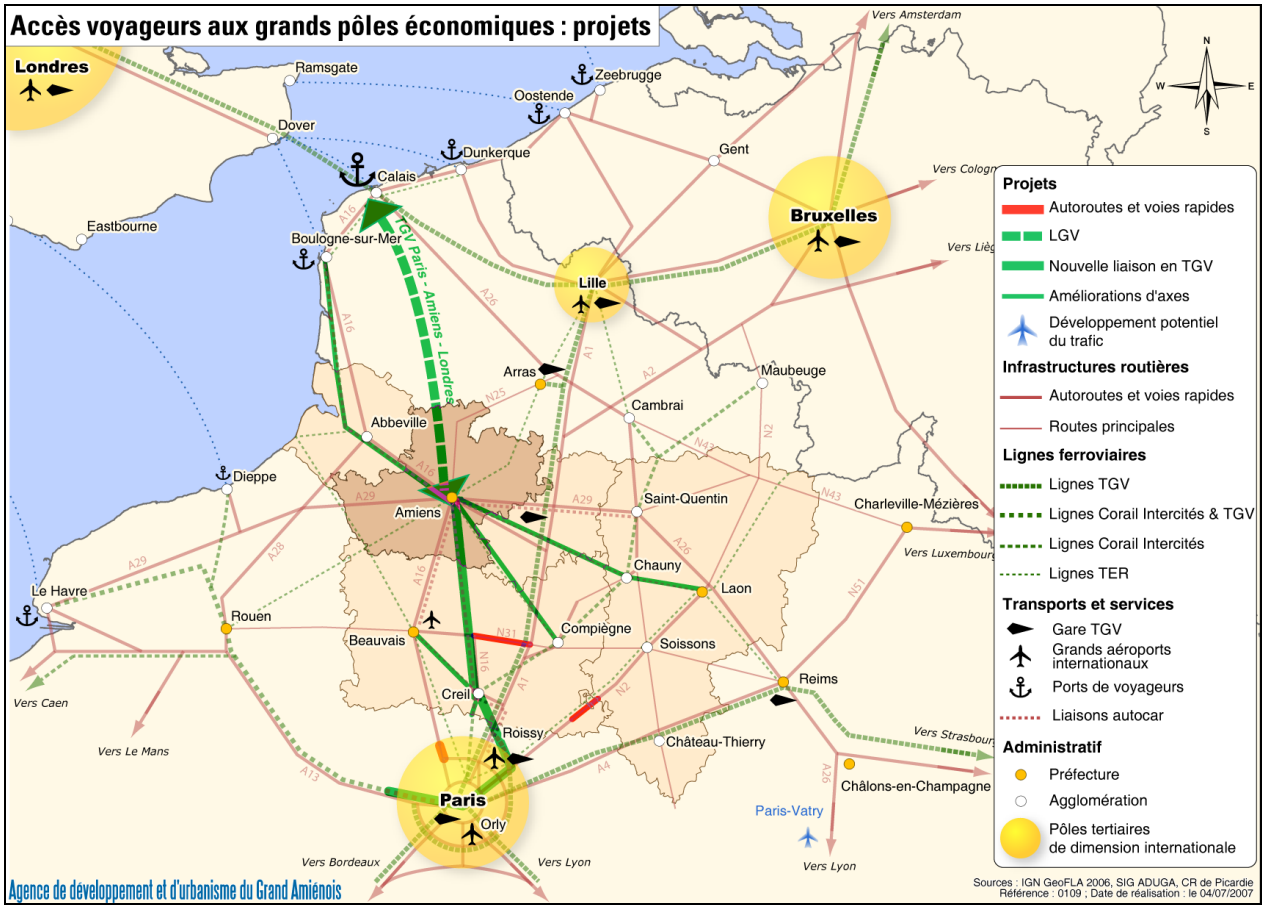
Les difficultés de circulation en entrées et sorties de la gare du Nord à Paris sont actuellement un frein au développement du trafic TER avec Paris et ont des répercussions sur la ponctualité des trains. La création d'une troisième voie entre Creil et Chantilly, qui permettrait d'assurer une meilleure régularité des trains à l'abord de la région parisienne, ainsi qu'une étude globale de l'accès ferroviaire de la Picardie à l'Île-de-France sont programmés dans le cadre du CPER 2007-2013.

Sur la partie picarde de l'axe Amiens – Boulogne, le CPER 2007-2013 prévoit des travaux de signalisation qui permettront notamment d'augmenter la capacité totale (6 à 7 trains par heure au lieu de 3 à 4 actuellement) et d'améliorer la fluidité et la régularité de tous les trains, ainsi que la poursuite des études d'électrification.

Des relations régionales en transports collectifs fortement concurrencées par la voiture mais objet d'améliorations

Plus de 100 000 Picards travaillent en région parisienne. L'offre ferroviaire picarde est, de ce fait, très tournée vers l'Île-de-France pour satisfaire cette demande, au détriment des relations au sein de la région. La présence d'un réseau autoroutier performant et la faiblesse des relations en train avec les villes picardes situées en dehors des axes Paris – Amiens – Boulogne et Amiens – Lille jusqu'à une période récente ont joué en défaveur de l'usage des transports collectifs. Mais la région Picardie investit pour opérer un rééquilibrage de l'offre de TER et des pratiques.

Dans le cadre du contrat de plan État-région 2000-2006 en cours d'achèvement, elle agit sur la modernisation du matériel roulant, des infrastructures et des gares et une politique tarifaire ambitieuse.



▫ ***Des relations avec les chefs-lieux de l'Oise et de l'Aisne picardes qui s'améliorent progressivement…***

Les chefs-lieux des départements voisins, Beauvais pour l'Oise et Laon pour l'Aisne, sont tous deux reliés à la capitale régionale par l'autoroute, en respectivement 45 minutes et 1h20.

Beauvais ne bénéficie pas d'une desserte directe en train, mais seulement d'une ligne d'autocar, la ligne 30. La région Picardie a pris la compétence sur cette liaison en septembre 2008 : 3 allers-retours supplémentaires dont 2 sans escale permettant de faire le trajet en 50 minutes au lieu d'1h25 sont désormais offerts, soit 11 allers-retours par jour au total. La tarification SNCF, avec la possibilité de souscrire un abonnement domicile-travail, est désormais proposée, ce qui permet de diviser par trois le coût du transport pour les salariés : l'abonnement passe de 270 à 98,20 €. Des cars neufs, accessibles aux PMR seront progressivement mis en service.

Amiens et Laon sont reliées en TER 9 fois dans chaque sens en 1h30 à 1h53 en 2008, contre 6 à 7 fois en 2007. Les travaux de modernisation de l'axe Longueau-Nesle, prévus au CPER 2000-2006, permettent de faire circuler plus de trains, à plus grande vitesse et avec moins d'écart entre eux. Ainsi, depuis le 9 décembre 2007, 3 trains ont été créés dont 2 en heure de pointe.

▫ ***… et aussi avec les autres villes picardes***

Les travaux sur la section Longueau – Nesle ont également bénéficié aux relations en TER entre Amiens et Saint-Quentin puisque 3 trains ont été créés : un aller-retour en milieu de journée et un aller en fin de soirée, portant à 9 le nombre d'allers et à 5 le nombre de retours. Cette offre a presque triplé depuis 1999.

L'axe Amiens – Montdidier – Compiègne, à voie unique, non électrifiée, fait également l'objet d'améliorations :

- modernisation des installations voyageurs des gares et points d'arrêts d'Amiens à Compiègne en 2003,
- mise en service de matériel rénové et renforcement des dessertes en 2003, avec 2 allers-retours

supplémentaires en milieu de journée et prolongement de deux circulations au départ de Montdidier et de Compiègne jusqu'à Amiens, pour atteindre 8 allers-retours au total ;
- renouvellement de l'infrastructure et redressement des courbes, installation de la nouvelle signalisation et automatisation des passages à niveaux de 2007 à début 2010.

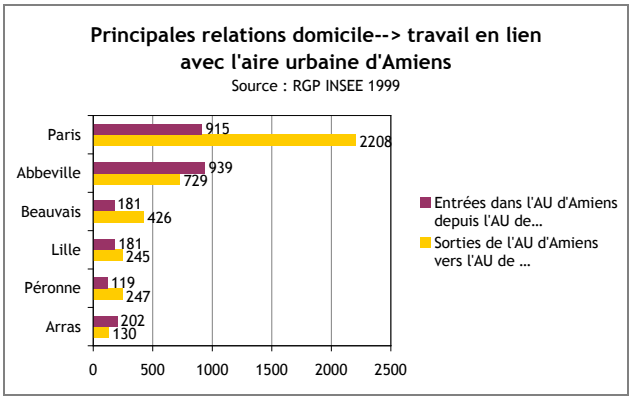
Les travaux, prévus dans le cadre du CPER 2000-2006, permettront de gagner 15 à 18 minutes sur le trajet Amiens – Compiègne, de relier les deux villes en une heure et de faire passer l'offre à 12 allers-retours.
La fréquentation de cet axe a progressé de 82 % entre 2002 et 2006.

Abbeville est la ville moyenne picarde qui bénéficie de la meilleure offre ferroviaire en lien avec Amiens avec 16 allers et 17 retours par jour en semaine, en 23 à 51 minutes. Cette offre est également concurrencée par l'autoroute A 16 qui permet de relier les deux villes en 45 minutes en voiture. L'axe Amiens – Abbeville – Rue fait aussi l'objet d'améliorations :
- modernisation des installations voyageurs des gares et points d'arrêts (travaux achevés sauf à Abbeville et Saint-Roch) ;
- modernisation de la signalisation (achèvement début 2010) qui permettra de faire circuler plus de trains.

La ligne d'autocar Amiens – Beauvais n'est plus gérée par le conseil général de l'Oise depuis le 1er septembre 2008, mais par la région Picardie. Elle a fait l'objet, à cette occasion, d'améliorations :
- la desserte a évolué avec 9 allers-retours dont 2 directs qui effectuent le trajet en 50 minutes du lundi au vendredi (au lieu de 8 allers et 6 retours auparavant en 1h10 au moins), 4 allers-retours le samedi (au lieu de 2), et 2 allers-retours le dimanche (au lieu de 0) ;
- les prix sont désormais calés sur la tarification SNCF et ont donc diminué. Le prix de l'aller-retour Amiens – Beauvais passe de 26 € à 18,40 € et l'abonnement Amiens – Beauvais est désormais de 98,20 €, soit une réduction de 64 %.

Des échanges domicile-travail faibles entre l'aire urbaine amiénoise et les autres aires urbaines à l'exception de celle de Paris

▫ ***Peu d'échanges avec les aires urbaines des régions voisines hormis celle de Paris***



En 1999, les échanges domicile-travail en lien avec l'aire urbaine d'Amiens sont les plus importants avec les aires urbaines de Paris (3 120), Abbeville (1 670), Beauvais (610) et Lille (430), bien reliées à Amiens par le train, à l'exception de Beauvais, qui bénéficie de l'A 16 depuis 1994.

Très peu d'échanges se font avec les aires urbaines de Reims et Rouen, qui, en 1999, ne sont pas bien reliées à Amiens ni en train, ni par autoroute, puisque la mise en service de l'A 29 est postérieure.

▫ ***Des déplacements vers l'Île-de-France qui semblent augmenter entre 1999 et 2005***

L'étude de l'ORT « Offre de transport et impacts sur les pratiques résidentielles en Picardie » tendrait à montrer une augmentation des déplacements domicile-travail entre Amiens et l'Île-de-France puisqu'elle fait état :
- d'une augmentation du nombre d'actifs abonnés entre les gares d'Amiens ou Longueau et Paris entre 1999 et 2006 ; on compte environ 890 actifs abonnés sur la liaison Amiens (ou Longueau)-Paris en 2006 ;
- d'une augmentation de 22 % du trafic SNCF entre 1999 et 2005 sur le segment des actifs abonnés effectuant le parcours entre Amiens (ou Longueau) et Paris ;
- d'une augmentation de 66 % entre 1999 et 2004 du nombre de migrants entre les zones picardes à plus de 110 km de Paris (Somme et Nord de l'Aisne) et l'Île-de-France.

Cette tendance pourrait être amplifiée par des stratégies de choix de résidence (pour les actifs travaillant en région parisienne) ou de lieu de travail (pour les résidents picards) encouragées par la tarification attractive, Picardie Pass'Actifs Paris (PPAP), créée en 2003 qui permet aux Picards travaillant à Paris de bénéficier d'une économie moyenne de 40 % par rapport au forfait SNCF.

Un accès indirect aux portes d'entrées sur les relations nationales et internationales : TGV et aéroports

L'accès aux aéroports internationaux et au réseau TGV depuis Amiens sans passer par Paris nécessite l'utilisation de la voiture ou d'un ou plusieurs modes de transports collectifs.

▫ *Gare TGV Haute-Picardie*

La gare TGV Haute Picardie, sur la ligne TGV Paris-Lille, à mi-chemin entre Amiens et Saint-Quentin, connaît un succès grandissant depuis 1993. Le seuil des 400 000 voyageurs par an a été dépassé en 2006.

Elle est accessible depuis Amiens par la route, par la RD 29 ou l'A 29 Amiens – Saint-Quentin grâce au diffuseur tout proche, ou par la ligne d'autocar SNCF qui relie Amiens et la gare TGV Haute Picardie en 35 à 40 minutes, 16 fois par jour.

En septembre 2007, 48 TGV (deux sens cumulés) s'y arrêtent chaque jour de semaine. Ils sont à destination ou en provenance de 12 villes françaises (principalement Lille Europe, à raison de 10 allers-retours par jour et Rennes, Nantes, Bordeaux et Marseille, à raison de 2 allers-retours par jour) et de Bruxelles.

▫ *Aéroport de Paris-Beauvais-Tillé*

L'aéroport de Paris-Beauvais-Tillé tient la 11^{e} place parmi les aéroports français les plus fréquentés. Son trafic est passé de 65 000 passagers en 1996, à 2 100 000 en 2007. Il doit son essor aux compagnies low-cost à partir de 1997. Ryanair, Wizz Air, Blue Air, Centralwings, Blue Islands proposent en 2008 des vols vers 22 destinations européennes. Il est accessible par la route via l'A 16 en 45 minutes au mieux ou par la ligne d'autocar TER Amiens – Beauvais en 1h15. Cette dernière, malgré des améliorations en septembre 2008 liées à la prise de compétence de la région Picardie, reste peu attractive pour ce type de déplacements, ses horaires restant peu adaptés aux horaires des vols (3 allers-retours Amiens-Tillé le samedi et aucun le dimanche).

▫ *Aéroport de Roissy-Charles de Gaulle*

L'aéroport Roissy-Charles de Gaulle est au premier rang des aéroports français pour le trafic de passagers, avec 56 millions de passagers en 2006, et au septième rang mondial. Plusieurs options sont possibles pour gagner l'aéroport depuis la capitale régionale en évitant Paris et inversement :

- par la route, via la RD 934 jusque Roye (ou l'A 29) puis l'A 1 ou via l'A 16 puis la RD 301 et la RD 104 en 1h20 au mieux ;
- en combinant la navette SNCF Amiens – gare TGV Haute-Picardie et le TGV : 8 allers et 9 retours par jour possibles en 1h07 à 1h24 ;
- en combinant le train jusqu'à Creil et la ligne d'autocar Picardie-Roissy (créée en 2003) : 10 allers et 5 retours possibles en 1h37 à plus de 3 heures.

À l'horizon 2012-2015, la création d'un barreau ferroviaire entre Creil et Roissy Charles de Gaulle permettra de diriger des TGV vers les gares d'Amiens et de Saint-Quentin depuis l'aéroport international, et inversement, en assurant un niveau élevé de confort pour la desserte régionale. Cette nouvelle liaison permettrait également l'accès de la plateforme de Roissy aux 15 000 Picards environ qui y travaillent en créant des possibilités de liaison TER.

Ce projet structurant pour la région a fait l'objet d'études d'opportunité dans le cadre du contrat de plan État-région Picardie 2000-2006. Trois variantes ont été identifiées par l'étude achevée fin 2004 sous maîtrise d'ouvrage RFF. Il s'agit maintenant d'engager la concertation préalable, les études d'avant-projet et d'utilité publique, inscrites aux CPER Picardie et Île-de-France 2007-2013. Ce projet apparaît d'autant plus important pour Amiens que le projet de LGV Paris-Londres par Amiens, bien qu'inscrit au CIADT de 2003, ne figure pas parmi les projets à lancer d'ici 2020 dans le projet de loi Grenelle I adopté par l'Assemblée nationale en octobre 2008. Le passage d'une LGV à Amiens devrait donc être reporté au-delà de 2020.

▫ *Aéroport d'Albert Picardie*

À 30 minutes en voiture d'Amiens, cet aéroport, mis en service en 2007 est exploité par Keolis et le groupe K pour 7 ans. Outre le transport de fret lié à l'usine aéronautique, le développement du trafic commercial y est envisagé (20 000 voyageurs par an à l'horizon 2014), ciblé sur une clientèle britannique venant visiter les sites de mémoire de la Grand Guerre.

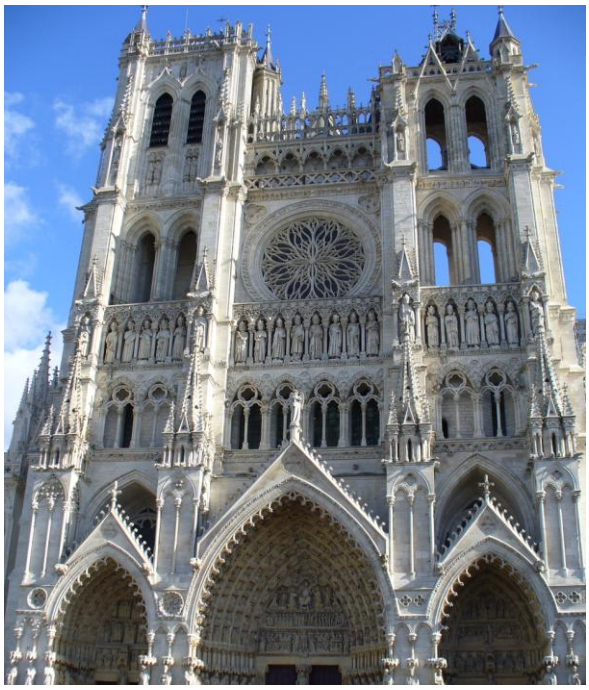
TENDANCE N°10

Des dynamiques touristiques qui s'organisent autour de la métropole amiénoise mais aussi sur l'axe interrégional du Souvenir et plus généralement à travers le thème de la nature,
mais…
Pas de coordination d'ensemble à l'échelle du pays, ce qui ne favorise ni la promotion, ni l'évaluation de l'offre et de l'économie touristique, ni la prospective.

Le tourisme présente un potentiel de développement économique intéressant pour le Grand Amiénois. En 2003, ce secteur représentait de l'ordre de 3 % de l'emploi salarié total du pays, contre environ 5 % à l'échelle nationale. Cependant l'activité touristique y apparaît assez dynamique en comparaison du secteur voisin de la Picardie maritime : l'emploi du secteur dans les zones touristiques "Grand Amiens" et "Centre Somme" (cf. carte page suivante) y concerne 2 540 salariés, contre 1 660 dans la zone "Côte picarde et arrière-pays".

On identifie deux principaux secteurs moteurs de l'attractivité touristique :

- Amiens et son agglomération, dont le patrimoine historique (cathédrale), naturel (hortillonnages) et culturel (musées) et le statut de capitale régionale font la notoriété ;



La cathédrale d'Amiens

- le "secteur du souvenir", qui s'étend sur le Pays du Coquelicot, le nord-est du département et une partie du Pas-de-Calais et qui constitue une destination très importante pour la clientèle anglo-saxonne en particulier.

Dans le reste du pays existe un tourisme plus diffus, rural, s'appuyant sur les richesses naturelles (vallées verdoyantes) et le patrimoine bâti (châteaux, usines emblématiques notamment) : la vallée de la Somme en amont d'Amiens, Doullens, Lucheux et la vallée de l'Authie, la vallée de la Nièvre, etc.

Dans chacune de ces entités touristiques, des actions sont menées qui contribuent à développer progressivement le tourisme dans le pays : on peut citer, dans le Pays du Coquelicot, la réflexion sur l'ouverture de l'aéroport Albert-Picardie aux tour-operators, le projet de création d'un village-vacances dans la vallée de la Selle, l'aménagement du chemin de halage de la Somme, …

Une coopération indispensable au sein du Grand Amiénois…

Au-delà de la stratégie touristique propre à chaque EPCI, la mise en réseau des acteurs se développe peu à peu. Une charte de coopération de sept offices de tourisme du Grand Amiénois a été signée en 2005 avec pour objectif de considérer comme une destination commune l'ensemble de leurs territoires (et ainsi de favoriser le rapprochement des structures d'accueil et mutualiser les compétences pour renforcer l'efficacité de leurs actions). L'office de tourisme d'Amiens Métropole anime par ailleurs une conférence des offices du tourisme du Grand Amiénois signataires de la charte.

Une mission d'animation de réseaux est aussi assurée par le Comité départemental du tourisme, en vue de mieux adapter l'offre à la demande et d'améliorer la qualité d'accueil. Des Clubs Destinations ont été créés à cette fin dans le département, dont un sur « Amiens et l'Amiénois », avec pour mission d'animer et mettre en réseau les acteurs touristiques, de susciter et mettre en

place des actions collectives, de favoriser les rencontres et échanges entre professionnels et institutions et de développer leur confiance dans la destination qu'ils représentent. Sur le plan pratique, des initiatives apparaissent pour élargir les offres initiales aux produits touristiques environnants. On peut citer par exemple les démarches en cours dans le Pays du Coquelicot, à destination de tour-operators britanniques, afin de proposer des séjours touristiques de plusieurs jours alliant découverte du Circuit du souvenir, découverte d'Amiens et de la baie de Somme.

Par son caractère transfrontalier à tous les niveaux, le réseau en développement des véloroutes et voies vertes contribue également au rapprochement des entités touristiques voisines, d'une région à l'autre mais également au sein même du Grand Amiénois. Ce réseau reste néanmoins largement à construire au sein du Grand Amiénois.

… mais une coopération à développer

Cependant cette coopération entre les acteurs du développement touristique est encore insuffisante face à la faible notoriété touristique du Grand Amiénois.

Le découpage touristique du département de la Somme ne fait pas du pays une entité à part entière sur cette thématique : alors que la majeure partie du Grand Amiénois correspond à la destination touristique « centre Somme », elle-même organisée autour de la destination « Grand Amiens » (qui correspond à Amiens Métropole), le Pays du Coquelicot est intégré à la destination « Est de la Somme et région d'Albert », qui bénéficie d'une promotion distincte.

Cette situation ne facilite pas le partage d'une stratégie commune, ni l'émergence d'autres entités touristiques telles que la vallée de la Somme dans son ensemble.

Une coopération renforcée parait également nécessaire dans la situation actuelle pour évaluer les résultats produits par les politiques publiques à différents niveaux, notamment pour ce qui est de l'application de la stratégie de développement touristique départementale (schéma départemental 2005-2008).

Une collaboration plus poussée entre les acteurs touristiques à l'échelle du pays permettrait aussi d'avoir une démarche prospective, anticipatrice, nécessaire pour préparer la filière aux évolutions des attentes et aux opportunités. En particulier, la création d'un Parc Naturel Régional, en projet dans le pays voisin de Picardie maritime, pourrait avoir des retombées touristiques pour le Grand Amiénois, par un afflux accru de touristes en basse vallée de la Somme notamment. À l'extrémité opposée et à proximité immédiate du pays (quelques kilomètres à l'est), l'aménagement projeté du canal Seine-Nord Europe pourrait également constituer une opportunité de développement en offrant une nouvelle porte d'entrée des touristes sur le territoire. Une coopération des acteurs du tourisme du Grand Amiénois permettrait de préparer l'accueil de ces nouvelles clientèles et de les amener à découvrir l'ensemble des richesses du pays.

TENDANCE N°11

Une activité agricole qui a démontré ses capacités d'évolution et d'adaptation tant sur les plans de la production, de la diversification, de l'environnement que de la maîtrise foncière,
mais…
Une terre qui ne favorise pas des usages agricoles diversifiés et reste parfois considérée comme une réserve d'urbanisation évidente, un patrimoine rural et des paysages bouleversés qui perdent de leurs qualités et des risques de ruissellements encore insuffisamment maîtrisés.

Des évolutions importantes au cours des dernières décennies

L'agriculture du Grand Amiénois a connu des évolutions très rapides au cours des trente dernières années. Elle est passée d'une activité très majoritairement familiale, sociologiquement très présente dans les communes, à une activité de plus en plus professionnelle, spécialisée, et dont les acteurs sont devenus minoritaires dans la société. Comme dans une grande partie de l'Europe, le nombre d'exploitations agricoles ne cesse de diminuer dans le Grand Amiénois depuis plusieurs décennies. Les exploitations présentes en 2000 ne représentaient plus que 57 % de celles existant en 1979. Cette évolution s'est accompagnée d'un agrandissement des exploitations : la surface utilisée moyenne des exploitations professionnelles a progressé de 80 % en 20 ans.

Sur le plan des productions, l'agriculture s'est adaptée à l'évolution des débouchés. Une des évolutions les plus significatives est la progression de la culture du colza, dont les surfaces ont plus que doublé depuis 1988, en raison notamment du développement de l'utilisation de cette plante pour la production de biocarburant. Certaines exploitations agricoles ont par ailleurs mis en place des activités de diversification complémentaires aux activités de production. L'agriculture du pays a ainsi su accompagner le développement du tourisme rural, proposant désormais une offre touristique presque équivalente à celle de la Picardie maritime.

Exploitations agricoles professionnelles proposant une activité touristique

Pays	2001	2004	2007
Picardie maritime	6	10	23
Grand Amiénois	11	20	20
Santerre Haute-Somme	8	10	10

Source : Guides « Bienvenue à la ferme » Picardie - éditions 2001, 2004, 2007-2008

Une profession agricole qui s'adapte aux nouvelles contraintes

Sur le plan environnemental, la profession agricole a également fait preuve d'adaptation. Depuis les années 90, les pratiques agricoles ont sensiblement évolué pour tenter d'enrayer la pollution des eaux souterraines par les pesticides et la présence excessive de nitrates : amélioration du stockage et du traitement des effluents issus des élevages, développement de la conduite raisonnée des cultures et de l'implantation de "cultures intermédiaires (pièges à nitrates)", actions de lutte contre les pollutions ponctuelles et accidentelles se sont progressivement étendus.

Sur le plan des emprises foncières enfin, la profession agricole a su imposer la mise en place de protocoles d'accord avec les maîtres d'ouvrage institutionnels des opérations d'aménagement, afin d'encadrer les acquisitions foncières et de faciliter l'adaptation des exploitations touchées. De tels accords ont par exemple été conclus pour les principales zones d'activité économique d'Amiens Métropole ou encore pour l'aéroport Albert-Picardie.

Des évolutions de l'agriculture qui transforment l'espace rural

Mais dans un contexte où la demande mondiale de produits agricoles se fait plus forte, la "consommation" de terres agricoles doit être surveillée. Environ 2 200 hectares (soit 100 hectares par an) ont en effet été urbanisés dans le Grand Amiénois entre 1980 et 2002. Dans un pays où l'usage agricole occupe encore près de 80 % de la surface, les parcelles agricoles sont encore parfois considérées comme une denrée abondante.

En outre, le développement de nouveaux types d'exploitations agricoles (maraîchères par exemple) est freiné par la difficulté à mobiliser du foncier pour concrétiser les projets.

Par ailleurs, l'évolution de l'agriculture s'est accompagnée d'une transformation du patrimoine et des paysages ruraux.

Une partie du bâti patrimonial est en état de délabrement avancé ; c'est le cas par exemple des granges en torchis. Le recul de l'élevage, la cessation d'activité de nombreuses fermes et l'agrandissement de nombreuses autres a conduit à l'abandon de beaucoup de ces bâtiments, devenus inutiles ou inadaptés aux nouvelles formes d'exploitation. Certains sont réhabilités dans des conditions différentes, s'habillant par exemple d'un bardage métallique.

Bâtiment agricole dans le Sud-Ouest amiénois

Le paysage rural a fortement évolué depuis plusieurs décennies. Les vastes paysages ouverts, autrefois vierges de toute urbanisation en dehors des villages et de quelques rares fermes isolées, ont vu l'apparition d'imposants bâtiments agricoles.

La raréfaction des prairies (leur superficie totale dans le pays a reculé de 26 % entre 1980 et 1992), l'agrandissement du parcellaire via notamment les remembrements ont fortement contribué à la banalisation des paysages agricoles, en supprimant progressivement de nombreux éléments fixes du paysage (haies, bandes enherbées, mares, etc.). Depuis les années 90, replantations de haies et implantations de bandes enherbées contribuent à reconstituer progressivement des paysages agricoles diversifiés. Ces évolutions paysagères, tout comme l'utilisation de pesticides, ont également un impact sur la biodiversité des espaces agricoles.

Ces modifications du paysage et l'évolution des pratiques culturales ont aussi contribué à un accroissement des risques de ruissellements et d'érosion. Si les principaux points noirs sont progressivement résorbés, grâce aux interventions coordonnées de l'association SOMEA, de communautés de communes et d'agriculteurs impliqués, de nombreux secteurs restent soumis à ce risque et des coulées de boues surviennent chaque année.

Prairie bocagère dans le Canton de Conty

Plateau céréalier du Sud-Ouest amiénois

TENDANCE N°12

Un territoire où l'eau est une grande richesse, à la fois génératrice de paysages variés, d'attractivité touristique, d'agriculture florissante et de ressource alimentaire,
mais…
Des pratiques agricoles et une gestion des zones urbaines qui continuent, localement, de présenter un risque pour la qualité de l'eau, une urbanisation des fonds de vallée accompagnée de cabanisation qui nuisent à cette richesse et des risques d'inondations non négligeables.

L'eau : un élément important de l'attractivité du pays

En raison de son climat tempéré océanique et de la nature crayeuse de son sous-sol, le Grand Amiénois bénéficie d'une eau abondante.

Les vallées humides génèrent parmi les plus beaux paysages du pays et constituent la majorité des paysages "référents" sélectionnés par les services de l'État pour leur grande valeur paysagère liée à leur caractère typique. Ces vallées humides offrent un paysage varié, très vert et plutôt sauvage. Les cours d'eau qui les sillonnent sont naturels (rivières, fleuves) ou artificiels (canaux, fossés, rieux). Dans les fonds de vallées, l'eau est omniprésente. Elle dessine par endroits (dans les hortillonnages par exemple) un réseau de chenaux et de plans d'eau d'une incroyable complexité. On trouve dans ces fonds de vallées une mosaïque de milieux naturels (milieux tourbeux, bois marécageux, …).

Les vallées humides accueillent par ailleurs des activités de loisirs (pêche, kayak, promenade, jardinage…). Les fonds de vallées concentrent en effet une grande partie des loisirs de nature du pays et connaissent depuis une vingtaine d'années un développement du tourisme. Les plans d'eau, nombreux et prisés, sont le siège d'activités variées et un des supports de ce développement touristique. La pêche est particulièrement développée dans le Grand Amiénois comme dans le reste du département. En haute vallée de la Somme en particulier, elle est un support important de l'activité touristique. Les activités nautiques se développent. Dans plusieurs vallées, des plans d'eau hébergent des activités sportives ou ludiques liées à l'eau : pratique de la voile en vallée de la Somme, du canoë-kayak en vallée de la Selle, pédalos et modélisme dans la vallée de la Noye.

La Somme et son chemin de halage à Ailly-sur-Somme (Ouest Amiens)

Un pays autosuffisant en eau

L'abondance de l'eau contribue aussi à la prospérité de l'agriculture du pays. Plusieurs des productions pratiquées dans le Grand Amiénois nécessitent des quantités d'eau importantes et certaines productions (en particulier les pommes de terre) nécessitent un recours à l'irrigation. Dans certains fonds de vallées, les terres riches et humides ont permis l'implantation d'exploitations maraîchères. L'eau d'irrigation est essentiellement prélevée dans les nappes phréatiques. Entre 1,5 et 3 millions de mètres cubes d'eau sont ainsi prélevés chaque année à cette fin, soit de 3 à 6 % des prélèvements totaux du pays.

Enfin, le Grand Amiénois dispose d'importantes réserves en eau souterraine qui permettent l'approvisionnement de la population en eau potable. Bien que la quantité d'eau présente dans le sous-sol soit difficile à estimer, celle-ci apparaît suffisante pour couvrir les besoins du pays.

Cependant cette richesse est soumise à diverses menaces.

La pression polluante de l'agriculture et des zones urbanisées

Malgré l'évolution des pratiques agricoles depuis les années 90, l'agriculture continue d'être à l'origine du transfert de substances polluantes dans les eaux. Toutes les nappes phréatiques sont plus ou moins contaminées par des pesticides, la plupart des substances retrouvées dans les eaux souterraines étant des herbicides émanant des activités agricoles, mais aussi des désherbages pratiqués dans les zones urbanisées.

Sur la période 2001-2005, deux tiers des sites surveillés dans le Grand Amiénois présentaient une qualité jugée passable ou mauvaise au regard des teneurs en pesticides, bien que ne présentant en aucun cas des teneurs interdisant leur pompage en vue d'approvisionner la population.

Par ailleurs comme dans de nombreuses régions, la plupart des nappes phréatiques du pays sont concernées par la présence notable de nitrates. L'analyse des teneurs des eaux souterraines en nitrates sur la période 2000-2001 à 2006-2007 montre que dans le sous-sol du Grand Amiénois, la plupart des masses d'eau ont une teneur en nitrates comprise entre 25 et 40 mg/l., ce qui représente une altération significative par rapport à l'état naturel de l'eau. Localement, la teneur moyenne sur cette période dépasse 40 mg/l., s'approchant du seuil réglementaire de 50 mg/l. au-delà duquel des restrictions dans la distribution de l'eau sont imposées.

L'agriculture contribue à cette situation par l'apport d'engrais azotés dans les champs et par le biais des effluents provenant des élevages. La moitié du territoire du Grand Amiénois est aujourd'hui classée en "zone vulnérable" à la pollution par les nitrates d'origine agricole. Le traitement insuffisant des eaux usées contribue également à cette pollution : la vétusté des stations d'épuration est importante et 80 % des équipements d'assainissement individuel seraient à réhabiliter à plus ou moins long terme.

Les cours d'eau restent également contaminés par des substances chimiques : pesticides, hydrocarbures, … Le bon état écologique des cours d'eau, que la directive européenne-cadre sur l'eau (DCE) requiert pour 2015, semble envisageable pour la plupart des cours d'eau mais l'atteinte de cet objectif semble incertaine pour l'Avre et peu probable pour la partie canalisée de la Somme.

Les zones humides sont également menacées par une dégradation de leur qualité, via l'apport de substances polluantes, ou de sédiments ruisselant des versants et des plateaux et qui provoquent un envasement croissant.

Des fonds de vallées sensibles aux nouvelles formes d'urbanisation

Par ailleurs, l'urbanisation des fonds de vallées humides peut en diminuer la qualité paysagère et donc l'attrait touristique, même si aujourd'hui l'urbanisation de l'agglomération amiénoise et des villes secondaires du pays se développe essentiellement sur les plateaux et les vallées adjacentes. Le développement d'une urbanisation linéaire le long de ces vallées humides tend vers une conurbation de certaines sections (vallée de la Selle au sud d'Amiens, vallée de la Somme en aval d'Amiens et autour de Corbie, vallée de la Nièvre, vallée de la Grouche entre Doullens et Lucheux). Si l'urbanisation en fond de vallée est très intégrée dans le grand paysage et se fond dans le contexte arboré, la plupart des extensions récentes sont en rupture avec l'urbanisation existante (implantation par rapport à la rue, continuité urbaine, choix des essences d'accompagnement, choix des matériaux et des couleurs du bâti).

Dans certains fonds de vallées, un phénomène de cabanisation est apparu : de l'habitat léger (mobiles home, caravanes, cabanes…) se développe sur le fond alluvial, sur des parcelles autrefois ouvertes qui tendent à se fermer (clôtures, thuyas…). Localement, cet habitat léger de loisirs devient habité à l'année, voire est transformé en constructions en dur qui ont parfois un statut illégal. Elles posent en outre des problèmes de raccordement aux réseaux (assainissement, électricité…).

Camping dans le fond de vallée de la Somme à Sailly-le-sec (Val de Somme)

Des risques d'inondations importants

En raison de l'abondance de l'eau, le Grand Amiénois est sensible aux risques d'inondations, que ce soit par débordements des nappes phréatiques et des cours d'eau ou par des ruissellements.

Ce risque est particulièrement connu dans la vallée de la Somme et ses affluents depuis la crue exceptionnelle de 2001, qui a conduit à la mise en place d'un plan de prévention des risques d'inondations. Un Atlas des zones inondables a par ailleurs été élaboré pour la vallée de la Bresle.

Le risque d'inondations par des coulées de boues concerne également de nombreuses communes situées en fond ou sur les versants des vallées. Ce risque s'est accru depuis quelques décennies en raison de l'urbanisation, des remembrements et de l'évolution des pratiques agricoles.

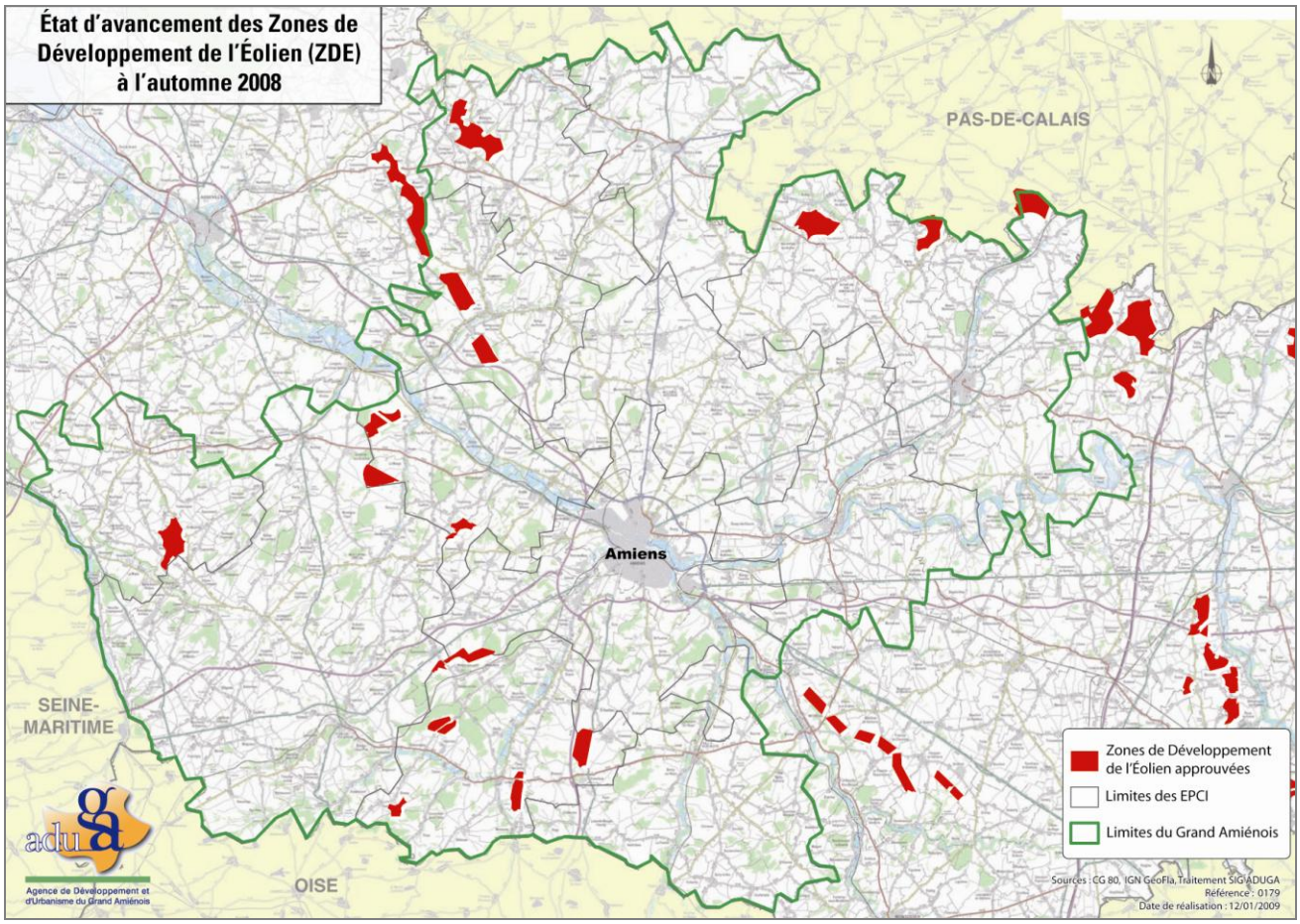
TENDANCE N°13

Des actions récentes en faveur des énergies renouvelables, ponctuelles et non organisées à l'échelle du pays, s'appuyant essentiellement sur les ressources éoliennes et forestières,
mais…
La consommation d'énergie du pays tant du point de vue des déplacements que du logement reste très perfectible pour ce territoire vaste ou l'emploi et les services sont concentrés, les transports collectifs optimisables et le parc de logements parfois ancien.

Une production locale d'énergie qui se développe

Le Grand Amiénois produit de l'énergie d'origine renouvelable. Les principales sources concernées sont le bois, le vent et le traitement des déchets.

Bien que la couverture forestière du pays soit faible, celui-ci dispose de ressources en bois non négligeables. Concrètement, on peut estimer à au moins 30 000 tonnes la quantité de bois de chauffage récoltée dans le Grand Amiénois en 2005. Mais le potentiel en bois de chauffage du pays est plutôt de l'ordre de 100 000 tonnes par an. Cette source d'énergie présente donc des perspectives de développement. C'est pourquoi, afin d'accroître l'approvisionnement des cheminées individuelles et chaufferies collectives en bois local, a été créé un collectif appelé « Somme Bois Énergie », qui réunit les professionnels de la filière (exploitants forestiers, récupérateurs de palettes, etc.) en vue d'organiser l'offre à l'échelle départementale.



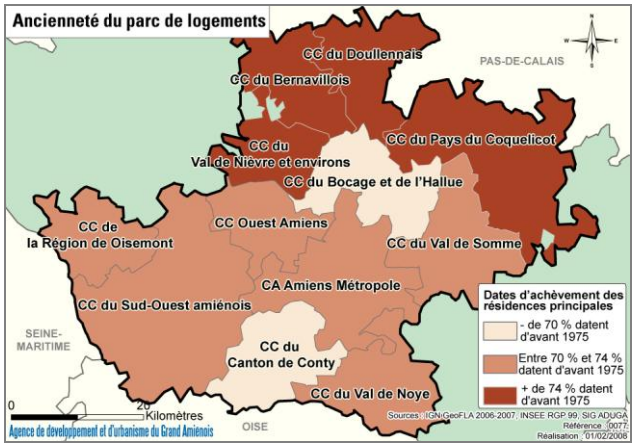
Parallèlement, la production d'électricité d'origine éolienne se développe fortement depuis quelques années. Fin 2008, vingt éoliennes sont en fonctionnement dans le pays et des permis de construire ont été accordés pour 59 autres machines. Face à l'engouement des opérateurs éoliens pour les espaces venteux du pays, toutes les communautés de communes du Grand Amiénois se sont engagées dans une planification de ce développement à l'échelle de leur territoire, planification indispensable à l'accueil futur d'éoliennes. Chacune a en effet fait réaliser une étude de définition de zones de développement éolien (ZDE), lesquelles sont soumises à l'approbation du préfet.

Par ailleurs, deux installations liées aux déchets produisent du biogaz transformé en chaleur ou en électricité ; c'est le cas en particulier de l'usine de méthanisation d'Amiens Métropole, qui produit ainsi environ 7 000 tonnes équivalent pétrole d'énergie par an. Cette production d'énergie par l'usine de traitement des déchets est amenée à se développer. Amiens Métropole programme en effet une modernisation de l'usine, qui devrait se traduire par un accroissement des volumes de déchets traités et de biogaz produit.

Une consommation d'énergie qui reste à maîtriser, notamment dans l'habitat

Cette production d'énergie émergente, bien qu'en forte croissance, est bien entendu loin de satisfaire les besoins énergétiques du Grand Amiénois, dont elle ne représente pas plus de 7 % de la consommation. Le pays consomme en effet chaque année près de 900 000 tonnes équivalent pétrole (tep), soit environ 2,7 tep par habitant. L'habitat et les transports sont les deux principaux secteurs consommateurs.

Avec 34 % de la consommation (contre au maximum 30 % aux échelles de la Picardie et de la France), l'habitat apparait particulièrement prépondérant dans le Grand Amiénois en matière de consommation d'énergie. Par comparaison avec d'autres territoires ou échelles, la performance énergétique de l'habitat y apparaît très moyenne (consommation par habitant élevée, part importante dans le bilan final). L'âge du parc de logements explique en partie cette situation : en 2005, dans le Grand Amiénois, les logements d'avant 1949 représentaient 45,6 % des résidences principales, soit globalement moins que dans le département (49,1 %) et la région Picardie (46,4 %), mais davantage qu'à l'échelle de la France (40 %). Certains EPCI localisés principalement au nord et à l'ouest du pays disposent encore d'un parc de logements anciens important : dans la communauté de communes de la Région de Oisemont le parc d'avant 1949 représente 61,4 % des résidences principales, dans le Val de Nièvre 60,2 %, dans le Bernavillois 58,6 %, dans la communauté de communes du Pays du Coquelicot 55,5 %.



Par ailleurs, la part de logements inconfortables et la vétusté (logements très dégradés) d'une partie du patrimoine bâti de certains EPCI contribuent à renforcer les consommations énergétiques liées à l'habitat. En 2005, dans le pays du Grand Amiénois les logements disposant de tout le confort représentaient 68,3 % des résidences principales, contre 71,5 % dans la région. Dans les EPCI de la Région de Oisemont et du Sud-Ouest amiénois ce pourcentage est inférieur à 50 % et il est de 50,4 % dans le Val de Nièvre et environs.

Une organisation du pays qui favorise les déplacements en voiture

Le secteur des transports représente 27 % de la consommation d'énergie du Grand Amiénois (contre 26 % à l'échelle de la Picardie mais 31 % à l'échelle nationale), les véhicules légers à eux seuls près de 21 %. La dissociation croissante entre les lieux de travail et de résidence des habitants apparaît comme le facteur majeur, car elle entraîne des déplacements domicile-travail importants. L'état des lieux du Grand Amiénois a en effet mis en évidence un effet d'agglomération, qui se manifeste notamment par une concentration des emplois au niveau de la capitale régionale. Pour de nombreux services, la concentration dans l'agglomération amiénoise est également importante, que ce soit dans le domaine

de la santé (offre de soins hospitaliers, de médecins spécialisés), le secteur commercial (hypermarchés, commerces spécialisés dans l'équipement de la maison par exemple) ou encore le domaine culturel (salles de concert, cinéma, …). Dans ce territoire où la convergence vers la ville-centre est importante et quotidienne, la voiture est le moyen de déplacement largement dominant. En dehors des pôles secondaires desservis par le TER, l'offre de transports collectifs est peu compétitive par rapport à la voiture particulière pour les déplacements entre l'agglomération et le reste du Grand Amiénois : le réseau d'autocars interurbains du conseil général répond essentiellement aux besoins d'une clientèle d'habitués scolaires, étudiants ou inactifs. Le réseau de transports urbains est également principalement utilisé par une clientèle captive. L'utilisation successive de ces différents réseaux au cours d'un même déplacement est encore trop peu encouragée : les possibilités d'échanges physiques entre eux sont réduites, les tarifications et la billettique différentes sur chaque réseau et l'information sur les horaires et les itinéraires pas centralisée.

TENDANCE N°14

Un paysage de vallées et de plateaux agricoles habités de « villages-bosquets » qui participe fortement à l'image « naturelle » du pays,
mais …
Une urbanisation traditionnelle des vallées qui tend à conquérir les crêtes et un étalement des villages qui nuit à leur identité au sein d'un paysage que l'évolution des pratiques agricoles banalise progressivement.

Le Grand Amiénois est un territoire de plateaux entaillés de vallées humides, et de vallées sèches caractéristiques des régions crayeuses. L'espacement des vallées, leur largeur et leur encaissement déterminent les mouvements de sol et les grands traits du relief et définissent les horizons proches ou lointains.

Les vallées humides offrent un paysage varié, très vert et plutôt sauvage, grâce aux éléments naturels omniprésents dans les lits majeurs des cours d'eau. Les vallées sèches quant à elles prolongent les vallées humides et assurent une transition entre les paysages de vallées et les paysages de plateau ; elles sont particulièrement nombreuses dans le Grand Amiénois.

Les plateaux offrent un paysage ouvert où les grandes cultures sont omniprésentes (elles recouvrent 71 % de la surface du pays), offrant des paysages changeants au rythme des saisons, en fonction de la variation des assolements et de la floraison des plantes cultivées. En dehors des villages, les éléments naturels (bosquets, haies, etc.) qui ponctuent ces espaces ouverts sont souvent sporadiques.

Ce paysage de vallées et de plateaux ponctués de villages bosquets contribue à l'image verdoyante et naturelle de la région et donc du pays, image mise en évidence par une « Étude qualitative sur l'image de la Picardie auprès de la clientèle britannique » réalisée en 2003 dans le cadre de l'Observatoire régional du tourisme.

Le village "bosquet" : un paysage identitaire qui se raréfie

Les villages du Grand Amiénois sont généralement bien intégrés dans le paysage. Ils se présentent en effet sous la forme de villages "bosquets", où les éléments végétaux forment une ceinture plus ou moins continue autour de la partie urbanisée, ne laissant dépasser que les constructions verticales les plus hautes telles que les clochers d'églises ou les châteaux d'eau.

Fourcigny, village "bosquet" dans le Sud-Ouest amiénois

Cette forme de bosquet des villages est une spécificité forte du Grand Amiénois. Plusieurs types de structures végétales participent à cette silhouette, à commencer par les courtils, ensembles de prairies et de jardins entourés de haies et parfois plantés de vergers, qui forment un bocage périvillageois. Il peut s'agir aussi de bois et réserves situés à proximité des villages, d'alignements d'arbres menant à un château, d'espaces publics arborés, de jardins privatifs.

Certains villages ont gardé intacte cette silhouette de bosquet ; c'est le cas en particulier dans les secteurs les plus éloignés d'Amiens (sud-ouest et nord-ouest du pays). Mais de plus en plus, les masses boisées des villages tendent à s'altérer sous l'avancée des grandes cultures et le développement de l'urbanisation, et la forme traditionnelle des villages disparaît progressivement.

Périurbanisation et recul de l'élevage

La périurbanisation s'est traduite par des développements résidentiels importants dans les communes les plus proches de l'agglomération amiénoise, jusque désormais aux confins du pays. Ces extensions du bâti, souvent opérées en périphérie des communes, s'implantent sur les prairies bocagères subsistant autour

des villages et viennent au contact des espaces ouverts de grandes cultures, devenant perceptibles depuis la campagne environnante.

Les pâtures entourant les villages ont également fortement reculé en raison de l'évolution de l'agriculture : la disparition de nombreuses fermes d'élevage et l'évolution des pratiques des élevages les plus modernes (moindre recours aux herbages) ont fait disparaître de nombreuses prairies, surtout situées loin des communes mais également à proximité de celles-ci.

Une urbanisation de fond de vallées qui rejoint les plateaux

Sur les versants des vallées également, l'urbanisation sort de la partie masquée par les boisements, tantôt progressivement, tantôt plus brutalement (lotissements).

Les principales villes du pays (Amiens, Albert, Corbie, Doullens, Ailly-sur-Noye, Poix-de-Picardie, Flixecourt, Airaines), tout comme nombre de gros villages situés dans les vallées humides, connaissent une dynamique de développement sur les plateaux et les hauts de versants, avec une urbanisation à vocation résidentielle, voire l'aménagement d'espaces d'activité. Ces extensions récentes ont un impact paysager très fort. En effet l'urbanisation sur le haut des versants n'est que très rarement accompagnée de végétation. Le bâti ne s'adapte plus à la pente et se situe souvent sur les lignes de crête, ce qui renforce sa perception. L'impact sur le paysage perçu depuis les vallées comme depuis les plateaux est important et ce développement induit un changement de la physionomie des vallées. Autour de l'agglomération amiénoise, cette urbanisation peut aussi perturber la perception de la ville et de ses monuments à partir des plateaux.

La gestion des franges urbaines et villageoises est donc un enjeu important sur le plan paysager, mais aussi sur le plan écologique.

Extension sur le versant à Plachy-Buyon (Canton de Conty)

Extension sur le versant à Ailly-sur-Noye (Val de Noye)

TENDANCE N°15

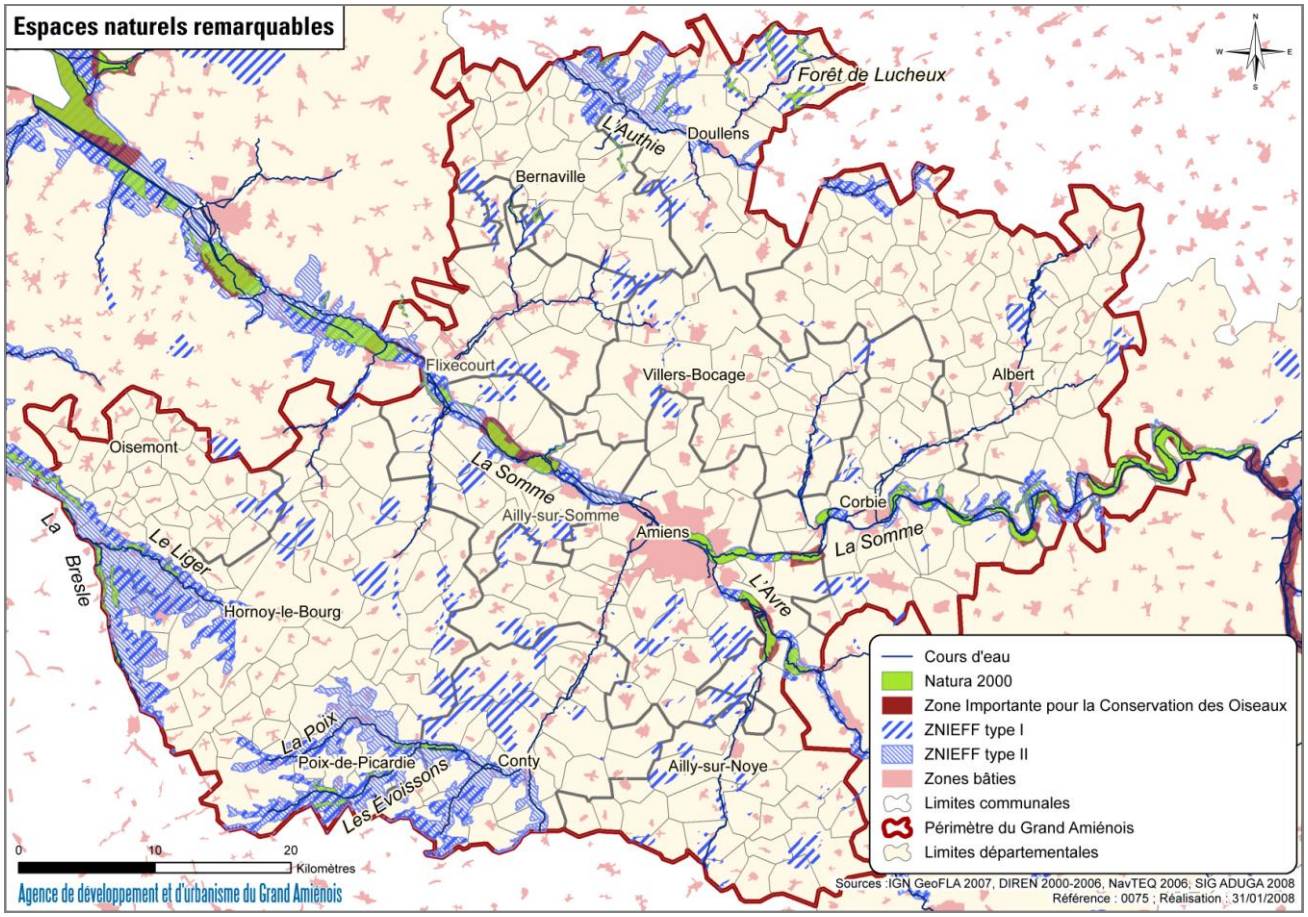
Une richesse environnementale spécifique reconnue,
mais…
Des zones humides fragilisées et une qualité de l'eau à surveiller et préserver ainsi que des corridors biologiques qui risquent d'être fragilisés par le développement territorial.

Un patrimoine reconnu par divers classements

Le Grand Amiénois étant un territoire essentiellement agricole, les surfaces occupées par des écosystèmes naturels sont peu importantes. Néanmoins certains espaces constituent un patrimoine remarquable, reconnu d'intérêt européen. Plusieurs espaces du Grand Amiénois font en effet partie du réseau Natura 2000, qui désigne des espaces considérés comme précieux à l'échelle européenne, en raison de la présence de milieux et/ou d'espèces devenus rares et menacés dans l'Union européenne.

On peut distinguer principalement dans le Grand Amiénois trois types de milieux concernés par ce classement :

- les marais tourbeux des vallées de la Somme et de l'Avre, qui représentent 60 % des surfaces classées Natura 2000 dans le pays ;
- les pelouses calcicoles du nord du pays et celles attenantes aux vallées de la Somme, des Évoissons, de la Bresle et du Liger ;
- quelques secteurs très particuliers de la forêt de Lucheux.



Ces milieux sont assez spécifiques : les marais tourbeux sont de type alcalin et constituent un des plus grands ensembles de ce type en Europe de l'Ouest ; les pelouses calcicoles sont liées à la présence de vallées sèches, caractéristiques des régions crayeuses et particulièrement nombreuses et remarquables dans le Grand Amiénois.

Quoique moins riches, beaucoup d'autres espaces du pays contribuent à son patrimoine environnemental, comme en atteste la présence dispersée de ZNIEFF (zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique) de type I sur une bonne partie du territoire.

Une sensibilité particulière des zones humides

Les zones humides représentent donc une part importante de ces milieux remarquables. Elles sont aussi parmi les plus fragiles. Boisement volontaire ou spontané, remblayages ont conduit à l'assèchement de plus d'une centaine d'hectares entre 1980 et 2002.

Mais les menaces pesant sur ces milieux tiennent également à la dégradation de leur qualité. La pollution de l'eau qui alimente ces zones humides (substances chimiques, excès d'éléments minéraux) perturbe leur fonctionnement. Cette pollution les atteint via les nappes phréatiques, les cours d'eau ou les ruissellements. Ces derniers entraînent par ailleurs souvent une érosion des sols agricoles qui provoque un envasement croissant de ces zones humides.

Zones humides de la vallée de la Somme à Éclusier-Vaux (Pays du Coquelicot)

L'importance des corridors biologiques

Par ailleurs, ces milieux naturels du Grand Amiénois forment un ensemble de sites de taille souvent modeste et éparpillés sur le territoire. Aussi riches soient-ils, ces sites n'ont un avenir que dans la mesure où ils constituent un réseau dans lequel les échanges sont possibles. La survie des espèces qui peuplent ces milieux disséminés nécessite en effet l'existence de liaisons entre les sites, afin de permettre des échanges entre individus de même espèce, indispensables à leur reproduction. L'existence de connexions biologiques entre les sites est ainsi une condition essentielle de la conservation des habitats naturels en question, en particulier de ceux qui abritent les espèces les plus menacées (zones Natura 2000).

En Picardie et notamment dans le Grand Amiénois, le conservatoire régional des espaces naturels a identifié de nombreux linéaires constituant des corridors, avérés ou potentiels, permettant de relier les sites et contribuant ainsi aux déplacements des espèces. Dans le Grand Amiénois, près d'un millier ont été recensés à ce jour.

Si les sites les plus remarquables sont aujourd'hui relativement protégés dans leur intégrité physique, ce n'est pas toujours le cas des corridors. La circulation des espèces via ces linéaires peut en effet être interrompue par des aménagements (infrastructures, constructions, etc.). Les corridors empruntent en effet des éléments de nature plus ou moins ordinaire (haies, prairies, champs…) et sont donc moins protégés que les sites remarquables.

Les ouvrages linéaires sont particulièrement impactants. Par le passé, divers aménagements d'infrastructures ont provoqué des coupures infranchissables entre milieux remarquables. À proximité du Grand Amiénois, les autoroutes A 16 et A 28 ont coupé des pelouses calcicoles remarquables, aujourd'hui intégrées au réseau Natura 2000, sans que des dispositifs adaptés aux espèces concernées (franchissements) n'aient été réalisés.

Pour l'avenir, le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) Paris – Amiens – Londres devra intégrer l'objectif de préserver l'intégrité des réseaux écologiques les plus riches du pays. L'implantation de ce grand ouvrage devra tenir compte de la localisation des continuités écologiques et prévoir les franchissements nécessaires à la pérennité de ces connexions.

TENDANCE N°16

Une pression foncière modérée en comparaison d'autres territoires et de l'espace « disponible »,
mais …
Des modes de développement, notamment résidentiels, peu favorables à un aménagement durable du pays, qui plus est dans un contexte de déficit de planification communale.

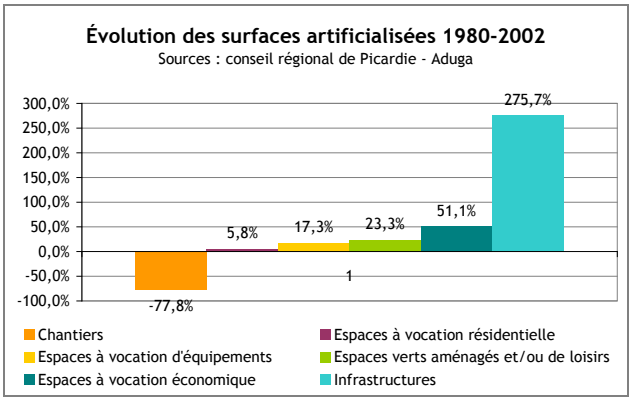
Des espaces agricoles abondants et convoités

Le Grand Amiénois est, à juste titre, qualifié de « territoire rural » :

- en 1999, 289 communes ont moins de 500 habitants, et 164 d'entre elles en ont moins de 200 ;
- en 2002, comme en 1980, 8 ha sur 10 sont consacrés à l'agriculture ;
- 7 % seulement de la superficie du pays est artificialisée[2].

La perception associée à cette prégnance des espaces agricoles est, le plus souvent, celle d'un territoire où le foncier est largement disponible et mobilisable.

Entre 1980 et 2002, un peu plus de 2 000 ha d'espaces agricoles ont ainsi été consommés au profit de l'habitat, des activités économiques, des équipements ou encore des infrastructures, représentant cependant moins de 1 % de la superficie du pays.

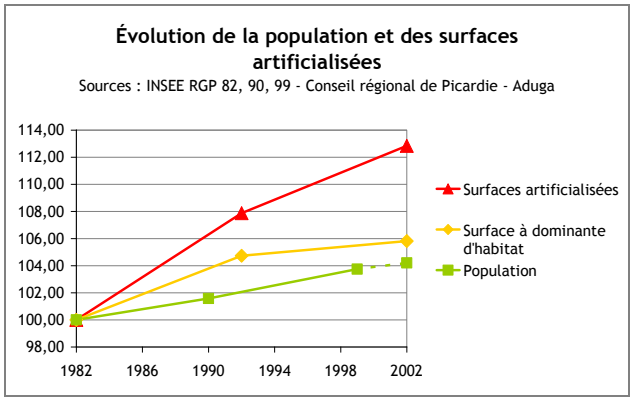


Au-delà de la maîtrise de l'étalement urbain, principal enjeu d'un développement durable du territoire, se pose aujourd'hui la question de la demande mondiale croissante de produits agricoles qui pourrait exacerber les concurrences entre agriculture et urbanisation, dans un contexte où les prix du foncier agricole obèrent parfois d'ores et déjà la faisabilité de certaines opérations d'aménagement.

Des protocoles d'accord foncier se mettent cependant en place en vue de la création de zones d'activité permettant une meilleure prise en compte des intérêts agricoles et la maîtrise des coûts fonciers.

Un territoire qui s'équipe mais accueille peu de population nouvelle

A l'instar du territoire national et européen, le Grand Amiénois enregistre, sur une vingtaine d'années, une progression des surfaces artificialisées trois fois plus rapide, en valeur relative, que celle de la population, le pays accueillant, sur la période 1982-1999, 11 904 habitants supplémentaires.



Il convient toutefois de noter que la progression des surfaces artificialisées est pour partie due à la réalisation d'infrastructures nouvelles, notamment autoroutières, qui représentent un peu plus du tiers de celles-ci (839 ha sur les 2 286 ha artificialisés entre 1980 et 2002) et ont permis d'améliorer l'accessibilité à Amiens.

[2]Les espaces artificialisés comprennent les espaces à vocation d'habitat, d'activité économique, d'équipement mais aussi les infrastructures, routières et ferroviaires.

Un taux d'artificialisation des sols cependant moindre que ceux des territoires voisins

La Picardie apparaît globalement comme une région peu soumise, à l'échelon national, à l'artificialisation des sols. Sur la période 1992-2000, elle se place en effet à la 16ème position en termes d'évolution des terres artificialisées en 10 ans.

Entre 1992 et 2002, le Grand Amiénois connaît une progression de son taux d'artificialisation de 4,6 %, ce qui est comparable à l'évolution régionale.

Cette progression est cependant moindre que dans la Somme, qui est le département qui s'artificialise le plus entre 1992 et 2002 (Somme : +5,2 % ; Oise : +4,4 % ; Aisne : +4,1 %), et intervient dans un contexte qui place le Grand Amiénois au premier rang des territoires agricoles :

- en 2002, les espaces agricoles occupent 72 % de la surface du département de l'Aisne ;
- 68 % de la surface du département de l'Oise ;
- 74 % de la surface régionale ;
- 80 % de la surface du pays (rappel).

Des densités résidentielles faibles et un besoin croissant de logements

Globalement, le Grand Amiénois présente des densités résidentielles relativement faibles. La densité fréquemment rencontrée se situe en effet autour de 5 logements par hectare.

En moyenne, dans le Grand Amiénois hors Amiens, pour un nouveau logement recensé entre 1980 et 2002, il convient de considérer qu'environ 1 000 m² d'espaces agricoles et naturels sont consommés pour le logement lui-même. Si on considère Amiens Métropole hors Amiens, environ 770 m² par logement ont été consommés et le Grand Amiénois hors Amiens Métropole, 1 150 m² par logement.

Ces densités sont aujourd'hui associées à un besoin croissant de logements à population constante. En effet, si en moyenne, à l'échelle du pays, on ne consomme pas plus de foncier par habitant pour le logement en 2002 qu'en 1980, le desserrement des ménages génère cependant une augmentation de la demande de logements.

Il s'agit de la demande due au départ des jeunes du domicile parental, aux séparations des couples générant une recomposition des familles (personnes seules, familles monoparentales ou au contraire recomposées) et au vieillissement de la population (départ en maison de retraite, décès).

Dans le Grand Amiénois, par exemple, le nombre de logements nécessaires pour loger 10 personnes passe de 3,45 en 1980 à 4 en 1999. Cette tendance se poursuit depuis, passant à 4,25 en 2005 (source FILOCOM).

Une urbanisation diffuse qui s'affranchit de plus en plus des proximités quotidiennes

Si les premières vagues de périurbanisation ont principalement eu lieu en périphérie immédiate de l'agglomération amiénoise, les dynamiques de construction plus récentes, notamment motivées par la recherche d'un foncier financièrement accessible, couvrent maintenant l'ensemble du territoire du Grand Amiénois, s'affranchissant de la proximité entre lieu d'habitat et lieu de travail, équipements, structurants ou de proximité, et dessertes en transports collectifs.

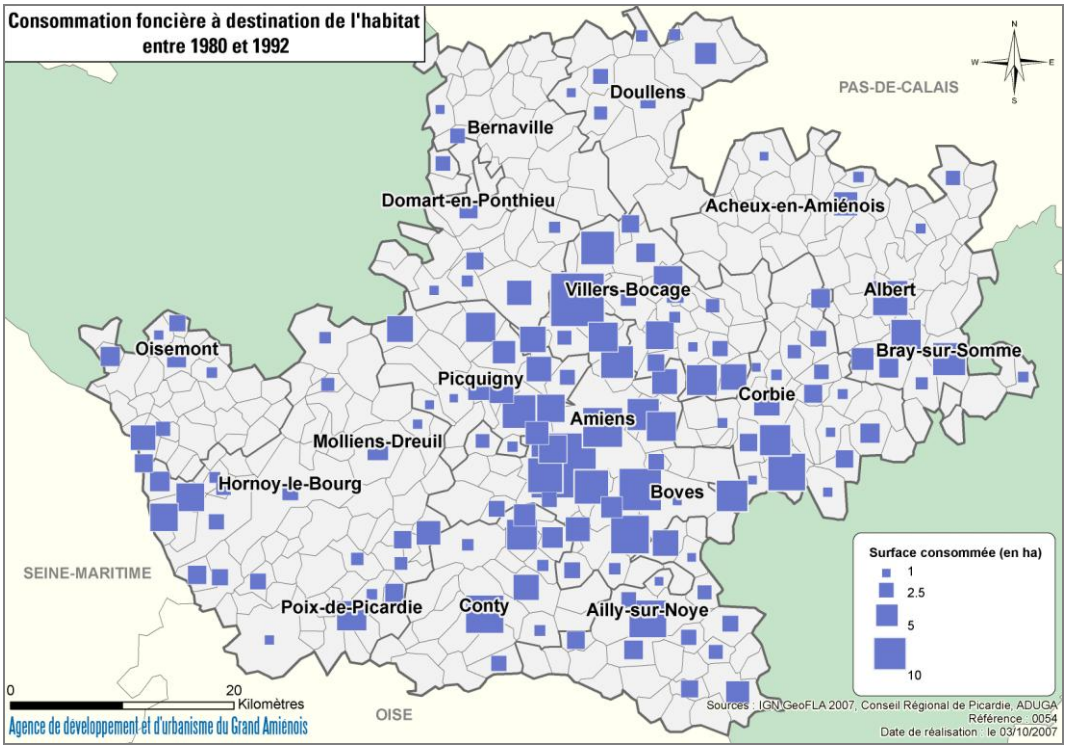
Cela a pour conséquences un recours accru à la voiture particulière pour parcourir des distances domicile-travail qui s'accroissent, générant un impact énergétique important.

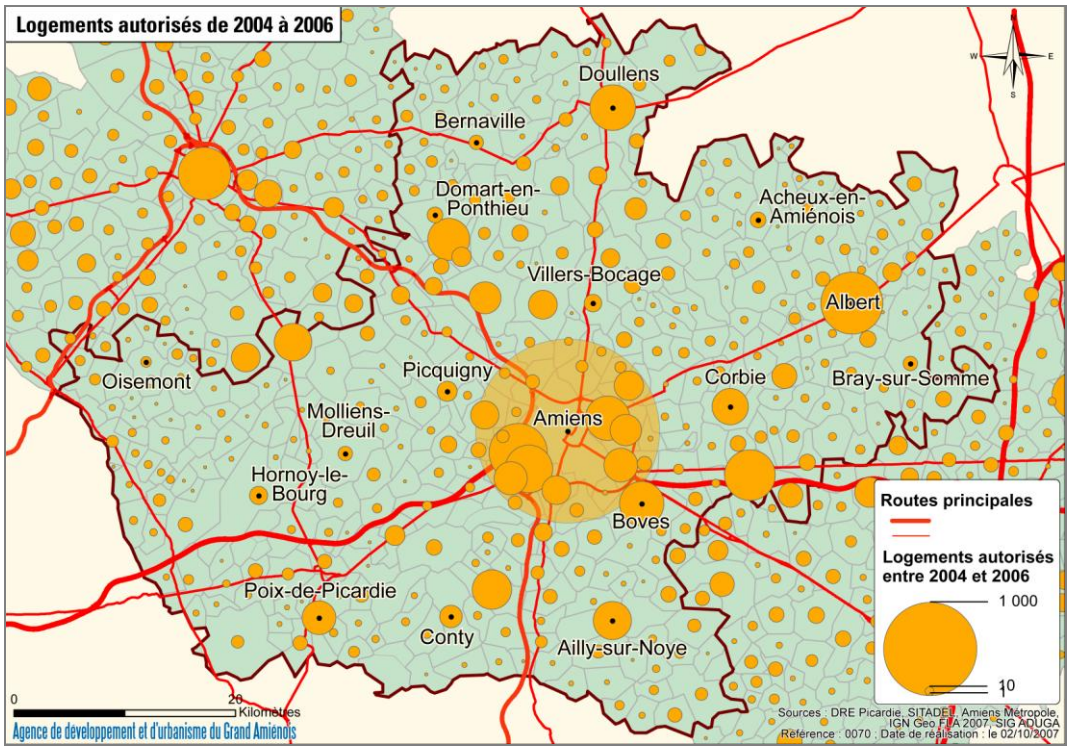
Des communes et intercommunalités peu engagées dans des démarches de projet urbain et de planification

Cette diffusion de l'urbanisation est aujourd'hui facilitée par le peu de documents de planification existants, que ce soit à l'échelle intercommunale (PLH) ou à l'échelle communale (PLU, cartes communales).

Le Grand Amiénois, certes moins soumis que certains territoires du Bassin parisien à la pression de l'urbanisation, figure en effet parmi les derniers en matière de taux de couverture par les documents de planification communale.

Au 1er juin 2008, 221 communes du Grand Amiénois n'ont pas de document de planification communale (POS, PLU ou carte communale) et sont donc soumises aux dispositions du règlement national d'urbanisme, lequel précise que toute construction nouvelle est interdite en dehors des « parties actuellement urbanisées » d'une commune. L'absence de réglementation plus contraignante se traduit alors par un développement progressif des bourgs et villages, au gré des opportunités foncières, par opérations ponctuelles le long des voies.


Consommation foncière à destination de l'habitat entre 1980 et 1992
PAS-DE-CALAIS
Doullens
Bernaville
Domart-en-Ponthieu
Acheux-en-Amiénois
Villers-Bocage
Albert
Oisemont
Bray-sur-Somme
Picquigny
Corbie
Amiens
Molliens-Dreuil
Hornoy-le-Bourg
Boves
SEINE-MARITIME
Poix-de-Picardie
Conty
Ailly-sur-Noye
OISE
Surface consommée (en ha)
1
2.5
5
10
0
20
Kilomètres
Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois
Sources : IGN GeoFLA 2007, Conseil Régional de Picardie, ADUGA
Référence : 0054
Date de réalisation : le 03/10/2007


Logements autorisés de 2004 à 2006
Doullens
Bernaville
Domart-en-Ponthieu
Acheux-en-Amiénois
Villers-Bocage
Albert
Oisemont
Picquigny
Corbie
Bray-sur-Somme
Molliens-Dreuil
Amiens
Hornoy-le-Bourg
Boves
Poix-de-Picardie
Conty
Ailly-sur-Noye
Routes principales
Logements autorisés entre 2004 et 2006
1 000
10
0
20
Kilomètres
Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois
Sources : DRE Picardie, SITADEL, Amiens Métropole, IGN Geo FLA 2007, SIG ADUGA
Référence : 0070 . Date de réalisation : le 02/10/2007

C’est ce phénomène de mitage de l’espace agricole, notamment en entrée des villages, qui est peut-être le plus caractéristique dans le Grand Amiénois.

Ce faible engagement dans des démarches de planification s’accompagne le plus souvent d’une absence de réflexion amont sur le projet urbain communal et, en aval, d’une très faible mobilisation des outils fonciers (ZAC, ZAD, AFU, etc.) permettant la mise en œuvre d’opérations d’aménagement.

Chapitre 2

LES CARTES DE SYNTHÈSE

DYNAMIQUES ET RÉSEAUX (INTER)RÉGIONAUX

Objectifs de la carte

Cette carte a pour objectif d'identifier les équipements et dynamiques qui constituent les ressources du pays lui permettant d'asseoir son positionnement, ainsi que de mettre en évidence les concurrences et/ou complémentarités existantes ou potentielles.

Contenu de la carte

Les pôles

Représentés par des sphères jaunes de taille proportionnelle au nombre d'habitants et d'emplois, les pôles économiques sont de 3 types :

- de dimension internationale : Paris, Bruxelles et Lille, disposant de fonctions métropolitaines ;
- de dimension nationale : Amiens, Le Havre, Rouen, Reims et Dunkerque ;
- de dimension régionale.

Le Grand Amiénois occupe une place centrale au sein du maillage territorial du Nord de la France.

Déplacements de personnes

▫ ***Une desserte autoroutière étoffée***

Amiens se situe à la croisée d'axes de transit la mettant en relation avec Paris et la Côte d'Opale par l'A 16, la côte Normande et Reims par l'A 29. L'Est du Grand Amiénois est tangenté par l'autoroute A 1 (Paris – Lille), et l'Ouest, par l'A 28 (Abbeville – Rouen – Le Mans – Tours).

Cette desserte constitue un atout pour l'attractivité économique, résidentielle et touristique du territoire.

▫ ***Un accès en transports collectifs à l'international peu aisé mais en voie d'amélioration***

La capitale régionale ne dispose pas d'un accès direct en transports collectifs aux portes d'entrées sur les relations nationales et internationales (évitant Paris) : gare TGV Haute Picardie, aéroports de Beauvais et de Roissy. Cette situation devrait se résorber progressivement avec l'amélioration du service sur la ligne d'autocars Amiens-Beauvais, la création d'un barreau ferroviaire permettant aux TGV et TER de relier Amiens à Roissy à l'horizon 2015 et, à plus long terme, la création d'une nouvelle LGV entre la région parisienne et Calais, qui permettrait de joindre Paris à Londres via Amiens en 2 heures.

Enfin, les larges traits verts symbolisent la bande littorale et son afflux touristique non négligeable pendant la période estivale.

Déplacements de marchandises

▫ ***Vers un renforcement des flux de marchandises transitant par le Grand Amiénois***

- Le grand contournement nord de l'Île-de-France (large trait gris), passant par Rouen, Amiens, Tergnier, Laon, Reims permet l'acheminement, vers le Nord et l'Est de la France, de trains en lien avec Port 2000 en évitant la traversée de Rouen et de l'agglomération parisienne. La montée en puissance du trafic de conteneurs au Havre, conjuguée à la hausse des coûts des produits pétroliers, devraient concourir à faire de ce corridor un axe de transit de première importance ;
- Une autoroute ferroviaire reliant l'Espagne au Benelux (larges pointillés gris) et passant par Longueau devrait voir le jour d'ici 2013. Elle permettrait aux transporteurs routiers de charger directement leurs camions sur le train et viendrait en complément de l'offre de transport combiné rail-route (chargement de conteneurs sur les trains) en permettant d'élargir la part de marché du ferroutage ;
- La réalisation du canal Seine - Nord Europe (bleu marine) et des plateformes logistiques multimodales de Cambrai, Péronne, Nesle et Noyon (mise en service prévue à l'horizon 2013) seront vecteurs de développement de fret alternatif au mode routier.

Autant de projets qui pourraient offrir de nouvelles perspectives de développement, à condition d'en saisir l'opportunité.

Le large trait gris reliant Bruxelles, Lille et Paris symbolise le "courant d'affaires" entre ces métropoles (échanges immatériels liés à la culture, à la connaissance, à l'information, etc.).

Enfin, les zones bleues représentent les territoires où le secteur de la logistique est particulièrement développé et où il représente une part non négligeable de la dynamique de création d'emplois.

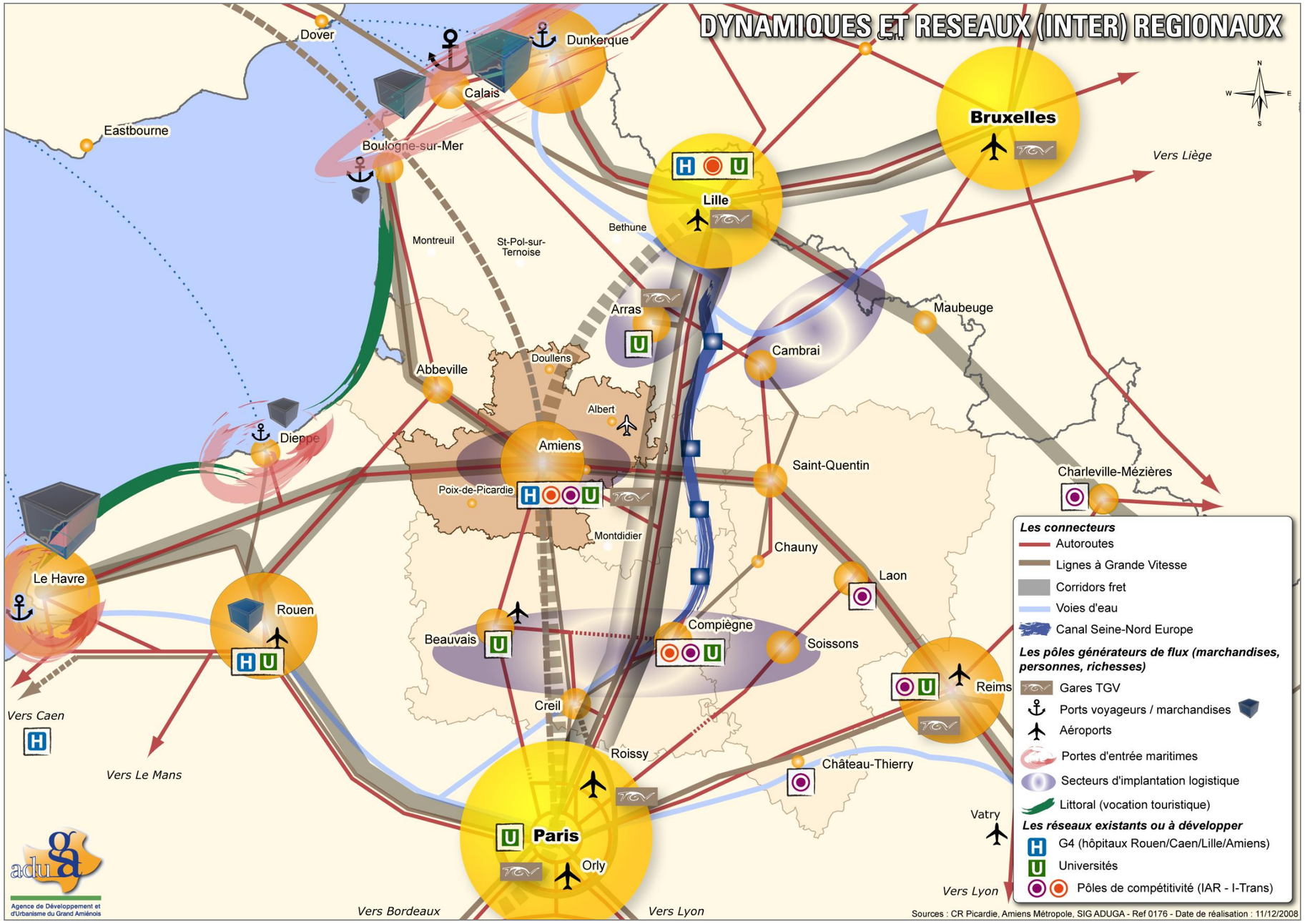
Commentaires

Les réseaux à l'œuvre sur notre territoire :

- le Grand Amiénois est directement concerné par 2 pôles de compétitivité. Il s'agit de 2 pôles à vocation mondiale et à dimension interrégionale :
  - le pôle Industries et Agro-Ressources (symbolisé par les points violets) dont l'objectif est la valorisation non alimentaire du végétal. Il concerne les régions Picardie et Champagne-Ardenne, (autour des bassins d'Amiens, de Compiègne, Laon et Château Thierry pour ce qui concerne la Picardie),
  - le pôle I-Trans (points rouges) dont les systèmes de transports innovants sont le fer de lance. Il concerne les régions Picardie et Nord-Pas-de-Calais (autour des bassins d'Amiens et Compiègne pour la Picardie) ;
- le G4, qui correspond au Groupement de 4 centres hospitaliers universitaires (Amiens, Caen, Lille et Rouen), dont la vocation est de favoriser l'émergence de projets communs dans le cadre de la formation, des soins, de l'innovation et de la recherche ;
- les villes sièges d'universités (symbole U) : nombreuses et de taille assez modeste, elles pourraient se voir affaiblies par la réforme en cours visant à donner plus d'autonomie aux universités, d'où la nécessité pour elles de collaborer.

Repères pour l'avenir :

- ***un handicap pour Amiens : l'accessibilité au réseau TGV et au transport aérien.***
- ***le fret ferroviaire à Longueau : une opportunité à saisir ?***
- ***une voie d'avenir pour l'université : développer les coopérations régionales et interrégionales, et encourager les partenariats avec les entreprises.***



MAILLAGE ET POLARITÉS

Objectifs de la carte

La carte « Maillage et polarités » tente de synthétiser le fonctionnement actuel du territoire :

- en hiérarchisant les polarités selon la population, l'emploi, la diversité des commerces et services, leur dynamique, d'une part ;
- et en représentant les liaisons possibles entre pôles, par la route et le rail, d'autre part.

Contenu de la carte

Éléments de contexte

En fond de carte, apparaissent des éléments de contexte sur l'emploi et les migrations domicile-travail issus du recensement général de la population de l'INSEE de 1999 :

- les aires urbaines avec leur pôle urbain en rouge et leur couronne périurbaine en orange, parmi lesquelles celles d'Amiens, Abbeville et Arras ;
- les espaces ruraux, situés hors de l'aire d'attractivité de ces pôles urbains, en vert.

Polarités

Les polarités considérées sont les communes qui comptaient plus de 1 000 habitants environ en 1999. Elles sont réparties en deux familles :

- les pôles principaux, majeurs, de premier plan pour le Grand Amiénois ;
- et les polarités de moindre importance, principalement des bourgs ruraux, qui jouent néanmoins un rôle dans le maillage du territoire.

Chaque polarité a été qualifiée selon ses dynamiques de développement économique et résidentiel entre 1999 et 2006 ; le développement résidentiel étant apprécié en termes de construction neuve :

- les pôles en développement, en rouge, ont cumulé une économie en croissance et une diversité de l'offre commerciale qui se maintient ou s'accentue ;
- les pôles en difficulté, en bleu, ont connu des pertes d'emploi et un faible développement résidentiel ;
- les pôles en reconversion, en orange ont évolué grâce à la proximité d'un diffuseur autoroutier, et se caractérisent par :
  - pertes et gains d'emplois qui s'équilibrent ; les pertes étant dues au déclin des industries anciennes et les gains à l'implantation d'activités, de services ou de commerces dans de nouvelles zones d'activités,
  - un développement résidentiel,
  - et un accroissement de la diversité de l'offre commerciale et de services ;
- les pôles stables, en noir, se maintiennent tant du point de vue de la diversité des commerces et services, que de l'emploi. Il n'y a pas eu de dynamique de construction neuve. Cela peut être lié à la conjonction de plusieurs facteurs : un développement urbain limité par des contraintes environnementales ou maîtrisé pour préserver le cadre de vie des habitants en place, ou la cherté des terrains induite par la proximité de l'agglomération amiénoise ;
- les pôles en développement résidentiel, en vert, ont connu une construction neuve importante. Cette dynamique s'accompagne parfois d'une baisse de la diversité commerciale et de services (à Ailly-sur-Noye, Conty et Airaines) ou de dynamiques économiques défavorables (à Airaines, Vignacourt, et Conty).

Maillage

Les grandes infrastructures et liaisons routières entre pôles sont également représentées. Les voies de liaison entre pôles sont plus ou moins épaisses selon le trafic qu'elles supportent.

Les principales gares apparaissent selon la hiérarchisation suivante :

- gares TGV : gare d'Arras et gare TGV Haute Picardie ;
- gares urbaines : Amiens, Longueau, Saint-Roch, Abbeville ;
- gares pôles : ce sont les gares majeures du périurbain identifiées dans l'étude sur l'étoile ferroviaire d'Amiens réalisée par Egis rail pour la région Picardie en 2008 (Corbie, Albert, Villers-Bretonneux, Moreuil, Ailly-sur-Noye, Ailly-sur-Somme, Poix-de-Picardie et Ailly-sur-Somme) ;
- gares d'équilibre : ce sont des gares pôles en devenir si le potentiel de population desservie devenait plus important (Méricourt-Ribemont, Daours, Marcelcave, Thézy-Glimont, Picquigny et Hangest-sur-Somme).

Commentaires

Une organisation du pays autour de 5 pôles majeurs, tous situés au nord de la Somme

▫ ***L'agglomération centrale***

Cœur économique du pays, tant du point de vue de l'emploi, que de l'offre commerciale et des administrations et services, elle concentre 69 % des emplois dont l'influence s'étend à 20 à 25 km à la ronde, favorisée par un réseau routier radial développé.

▫ ***Les pôles d'Albert et de Doullens***

Assez autonomes, ils rayonnent sur les espaces ruraux environnants entre les aires urbaines d'Amiens et d'Arras.

▫ ***Les pôles autour de Flixecourt et Corbie***

Ils sont situés dans l'aire urbaine amiénoise.

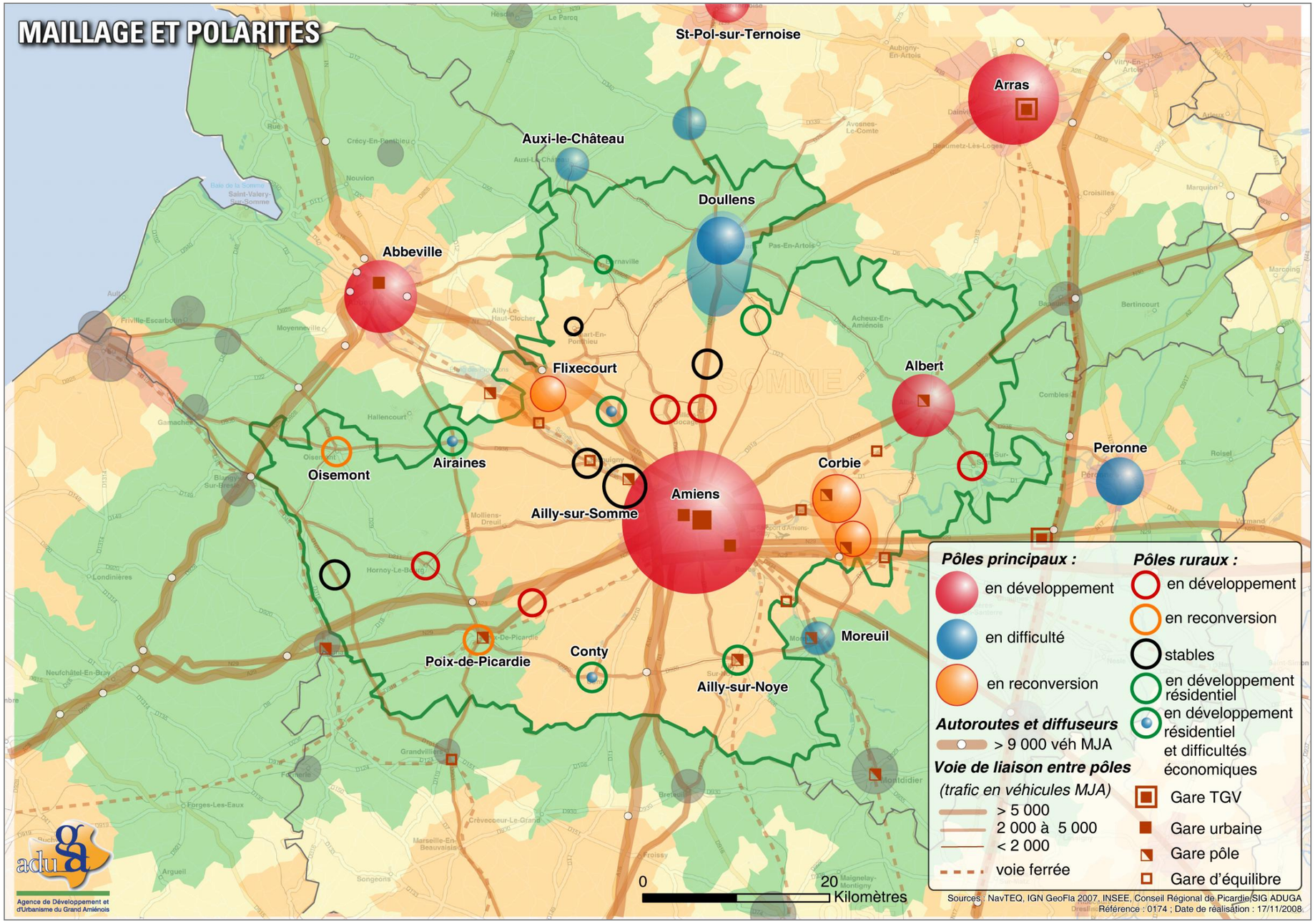
Dans le sud du pays, dépourvu de pôle majeur, des pôles secondaires, régulièrement répartis, maillent le territoire.

Un développement ou une reconversion des pôles plus liés aux infrastructures routières qu'à l'offre de transports collectifs

Les pôles en reconversion ont en effet développé des zones d'activités connectées sur les diffuseurs autoroutiers et ont connu une dynamique de construction supérieure à la moyenne. Globalement, les choix de localisation résidentielle des ménages semblent avoir été jusqu'en 2006 portés par le coût du foncier et le temps de transport par la route : les indices de construction sont plus élevés pour les communes desservies par un échangeur autoroutier que pour les communes desservies uniquement par une gare.

Repères pour l'avenir

L'amélioration récente et à venir de l'offre de TER, ainsi que les fluctuations du coût du carburant pourraient amener les ménages à prendre à l'avenir plus en compte la desserte en transports collectifs ou la proximité de leur lieu de travail dans leurs choix résidentiels, à condition toutefois, que des logements ou du foncier soient disponibles et financièrement accessibles à proximité des pôles d'emploi ou des points d'arrêts les mieux desservis et que leur emploi soit accessible en transports collectif. Les politiques publiques peuvent y contribuer et impulser ainsi une autre dynamique.



RÉPONSES AUX BESOINS DE LA POPULATION

Objectifs de la carte

Cette troisième carte illustre la polarisation des équipements et services de proximité. Elle a pour objectif :

- de caractériser les territoires du point de vue de leur composition socio-démographique, de leur niveau d'équipements et des emplois ;
- de mettre en évidence les territoires selon leurs problématiques de réponses aux besoins de la population.

Contenu de la carte

Pour répondre à ces deux objectifs, la carte représente, en plus du niveau d'offre de services des communes, les caractéristiques socio-économiques de la population, dont les composantes illustrées sont l'âge des habitants et leur niveau de revenus et les densités de population, figurées par des semis de points.

Certains territoires du Grand Amiénois, aux dynamiques faibles de construction de logements entre 1999 et 2005, ne parviennent pas sur cette période à accompagner le desserrement des ménages. Ils sont mis en avant sur la carte par un contour bleu.

L'autonomie des territoires du point de vue de l'emploi des territoires du pays et à proximité de celui-ci est représentée par les pointillés orange et rouge.

Quatre niveaux d'offre de services figurent sur la carte :

- l'offre de proximité est constituée le plus souvent par l'existence d'un bar-boulangerie-alimentation générale et la présence d'un médecin, d'un restaurant, d'une superette ou plus, d'un coiffeur, etc. ;
- les communes avec une offre de niveau intermédiaire se caractérisent par la présence de commerces spécialisés en vêtements et chaussures, d'un dentiste, d'un collège, etc. ;
- la présence d'équipements et services plus rares (hôpital, cinéma, lycée) permet à certaines communes de bénéficier d'une offre de niveau supérieure. Ces communes sont de véritables pôles secondaires à l'échelle du pays ;
- Amiens dispose d'une offre que l'on peut qualifier de métropolitaine (université, CHU, préfecture).

Commentaires

Le sud du pays : absence de pôle de services et de commerces de niveau supérieur

La réponse aux besoins des habitants du sud du pays semble difficile à satisfaire tant du point de vue des emplois que des services et commerces.

Cette partie du pays ne comprend que des territoires à vocation résidentielle (que des taux d'emploi inférieurs à 0,8) et ne dispose pas de services et de commerces de niveau supérieur. Elle présente cependant un maillage régulier de pôles de services de proximité et de quelques pôles de niveau intermédiaire, pour beaucoup situés en dehors du pays.

Le sud-ouest, dont la population est plutôt âgée et modeste, comprend également une part élevée de ménages sans voiture. Ces constats posent des questions en termes d'accessibilité aux services et emplois, d'autant plus que cette partie du territoire subit une raréfaction de l'offre de commerces des petites communes et que sa faible densité est un obstacle à l'optimisation des transports collectifs.

Cette faible densité pose également la question de l'avenir des pôles intermédiaires de ce secteur (Poix-de-Picardie en particulier) qui ne peuvent appuyer leur développement sur un bassin de population densément peuplé, y compris à la périphérie immédiate du pays (Poix – Grandvillers).

Le phénomène de raréfaction de l'offre de service en milieu rural peu dense vaut aussi pour le nord du pays.

Le nord du pays : une offre de services concentrée dans un contexte socio-économique difficile

La population du nord du pays bénéficie de véritables pôles d'emploi situés dans le Grand Amiénois ou à l'extérieur, à une distance peu importante.

Ce secteur structure son offre de services et de commerces autour de deux villes importantes : Doullens et Albert. Il ne dispose cependant pas de pôles de services de niveau intermédiaire qui pourraient être des points d'appui facilitant l'accès aux services pour les habitants, qui sont parmi les moins aisés du pays et les moins motorisés (part des ménages sans véhicule : de 19 à 22%).

L'absence d'offre de transport en commun performante dans le nord-ouest est par ailleurs un facteur aggravant de cette situation.

L'espace central du pays, qui correspond peu ou prou à l'espace périurbain de l'agglomération amiénoise

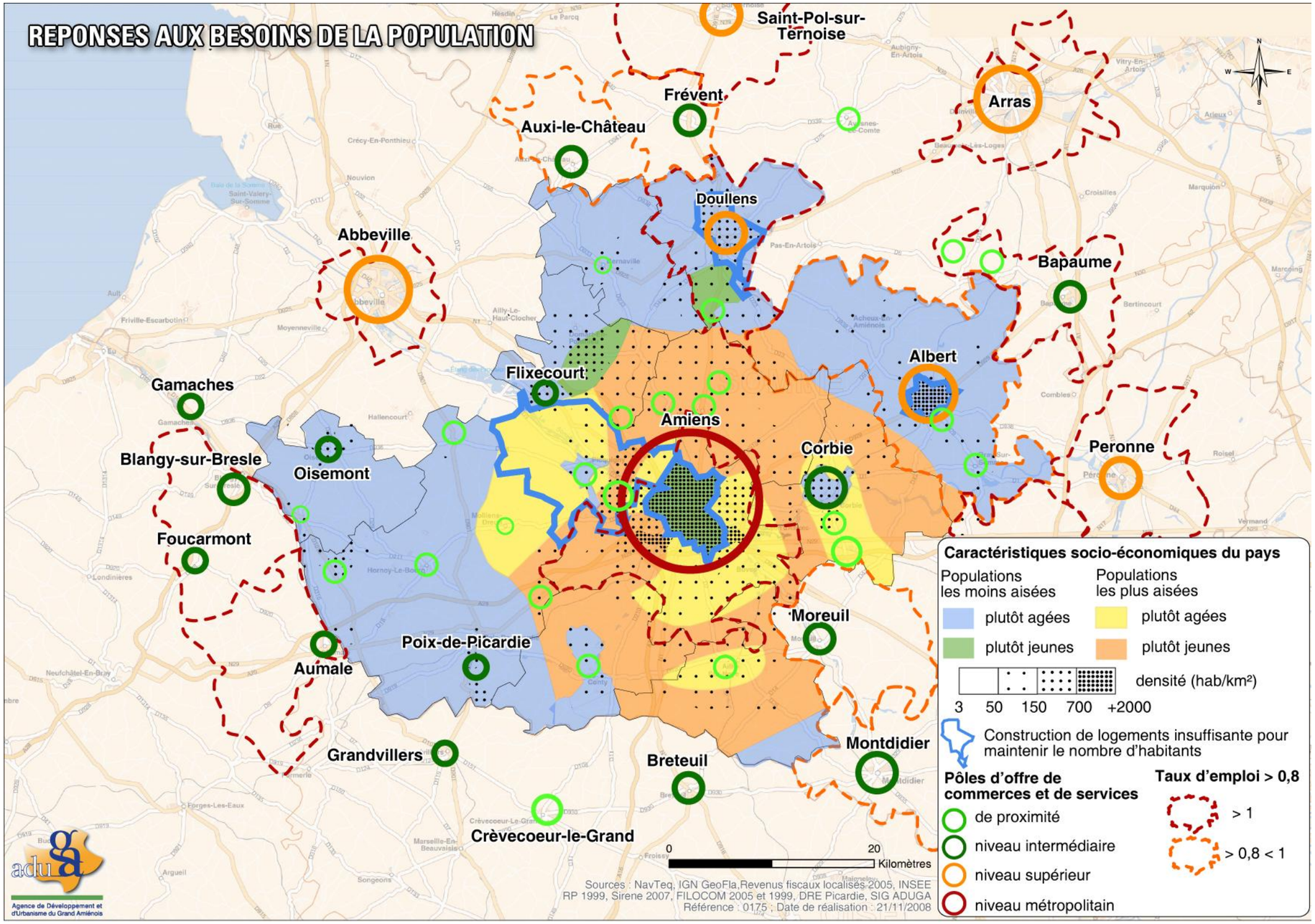
La population y est globalement aisée, travaillant, consommant et se distrayant pour une large part dans le pôle amiénois.
Dans ce territoire, dépendant du pôle amiénois, émergent des pôles d'appui : Flixecourt et l'ensemble Corbie-Fouilloy-Villers-Bretonneux dont les bassins de population ont des caractéristiques différentes et appellent donc des réponses spécifiques.

Plus particulièrement, à équidistance d'Amiens et d'Abbeville, Flixecourt a une situation géographique stratégique. Sa connexion au réseau autoroutier et ses perspectives de développement économique, devraient permettre d'accompagner le développement de son offre de services.

Repères pour l'avenir

Le phénomène de polarisation des services et des emplois dans certaines communes est-il un risque pour le pays ou un point d'appui fort pour construire un projet ?

Quel rôle à venir pour certaines polarités intermédiaires qui ont une position stratégique (Flixecourt, Poix-de-Picardie) ?



IDENTITÉ, ATTRACTIVITÉ ET SENSIBILITÉS DU TERRITOIRE

Objectifs de la carte

Cette quatrième carte propose une synthèse des richesses naturelles et patrimoniales du Grand Amiénois, mais aussi de leurs fragilités et des risques qui en découlent ou qui les menacent. Elle a pour objectifs :

- de mettre en évidence les principaux éléments de l'identité et de l'attractivité du pays, tant pour la population que pour les visiteurs ;
- d'identifier les éléments à préserver et certains des principaux risques.

Contenu de la carte

Des richesses naturelles variées

Les vallées humides constituent l'une des principales richesses naturelles du Grand Amiénois. C'est le cas en particulier des trois vallées fluviales (Authie, Somme, Bresle), qui accueillent d'importantes richesses écologiques, mais aussi des activités de loisirs et touristiques. Traversant le territoire d'est en ouest, la vallée de la Somme est particulièrement riche et fait le lien avec la baie de Somme.

À côté de ces vallées humides, le pays possède d'autres espaces naturels remarquables qui accueillent une importante biodiversité ; ils sont, avec les vallées humides, les "cœurs de nature" du territoire.

Le pays du Grand Amiénois bénéficie aussi de richesses paysagères ; c'est le cas par exemple :

- de l'ensemble du relief créé par les vallées humides, mais aussi par les très nombreuses vallées sèches ;
- des zones bocagères qui subsistent dans certains secteurs du pays, en particulier autour des villages.

L'ensemble de ces richesses naturelles et paysagères constitue une trame verte et bleue du pays.

Un patrimoine riche

Le territoire du Grand Amiénois dispose aussi de richesses patrimoniales :

- un bâti rural traditionnel assez bien conservé dans la vallée de l'Authie, le Bernavillois et le sud-ouest du territoire ;
- un patrimoine industriel remarquable dans plusieurs vallées : la Nièvre, la Somme en aval d'Amiens ou encore la Selle ;
- une concentration importante de monuments, en partiulier des châteaux, autour des vallées de la Noye et de l'Hallue notamment ;
- une ville-centre, Amiens, qui héberge un patrimoine varié ;
- le "secteur du souvenir" : un patrimoine spécifique lié à la Grande guerre de 1914-1918.

Commentaires

Un patrimoine fragile soumis à diverses sensibilités

Certaines des richesses décrites ci-dessus et figurées sur la carte sont fragiles ; leur sensibilité est également représentée.

Les cœurs de nature sont souvent dépendants les uns des autres ; ils doivent pouvoir être reliés entre eux par des corridors biologiques qui permettent le passage des animaux d'un site à l'autre. Or dans de nombreux cas, ces connexions entre les espaces naturels n'existent plus ou sont coupées par des aménagements, comme par exemple des voies de communication.

Si la vallée de la Somme et ses affluents constituent une grande richesse pour le Grand Amiénois, ils représentent aussi un risque important d'inondations qui a nécessité l'adoption d'un plan de prévention (PPRI).

Par ailleurs, de nombreux sites pollués parsèment le territoire, issus généralement d'activités industrielles passées. Ces sites pollués sont particulièrement concentrés dans l'agglomération d'Amiens. Ils peuvent menacer les richesses naturelles qui les entourent, notamment lorsqu'ils se situent dans des vallées humides.

Des pressions extérieures à anticiper

Enfin, des éléments extérieurs au territoire du Grand Amiénois pourraient avoir à l'avenir une influence sur le pays et sur ses richesses naturelles, en amenant des pressions nouvelles sur ces éléments fragiles, mais également en permettant de les valoriser davantage.

Dans le pays voisin de Picardie Maritime, un parc naturel régional (PNR) est en projet. Sa concrétisation serait sans doute à l'origine de répercussions positives pour le Grand Aménois sur le plan touristique ; elle pourrait aussi se traduire par une augmentation de la pression foncière à l'ouest du pays, en particulier en basse vallée de la Somme

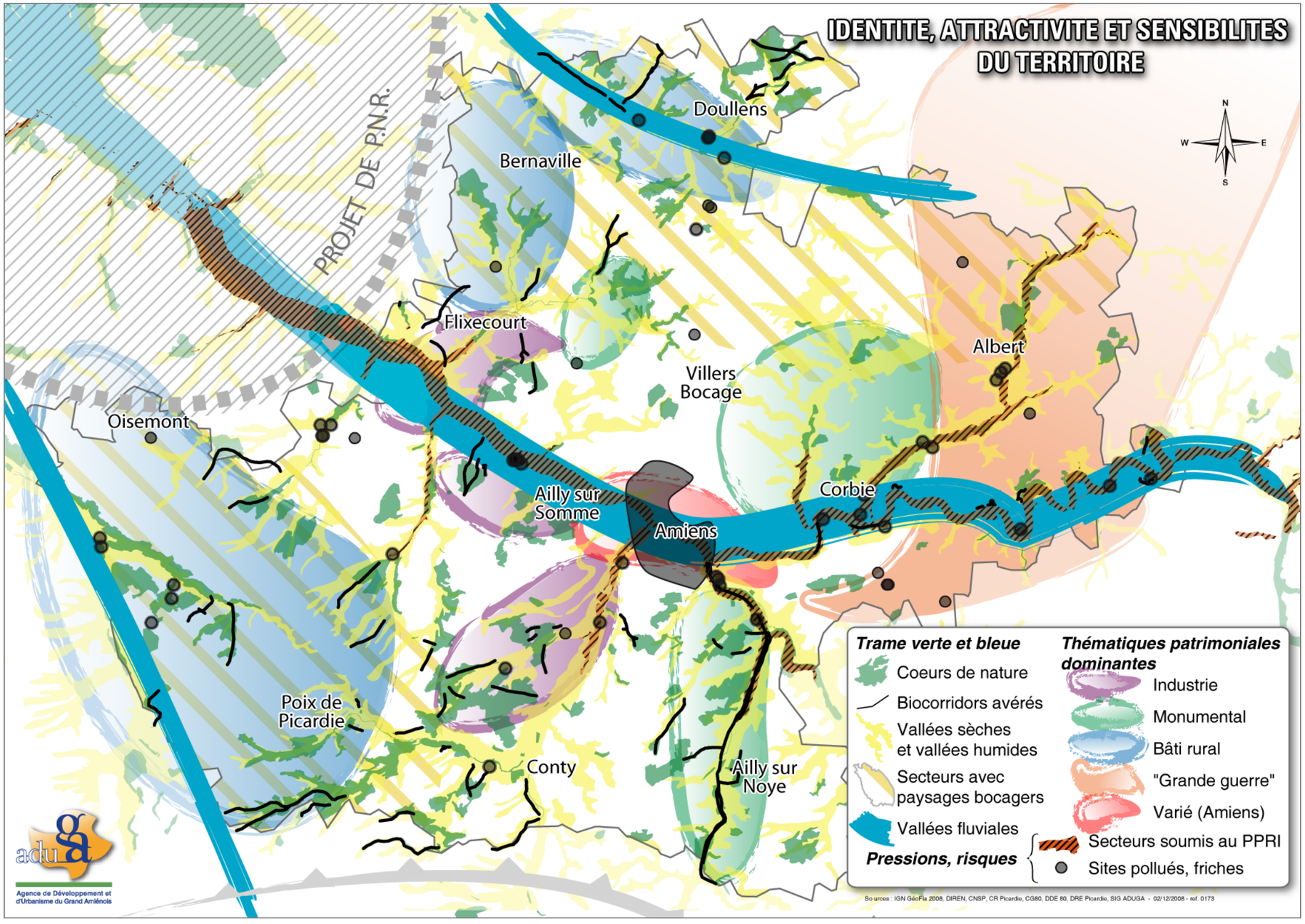
Par ailleurs, la pression urbaine très forte qu'exerce l'Île-de-France sur le département de l'Oise pourrait à terme atteindre le sud du territoire du Grand Amiénois, amenant une pression liée à l'urbanisation sur les mileux naturels de cette partie du pays, tout en constitutant une opportunité de développement résidentiel.

Repères pour l'avenir

Le Grand Amiénois bénéficie donc de richesses naturelles et patrimoniales nombreuses et variées, mais dont certaines sont fragiles et seraient donc à consolider pour être conservées.

Ces richesses semblent pouvoir constituer des leviers importants pour l'attractivité et le développement du pays.

Les trois vallées fluviales concentrent particulièrement les richesses et donc les atouts, mais aussi les sensibilités.



STRATÉGIES D'OCCUPATION DU SOL

Objectifs de la carte

La carte « Stratégies d'occupation du sol » a pour objectifs :

- de faire apparaître les principales évolutions en termes d'occupation du sol, notamment celles relatives au foncier à usage agricole ;
- de mettre en évidence l'impact, en termes de consommation foncière, des stratégies de développement et d'aménagement intercommunales et communales.

Les données qui ont servi à sa réalisation sont notamment issues d'un travail de photo-interprétation dont la précision est de l'ordre de 1 ha. Disponibles à trois périodes (1980 - 1992 - 2002), elles permettent d'appréhender les évolutions qui ont eu lieu dans le Grand Amiénois sur une période de 22 ans.

Contenu de la carte

L'occupation du sol en 2002

En 2002 :

- l'agriculture représente 80 % de la surface du Grand Amiénois (terres arables, pâtures et autres systèmes agricoles tels que le maraîchage) ;
- les surfaces artificialisées, qui comprennent l'habitat, les activités économiques, les équipements mais aussi les infrastructures occupent quant à elles 7 % de la surface du pays ;
- les espaces naturels représentent environ 13 %.

Si ces grands équilibres sont restés stables entre 1980 et 2002[3], deux évolutions méritent cependant d'être soulignées :

- la disparition des prairies, qui concerne environ 12 500 ha, soit un peu plus de 4 % du territoire du Grand Amiénois ;
- la prégnance de l'artificialisation du sol liée à la construction de nouvelles infrastructures.

Deux phénomènes majeurs entre 1980 et 2002

▫ ***La disparition progressive des prairies***

Entre 1980 et 2002, les prairies disparaissent au profit :

- majoritairement des grandes cultures pour 90 % (11 000 ha) ;
- de l'urbanisation pour 700 ha (soit 5 % des 12 500 ha), dont un peu plus de la moitié a été consommée pour l'habitat.

Si la disparition des prairies concerne l'ensemble du territoire, ce phénomène est cependant plus marqué au nord et au sud-ouest du pays.

Au-delà de refléter l'évolution de l'activité agricole qui a vu disparaître de nombreux élevages, ce grignotage des prairies, offrant traditionnellement un écrin boisé aux bourgs et villages, pose la question de son impact paysager, dont une des manifestations est une relation beaucoup plus brutale entre espace urbain et espace agricole.

▫ ***Un territoire qui s'équipe***

La seconde évolution illustrée par la carte concerne l'artificialisation des sols entre 1980 et 2002. Elle permet en effet d'identifier trois principaux phénomènes qui ont consisté :

- de façon assez diffuse, à construire de nouveaux logements ;
- de façon plus concentrée autour des principaux pôles, et notamment Amiens Métropole, à aménager de nouvelles zones d'activités ;
- et, enfin, à équiper le territoire du Grand Amiénois d'infrastructures autoroutières.

Sur les 2 250 ha artificialisés entre 1980 et 2002, 740 ha l'ont été pour l'habitat, 520 pour les activités économiques et 780 ha pour les infrastructures.

Commentaires

Cette carte permet, en dernier lieu, d'appréhender les perspectives de consommation foncière, programmée soit dans le cadre des documents de planification communaux (POS, PLU), soit dans le cadre de la mise en œuvre de grands projets économiques.

La totalité de ce foncier représente environ 3 000 ha, soit 800 ha de plus que ce que le pays a consommé en 22 ans.

[3] Surfaces artificialisées sur l'ensemble du territoire métropolitain : 8,3 % en 2004

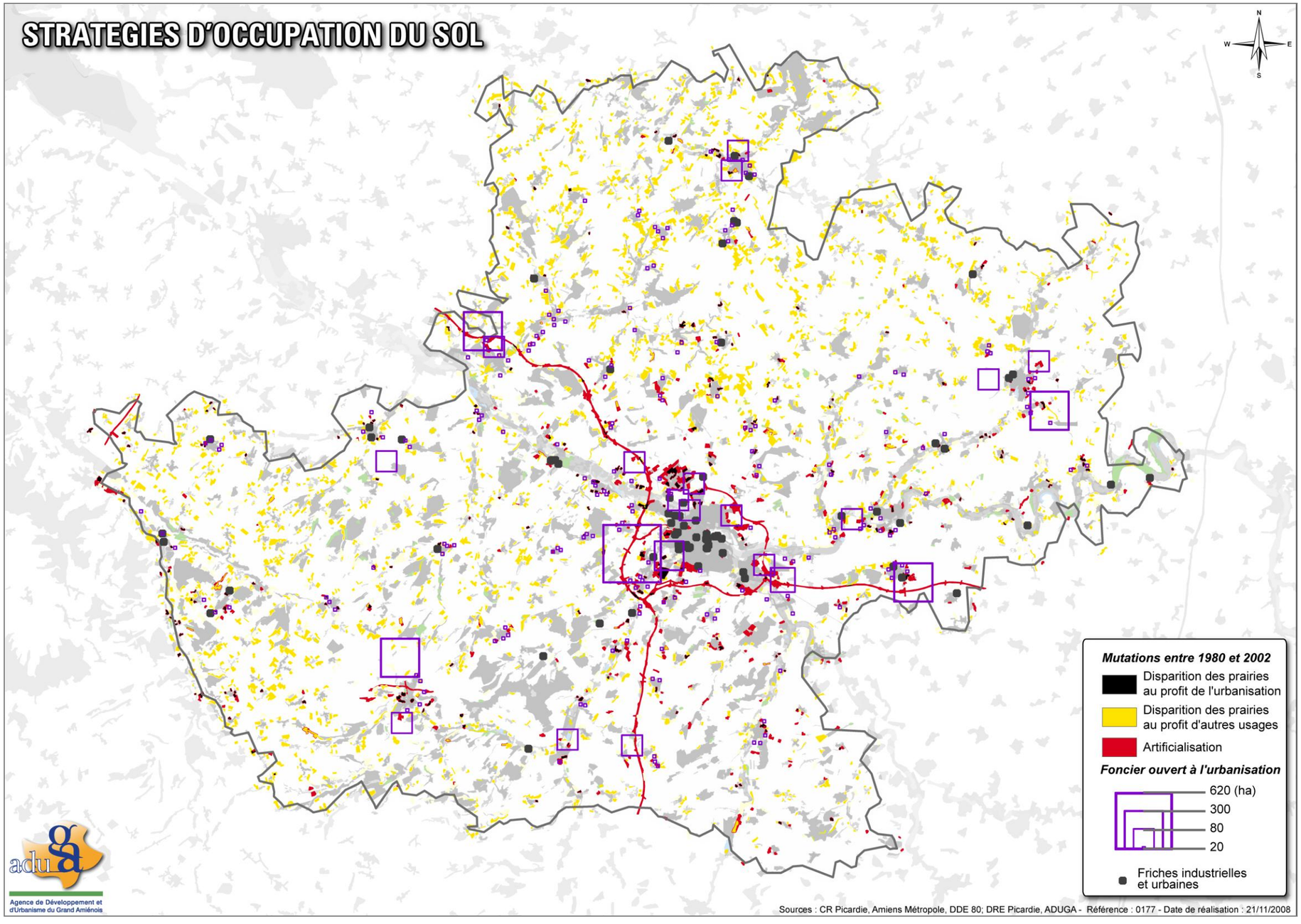
Rapporté au rythme de consommation ayant prévalu hors construction d'infrastructures, ces 3 000 ha représenteraient environ 45 ans de consommation foncière.

La mise en œuvre du TGV Paris-Amiens-Londres conduirait par ailleurs à consommer environ 300 ha.

Repères pour l'avenir

Une pression de l'urbanisation qui apparaît plus qualitative que quantitative (pour mémoire, moins de 1 % du territoire du Grand Amiénois a été urbanisé en 22 ans) et interroge sur les bonnes pratiques en matière d'aménagement (stratégies de localisation, densités, prise en compte des aspects paysagers et environnementaux)

Un foncier agricole ouvert à l'urbanisation dans les documents de planification existants ou en projet qui semble très conséquent au regard des dynamiques de consommation passées et à l'ancienneté de certains stocks, et interroge sur la capacité des collectivités à le mobiliser, mobilisation d'autant plus efficiente qu'elle sera réfléchie aux échelles adaptées.



GLOSSAIRE

Aire urbaine

Ensemble de communes d'un seul tenant et sans enclave, constitué d'une unité urbaine offrant au moins 5 000 emplois, et des communes dont au moins 40 % des actifs ayant un emploi travaillent dans cette unité urbaine ou dans les communes attirées par elle. Au sein d'une aire urbaine sont distinguées : la ville-centre, la banlieue – qui forment à elles deux l'unité urbaine – et la couronne périurbaine.

Billettique

La billettique est l'ensemble des procédés et outils de gestion de contrats* liant les producteurs d'offre de déplacement (bus, tramway,...), les financeurs et les utilisateurs (voyageurs) de ces offres dans lequel les billets en papier ont été remplacés par des supports de technologie plus avancées : carte à puce, carte magnétique, radio-identification (RFID)...
La billettique est aussi l'ensemble des dispositifs utilisant l'informatique et l'électronique dans les titres représentatifs d'une prestation de service.

Biogaz

Gaz issu de la dégradation de matière organique en l'absence d'oxygène.

Carte communale

La carte communale permet d'organiser et de clarifier l'évolution de l'urbanisation. C'est l'occasion pour une commune de réfléchir aux enjeux de son aménagement futur et d'en définir les principes. La carte communale peut également être établie par un groupement de plusieurs communes. Le dossier comporte un rapport de présentation et un document graphique qui délimite les zones constructibles et les zones naturelles dans lesquelles les constructions ne seront pas autorisées. A l'inverse du PLU, elle ne permet pas d'élaborer un règlement spécifique. Elle renvoie donc au règlement national d'urbanisme. Les habitants et associations sont associés à son élaboration. Elle est soumise à enquête publique avant son approbation. Les cartes communales élaborées depuis le 1er avril 2001 n'ont plus de durée de validité. Elles pourront être révisées. L'approbation se fait conjointement par le conseil municipal (par délibération) et par le préfet (arrêté préfectoral). La carte communale entraîne, de fait, la compétence de la commune en matière d'autorisation d'occupation du sol, sauf si le conseil municipal décide de maintenir la compétence de l'État.

Charte de pays

La charte est le véritable document fondateur du Pays. Elle conditionne sa reconnaissance effective et la délimitation de son périmètre définitif.
La charte de Pays est un document de référence qui détermine, pour les 10 ans à venir, la stratégie du territoire en matière de développement socio-économique, de gestion de l'espace et d'organisation des services.
Elle doit répondre aux enjeux du développement durable, c'est-à-dire celui qui vise à répondre aux besoins actuels sans mettre en péril le développement des générations à venir. Ses grands principes sont : la solidarité dans l'espace et dans le temps, la transversalité, la participation, la précaution.
Enfin, elle est le support à la préparation d'un programme pluriannuel d'actions jusqu'en 2006, et à la négociation d'un Contrat de Pays avec l'État, la région et le département, destiné à financer les projets des acteurs du pays : communes, communautés de communes ou porteurs de projet privés.

Corail Intercités

En France, Corail Intercités est la marque créée par la SNCF en mai 2006, pour désigner les rames Corail utilisées sur les lignes de moyennes distances.
Cette marque a été créée en remplacement de l'ancienne dénomination — TIR (Trains Interrégionaux) — afin de dynamiser ces liaisons qui ne bénéficient pas de la fréquentation des liaisons grandes lignes ou des financements des régions comme c'est le cas des trains TER.

Emprise foncière

Prise de possession par les Pouvoirs publics d'une propriété privée immobilière.

Établissement public de coopération intercommunale (EPCI)

Regroupement de communes ayant pour objet l'élaboration de « projets communs de développement au sein de périmètres de solidarité ».
Les principaux EPCI sont les syndicats intercommunaux à vocation unique ou multiple (SIVU et SIVOM), les communautés de communes, les communautés d'agglomération et les communautés urbaines.

Fonds Régional d'Appui aux Pays de Picardie (FRAPP)

Outil financier au service de l'aménagement et du développement des pays de Picardie. Il prend en compte les inégalités territoriales et met en œuvre les politiques prioritaires pour les Picards.

Grandes cultures

Ensemble des cultures de masse pratiquées sur de grandes surfaces : céréales, oléagineux, betteraves sucrières…

Intermodalité

Utilisation successive de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Logements PLUS (prêt locatif à usage social)

Ces logements sont destinés à être occupés par des ménages dont les revenus ne dépassent pas 100 % des plafonds de ressources.

Logements PLAI (prêt locatif aidé d'intégration)

Sont destinés à accueillir des ménages dont les revenus sont inférieurs à 60 % des plafonds de ressources du PLUS

Mitage

Prolifération non maîtrisée de constructions en milieu rural ou périurbain.

Multimodalité

Recours à plusieurs modes de transports différents, choisis en fonction des circonstances et de la nature de ses déplacements.

Parc privé potentiellement indigne (PPPI)

Aucune source ne permet actuellement de connaître directement l'habitat indigne. Son approche passe par un pré repérage des logements potentiellement indignes à partir des données de l'habitat fournies par le fichier Filocom (fichier des logements par commune bâti par la DGI). Ce pré repérage permet de localiser des « gisements » où l'on devra rechercher prioritairement l'habitat indigne.

Sont retenus, comme logements potentiellement indignes, les logements répondant à deux types de critères : ceux concernant l'état du logement et ceux concernant ses occupants. La démarche filocom s'appuie sur l'hypothèse que plus un logement est vétuste et plus il y a de risque que l'occupant soit modeste. Le croisement du niveau de ressource des occupants et l'état du logement (classement cadastral 7 et 8 –état du logement médiocre et très médiocre) a permis de déterminer et de caractériser le parc inconfortable susceptible d'être indigne.

À partir de ce pré repérage de logements potentiellement indignes réalisé sur filocom, la détermination du logement indigne nécessite un repérage plus fin sur le terrain.

Plan de cohésion sociale (PCS)

Entré en application dans le courant de l'année 2005, le Plan de Cohésion Sociale agit simultanément sur trois leviers fondamentaux : l'emploi, le logement et l'égalité des chances. Il comporte 20 programmes et 107 mesures.

Le volet logement du plan de cohésion sociale vise à résoudre la crise du logement par un rattrapage massif en matière de production de logements locatifs destinés à des ménages à revenus modestes, tant dans le parc social que dans le privé.

Il prévoit, en particulier, le financement de 500 000 logements locatifs sociaux sur 5 ans (hors plan de rénovation urbaine) et la réhabilitation par l'ANAH de 200 000 logements à loyers maîtrisés dans le parc privé.

La loi DALO (loi instituant le droit au logement opposable du 5 mars 2007) a accru les objectifs de production de logements des années 2007 et 2008 accentuant l'ambition du plan de cohésion sociale. Elle augmente les objectifs en matière de logement social en mettant l'accent sur les logements destinés aux plus démunis.

Plan départemental de l'habitat (PDH)

Un plan départemental de l'habitat est élaboré dans chaque département afin d'assurer la cohérence entre les politiques d'habitat menées dans les territoires couverts par un programme local de l'habitat et celles menées dans le reste du département.

Ce plan définit des orientations conformes à celles qui résultent des schémas de cohérence territoriale et des programmes locaux de l'habitat. Le plan prend également en compte les besoins définis par le plan départemental d'actions pour le logement des personnes défavorisées et ceux résultant des sorties des établissements d'hébergement ou services figurant au schéma départemental d'organisation sociale et médico-sociale défini à l'article L. 312-4 du code de l'action sociale et des familles.

Ce plan comporte un diagnostic sur le fonctionnement des marchés du logement et définit les conditions de mise en place d'un dispositif d'observation de l'habitat dans le département.

Plan local d'urbanisme (PLU)

La loi Solidarité et renouvellement urbains (loi SRU, 13 décembre 2000) a introduit le plan local d'urbanisme qui se substitue depuis au plan d'occupation des sols (POS). C'est un document de planification urbaine, opérationnel et prospectif, qui exprime une vision stratégique de l'aménagement du territoire communal ou intercommunal, lorsqu'il est établi à l'initiative d'un groupement de communes. L'élaboration d'un PLU est l'occasion pour une commune de réfléchir aux enjeux de son aménagement et de son développement à moyen terme (10 ans). Ce projet est notamment traduit dans le PADD, qui est l'une des pièces constitutives du document. Le PADD est par ailleurs soumis à un débat en conseil municipal. Les habitants et associations sont associés à son élaboration. Il est soumis à enquête publique avant son approbation. Le PLU est également un document réglementaire : il définit et réglemente l'usage des sols sur l'ensemble du territoire communal ou intercommunal et précise les règles applicables en matière de construction. Il localise les emplacements réservés pour les voies et ouvrages publics, les espaces boisés à protéger, etc. et peut permettre à la commune de geler la constructibilité d'un secteur, pour une durée maximale de 5 ans, en l'attente de la définition d'un projet d'aménagement global. Le PLU est un document juridique de portée générale. Il s'impose à tous : particuliers, entreprises et administrations. Il sert de référence à l'instruction des diverses demandes d'occupation et d'utilisation du sol (certificats d'urbanisme, permis de construire, déclarations de travaux, permis de lotir, etc.).

Pôle de compétitivité

Un pôle de compétitivité est, sur un territoire donné, l'association d'entreprises, de centres de recherche et d'organismes de formation, engagés dans une démarche partenariale (stratégie commune de développement), destinée à dégager des synergies autour de projets innovants conduits en commun en direction d'un (ou de) marché(s) donné(s))

Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Document commun aux plans locaux de l'urbanisme et aux schémas de cohérence territoriale, le PADD définit le projet d'urbanisme et d'aménagement retenu par la commune, ou le groupement intercommunal (un syndicat mixte par exemple dans le cas d'un SCOT), notamment en vue de favoriser le renouvellement urbain et la mixité sociale, de préserver l'environnement et de favoriser la qualité urbaine et architecturale.

L'objectif du PADD est d'introduire dans les documents locaux d'urbanisme une plus grande réflexion sur l'avenir du territoire communal ou intercommunal à moyen et long terme. Il est la traduction d'une vision stratégique du développement et de la mise en valeur de ce territoire. Il prend plus particulièrement en compte ses dimensions durables et environnementales.

C'est un document simple, court et non technique. Il doit être accessible à tous les citoyens et doit permettre un débat au sein des instances municipales ou intercommunales.

Règlement National d'Urbanisme (RNU)

Il s'agit de l'ensemble des dispositions à caractère législatif et réglementaire applicables en matière d'utilisation des sols sur une commune ne disposant pas de document d'urbanisme (PLU ou carte communale). Ces règles concernent la localisation, la desserte, l'implantation et l'architecture des constructions, le mode de clôture, etc. En l'absence de document d'urbanisme, c'est la règle de la constructibilité limitée qui s'applique, consistant à interdire toute construction en dehors des « parties actuellement urbanisées » d'une commune. Cette règle a pour but d'éviter la réalisation d'un habitat dispersé et un développement des petits bourgs et hameaux en « tache d'huile ». Elle peut servir de base au refus de construire sur les parcelles situées à l'extérieur du bourg ou de ses hameaux. Les décisions d'urbanisme sont alors prises par le Préfet au nom de l'État.

Rieu

Bras de la Somme formant un petit canal dans les Hortillonnages.

Schéma de cohérence territoriale (SCOT)

Institué par la loi Solidarité et renouvellement urbains, le schéma de cohérence territoriale succède aux schémas directeurs.
Document de planification supracommunale, il est élaboré à l'initiative d'un groupement de communes sur un territoire élargi (bassin de vie) et expose une vision stratégique de l'aménagement et du développement de ce territoire à long terme (15/20 ans).
Il expose « le diagnostic du territoire établi au regard des prévisions économiques et démographiques et des besoins répertoriés en matière de développement économique, d'agriculture, d'aménagement de l'espace, d'environnement, d'équilibre social de l'habitat, de transports, d'équipements et de services ».
Il comprend en outre le projet d'aménagement et de développement durable du territoire ainsi que les orientations générales qui sous-tendent la nouvelle organisation de l'espace.
Il sert de cadre de référence aux différentes politiques menées en matière d'habitat, de déplacements, d'équipement commercial, etc. Les PLU, PLH et PDU doivent être compatibles avec ce document.
Il est élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs du territoire et avec les habitants. Il est soumis à enquête publique avant son approbation.

Schéma régional d'aménagement et de développement durable du territoire

Élaboré par le Conseil régional, le SRADDT, prévu par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire de 1995 et modifié par la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire de 1999, fixe désormais "les orientations fondamentales, à moyen terme, du développement durable du territoire régional". Il comprend "un document d'analyse prospective et une charte régionale, assortis de documents cartographiques qui expriment le projet d'aménagement et de développement durable du territoire régional". Il peut ainsi comprendre les orientations adoptées par le Conseil régional en matière de d'environnement, de développement durable, de grandes infrastructures, de grands équipements et de services d'intérêt général.
Ces orientations, qui ne sont pas prescriptives, doivent être compatibles avec celles des schémas de services collectifs.

Schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT)

Ce document constitue le volet "infrastructures et transports" du schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT). Il a pour objectif prioritaire d'optimiser l'utilisation des réseaux et équipements existants et de favoriser la complémentarité entre les modes de transport et la coopération entre les opérateurs, en prévoyant, lorsque nécessaire, la réalisation d'infrastructures nouvelles.

Schéma régional des véloroutes et voies vertes

Le Comité interministériel d'aménagement du territoire a décidé la réalisation d'un schéma national des véloroutes et voies vertes* (VVV) qui prévoit la réalisation d'un réseau de 7 000 à 9 000 km maillant l'ensemble du territoire. La circulaire interministérielle du 31 mai 2001 demande à chaque région d'en établir la déclinaison régionale dans une démarche conjointe État-Région.

Secteur du souvenir

Désigne une partie du territoire de la Somme qui compte de nombreux mémoriaux et cimetières militaires relatifs à la "Grande guerre" (1914-1918) et connaît un tourisme lié à la mémoire de ce conflit.

Transport express régional (TER)

TER (ou Transports express régionaux) est une marque commerciale de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), qui a lancé ce concept en 1984. Ces trains de voyageurs desservent les destinations situées à l'intérieur d'une région administrative et les gares proches. Une convention fixe les rôles et missions de la Région et de la SNCF : la Région définit l'offre de service TER qu'elle souhaite (dessertes, qualité de service, tarification ...) ; la SNCF assure la réalisation de cette offre.

Unité urbaine

L'unité urbaine est une commune ou un ensemble de communes qui comporte sur son territoire une zone bâtie d'au moins 2 000 habitants où aucune habitation n'est séparée de la plus proche de plus de 200 mètres. En outre, chaque commune concernée possède plus de la moitié de sa population dans cette zone bâtie.
Si l'unité urbaine s'étend sur plusieurs communes, l'ensemble de ces communes forme une agglomération multicommunale ou agglomération urbaine. Si l'unité

urbaine s'étend sur une seule commune, elle est dénommée ville isolée.

Véloroute et voie verte

Les véloroutes et voies vertes constituent des itinéraires cyclistes interrégionaux, nationaux et européens, assurant aux utilisateurs du vélo la continuité d'itinéraire et la sécurité nécessaires pour une pratique sur de longues distances.
Le concept " Véloroutes - Voies Vertes " est le résultat de l'association de deux concepts clairement définis : celui d'itinéraires " vélo " linéaires et continus (véloroutes), celui de structures particulières aménagées à destination exclusive ou quasi-exclusive des déplacements non-motorisés (voies vertes).
La véloroute n'est matérialisable que par son jalonnement et sa cartographie ; elle se superpose relativement et non systématiquement à la voie verte.
La voie verte est matérialisable par sa qualité de structure particulière constituée par un chemin de halage le long d'une voie navigable, une digue, une voie ferrée désaffectée ou encore un chemin rural, un chemin forestier ou un chemin de vigne... Elle est amenée à être utilisée par d'autres usagers que les cyclistes, notamment des rollers, des personnes à mobilité réduite, des piétons, et dans certains cas des cavaliers.

Victimes d'accidents de la route

La terminologie des victimes d'accidents a été harmonisée à l'échelle européenne en 2005 :

- les « tués » désignent les personnes décédées dans les 30 jours (au lieu de 6 auparavant) ;
- les « blessés hospitalisés », dénommés auparavant « blessés graves », désignent les blessés dont l'état nécessite plus de 24 h d'hospitalisation (au lieu de 6 jours auparavant) ;
- les « blessés non hospitalisés », dénommés auparavant « blessés légers », désignent les blessés dont l'état nécessite des soins médicaux ou jusqu'à 24 heures d'hospitalisation (au lieu de jusqu'à 6 jours d'hospitalisation).

Zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique de type I (ZNIEFF)

Secteur présentant une richesse biologique élevée, en raison de la présence d'espèces, d'associations d'espèces ou de milieux rares, caractéristiques du patrimoine naturel national ou régional.

Illustrations et crédits photographiques : ADUGA

Janvier 2009

Aduga
47 bvd du Cange 80000 AMIENS
Tél : 03 22 22 31 65
Fax : 03 22 22 31 69
Site web : http://www.aduga.org
Email : contact@aduga.org