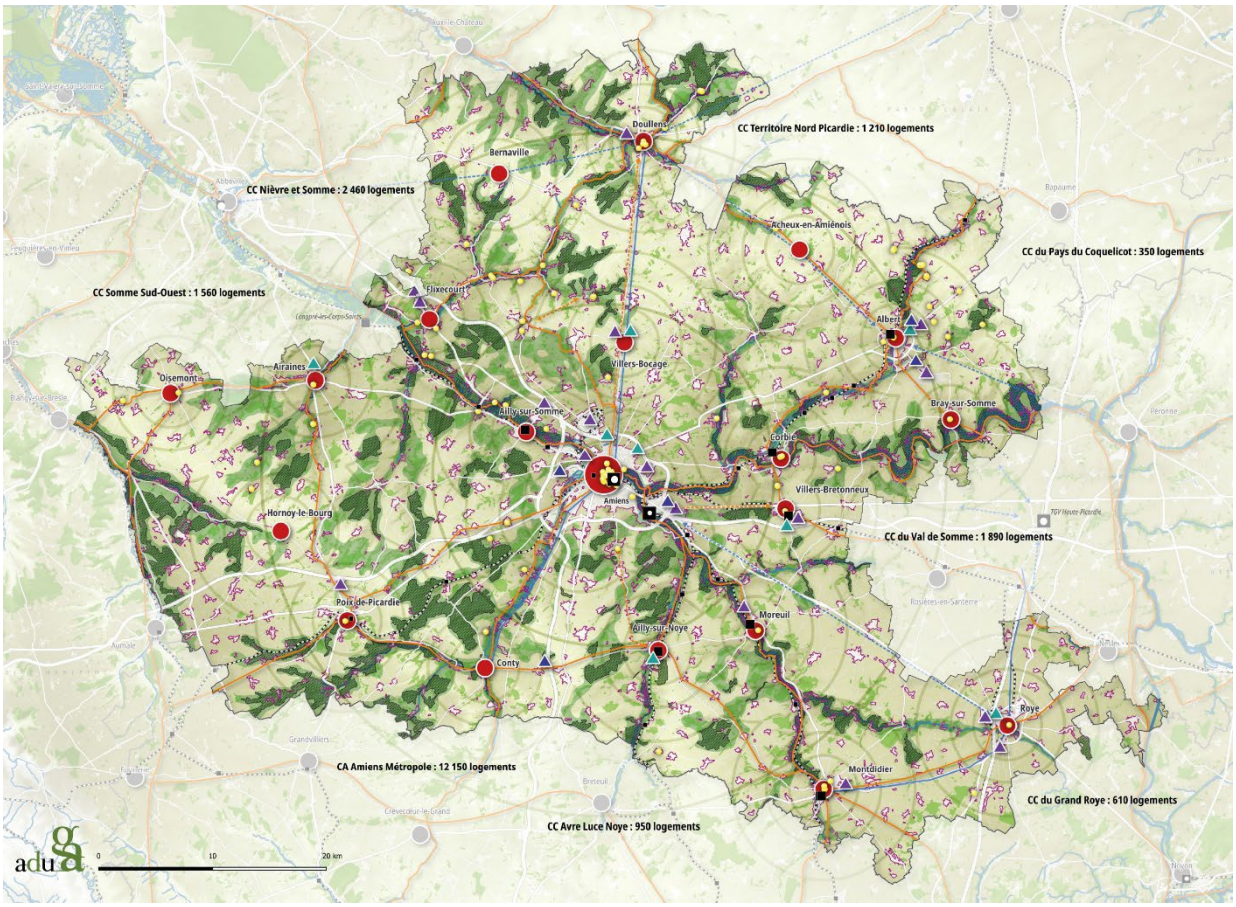
GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN

SCoT
Grand Amiénois

Mémoire en réponse aux avis des Personnes Publics Associées

Projet de SCoT révisé du Grand Amiénois



Pièce figurant au dossier d'enquête publique

Table des matières

Pilier I : Une économie qui profite aux habitants et préserve les ressources de la planète **1**
Accueil d'activités économiques **2**
Positionnement par rapport au hub logistique **3**
Logisitique **12**
Report modal **16**
Accessibilité des zones d'activités économiques **19**
Commerce **20**
Développement économique **21**
Zones d'activités économiques **25**
Agriculture **30**

Pilier II : « Favoriser des conditions de vie adaptées aux besoins des habitants et à la pérennité de la planète » **33**
Trajectoire démographique **34**
Traduction en besoin de logements **36**
Mixité sociale **40**
Avis des EPCI sur la thématique du logement **41**
Extrait de l'avis du Conseil de Développement Durable en Commun du Grand Amiénois **45**
Mobilité **46**

Pilier III : « Un environnement qualitatif pour les habitants et favorable au bon fonctionnement écologique de la planète » **57**
Trajectoire de sobriété fonciere **58**
Répartition de la consommation d'espaces entre développement économiqie et habitat **62**
Trame Verte et bleue **63**
Préservation des paysages **66**
Les déchets **67**
Autres remarques **68**

Forme du document - Correction d'erreurs matérielles **70**

Afin d'assurer la bonne information du public quant aux intentions du PMGA, cette note indique la manière dont l'établissement public en charge du SCoT du Grand Amiénois envisage de lever les réserves et de tenir compte des recommandations à enjeux formulées par les PPA et les personnes consultées.

Cette partie comporte les principaux éléments de modification envisagés à ce stade de la procédure, sans pour autant que cette liste ne soit exhaustive ou définitive et obère toute possibilité de décider d'autres modifications ultérieurement, notamment à la lumière des enseignements de l'enquête publique.

Pour faciliter la lecture, à l'instar de la note concernant la MRAE, chaque réserve ou recommandation est reprise en encadré et les éléments de réponse envisagés par le PMGA suivent la recommandation.

Une présentation reprenant le plan du DOO a été privilégiée pour présenter de manière plus lisible les propositions les plus notables d'évolution que le PMGA entrevoit à ce stade de la procédure.

Pilier I :

UNE ÉCONOMIE QUI PROFITE AUX HABITANTS ET PRÉSERVE LES RESSOURCES DE LA PLANÈTE

ACCUEIL D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Extraits de l'avis de la région Hauts-de-France

1.4 Un développement économique adapté
Analyse Régionale :
Le projet de SCoT est compatible avec la règle générale 22. La notion de mutabilité du foncier pourrait être introduite pour parfaire les prescriptions relatives au développement économique (objectif 38) et aux commerces (objectif 15).

Réponse du PMGA

Bien que le terme de mutabilité ne soit pas directement utilisé, les enjeux de mutabilité sont déjà intégrés dans les deux objectifs (15 et 38) notamment à travers la restructuration, la recomposition, l'optimisation ou la modernisation de foncier.

Proposition de modification au DOO :

Néanmoins, des propositions de compléments à intégrer au DOO sont indiquées ci-dessous en surligné jaune.

Proposition pour l'objectif 15 relatif au commerce

Principes généraux

L'évolution des périphéries commerciales doit prioritairement reposer sur la restructuration et la recomposition des sites, l'extension et la modernisation des équipements existants, en favorisant la mutabilité du foncier, dans une logique d'optimisation foncière et fonctionnelle.

Prescriptions relatives aux documents d'urbanisme (PLU, PLUI)

- identifient et favorisent la mutabilité du foncier dans les secteurs commerciaux existants, notamment les emprises sous-utilisées ou devenues inadaptées, afin de favoriser leur restructuration, leur recomposition ou leur reconversion vers de nouveaux usages compatibles avec les orientations du SCoT ;

Proposition pour l'objectif 38 relatif au développement économique

Principes généraux

- **Privilégier la requalification et la densification des zones d'activités économiques existantes** à l'extension ou à la création de nouvelles zones en favorisant notamment la mutabilité du foncier.

- **Réinvestir et reconquérir les espaces laissés sous-utilisés ou vacants au sein des zones d'activités**, en identifiant les potentiels fonciers mutables et mobilisables, en récupérant les fonciers non utilisés par les entreprises pour leur extension, en réhabilitant les friches, en réévaluant les contraintes environnementales en zone d'activités.

Prescriptions relatives aux documents d'urbanisme (PLU, PLUI)

Au travers de ces documents, les autorités compétentes :

- déclinent les principes généraux précédents ;
- identifient les potentiels de renouvellement urbain et de mutabilité du foncier au travers d'atlas fonciers détaillés et de l'alimentation en continu de l'observatoire partenarial des friches du Grand

Amiénois, dont l'intégration des contenus est assurée à l'échelle du Pôle métropolitain du Grand Amiénois ;

- justifient les potentiels et besoins en mutation et extension.

POSITIONNEMENT PAR RAPPORT AU HUB LOGISTIQUE

Extraits de l'avis de la région Hauts-de-France

2. Affirmer un positionnement de hub logistique

Objectif 5

Ce que dit le projet de territoire :
Le territoire du grand amiénois est traversé par un grand corridor européen ferroviaire du Havre vers les sillons rhénan et mosellan.
Concernant le Canal Seine Nord Europe, il est précisé que « L'articulation du Grand Amiénois avec le CSNE, et notamment avec la future plateforme industrialo-portuaire de Nesle, embranchée à l'axe ferroviaire Amiens-Reims, demeure à ce jour un impensé territorial ».
Le rôle des 53 zones d'activités économiques est d'autant plus crucial qu'elles offrent une visibilité et une accessibilité spécifiques : proximité des axes routiers et autoroutiers, embranchements ferroviaires pour certaines. Pôles industriels comme la ZI Nord d'Amiens, plateformes logistiques comme la ZAE Ouest de Roye ou les Bornes du Temps.
Le transport, logistique et commerce de gros représente 18% des emplois, ce qui illustre la fonction stratégique du territoire dans les mobilités de marchandises. Le transport de marchandises représente 10% des consommations, dominé par le transport routier et les produits pétroliers, étroitement lié à l'activité industrielle et agricole du territoire.

Analyse régionale :
L'ambition du recours à des modes alternatifs pour le transport de marchandises est très peu exprimé dans le projet de SCOT du Grand Amiénois. Il n'y est notamment pas fait mention des atouts du territoire, à commencer par la ligne capillaire fret Saint-Roch Bertangles qui permet la desserte de la zone industrielle nord d'Amiens, fondamentale à l'activité de l'usine Eurolysine, mais qui pourrait être un atout pour la réindustrialisation du territoire amiénois. Par ailleurs, des embranchements ferrés sont encore actifs (NORIAP notamment), le site ferroviaire de Longueau (Lhottelier)…
Par ailleurs le projet de SCOT ne propose pas de réflexion sur le lien avec le CSNE au-delà du constat que c'est « un impensé territorial », alors que l'est de l'Amiénois pourrait en bénéficier, via l'A29 ou la voie express vers Roye.
Le projet de SCoT ne prend pas suffisamment en compte l'objectif 5 du SRADDET. Il conviendrait de développer ces volets comme précisé ci-dessus.

Réponse du PMGA

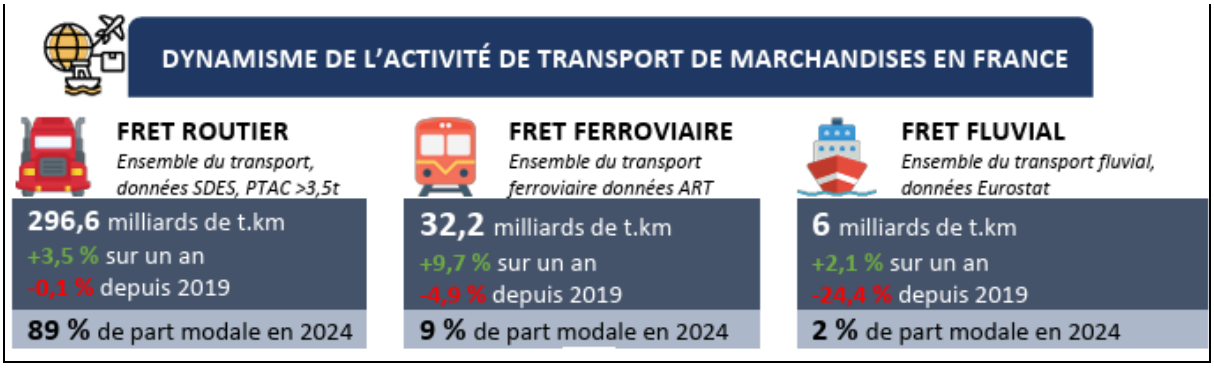
Les remarques formulées par la Région seront prises en compte et ont conduit à renforcer le projet de SCoT sur la question du transport de marchandises et la volonté de favoriser le recours à des modes alternatifs pour le transport de marchandises, notamment via le fret ferroviaire et fluvial.
Le diagnostic sera complété afin de mieux présenter la prédominance du fret routier, les potentialités offertes par le réseau ferroviaire présent au sein du Grand Amiénois et les perspectives d'articulation avec le canal Seine-Nord Europe. Il mentionne désormais notamment la ligne capillaire Amiens Saint-Roch–Bertangles desservant la zone industrielle nord, les installations terminales embranchées encore utilisées par la filière agricole ainsi que le potentiel de long terme du site ferroviaire de Longueau.

Le DOO intégrera e également un objectif visant à favoriser les modes alternatifs au fret routier, accompagné de dispositions destinées à préserver les emprises et capacités ferroviaires existantes, à privilégier une organisation multimodale des flux et à anticiper la connexion des principaux pôles économiques du territoire avec les futurs équipements du canal Seine-Nord Europe, notamment le port intérieur de Nesle.
Ces compléments permettront ainsi de mieux traduire, à l'échelle et dans le champ de compétence du SCoT, les orientations de l'objectif 5 du SRADDET.

Propositions de compléments au diagnostic

En 2024, le transport intérieur de marchandises en France demeure très largement dominé par la route. Le fret routier représente 296,6 milliards de tonnes-kilomètres, soit 89 % des flux, contre 32,2 milliards pour le fret ferroviaire (9 %) et 6 milliards pour le fret fluvial (2 %). En termes d'évolution le trafic routier est resté quasiment stable (–0,1 %), par rapport à 2019, alors que le fret ferroviaire a reculé de 4,9 % et le fret fluvial de 24,4 %. Ainsi, les modes alternatifs à la route conservent une place limitée dans le transport de marchandises.

Fret routier : une prédominance qui appelle un rééquilibrage modal



Source : Tableau de bord de la logistique, édition 2025, données 2024

Le Grand Amiénois occupe une position de carrefour, traversé par les autoroutes A16 et A29 et situé à proximité de l'A1. Les données de circulation de 2024 témoignent de l'importance des flux de poids lourds qui représentent environ un quart du trafic sur certaines sections de l'A1, tandis que les sections les plus fréquentées de l'A16 et de l'A29 accueillent respectivement jusqu'à environ 3 500 et 3 900 poids lourds par jour. Ces circulations relèvent à la fois de flux de transit, d'échanges avec les principaux pôles économiques et de dessertes locales.

Cette forte dépendance au transport routier contribue cependant à l'empreinte carbone du territoire ; le transport routier représentait en 2020 environ 31 % des émissions territoriales de gaz à effet de serre du Grand Amiénois (PCAET, 2020). Si l'accessibilité routière demeure un facteur essentiel de développement économique, la réduction de la dépendance aux énergies fossiles et des émissions associées au fret suppose de favoriser les solutions de report modal. Le développement du fret ferroviaire et, en articulation avec les infrastructures extérieures au territoire, du fret fluvial constitue ainsi un enjeu stratégique pour le Grand Amiénois.

Fret ferroviaire : un potentiel stratégique à valoriser

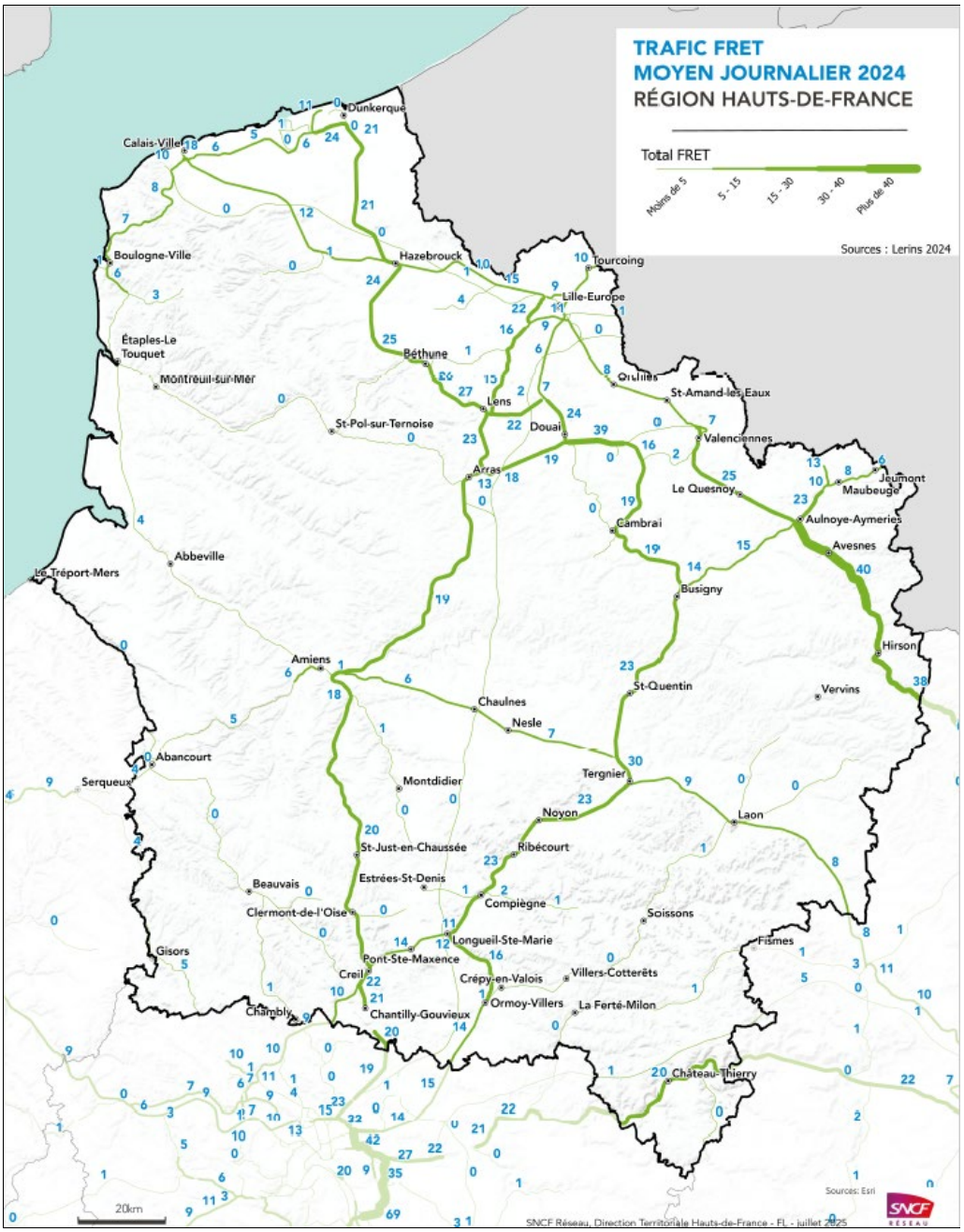
Grâce à ses lignes, en majorité électrifiées, le fret ferroviaire représente une alternative durable au fret routier. Par rapport au transport routier, le rail[1] :

- émet 14 fois moins de CO2
- entraîne 8 fois moins de pollution de l'air
- consomme 6 fois moins d'énergie
- et 1 train de fret représente 40 poids lourds

La région Hauts-de-France constitue la deuxième région française pour le volume de fret ferroviaire, avec environ 250 trains de marchandises par jour en 2024, soit 20 % du trafic national et représente 18 % du transport terrestre de marchandises dans la région.
Néanmoins, le rail poursuit son recul comme dans la plupart des grands bassins de France. A l'échelle de la région entre 2019 et 2023 :

- Le volume de fret expédié depuis la région a chuté de 16%
- Le volume de fret reçu par la région a diminué de 8%

[1] Source : SNCF Réseau, Fret ferroviaire : Le transport de marchandises bas carbone (2023)



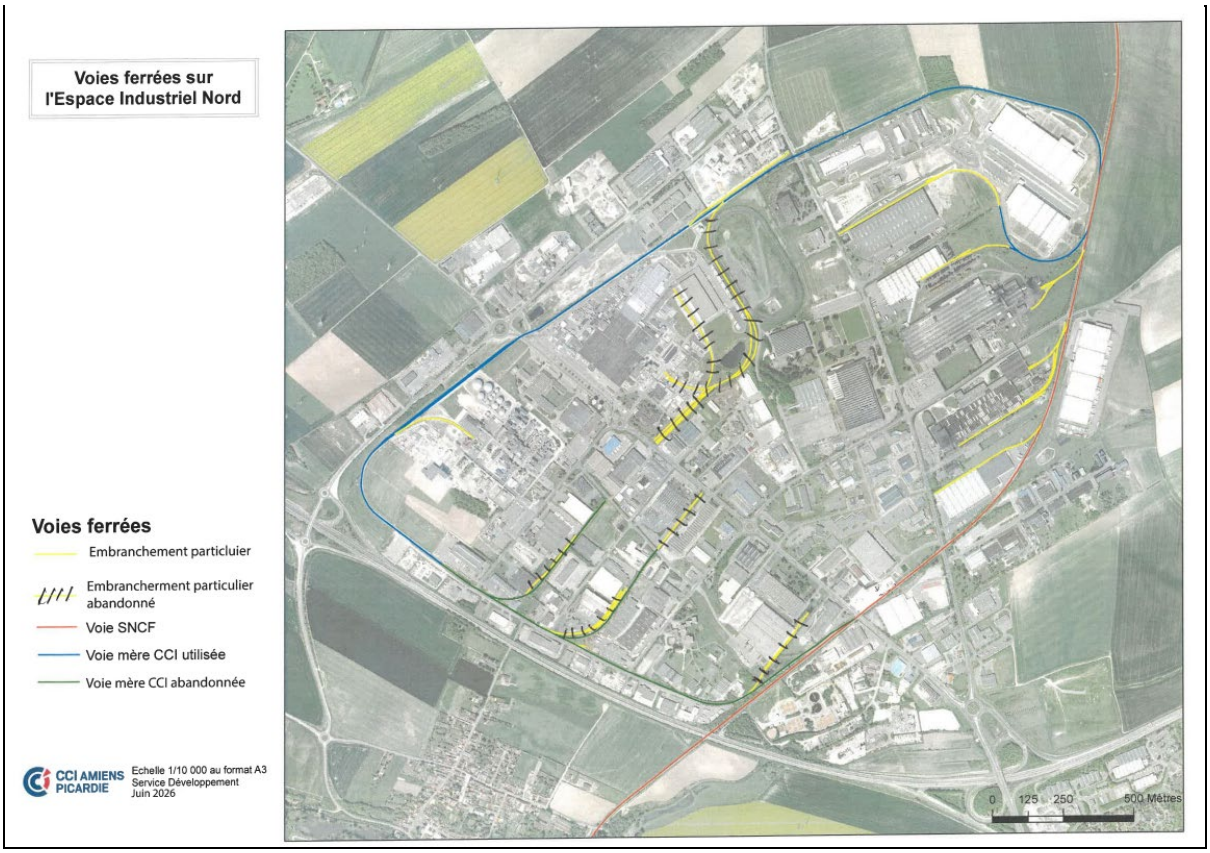
Si la grande part des flux de fret ferroviaire de la région est située dans le Nord-Pas-de-Calais, le Grand Amiénois occupe une position de carrefour au sein des réseaux de transport régionaux et nationaux. Il est traversé par plusieurs axes ferroviaires reliant Amiens à Paris, Lille, Arras, Saint-Quentin, Laon, Rouenl, Le Havre et Boulogne-sur-Mer et s'inscrit dans un corridor européen reliant la façade maritime normande à l'Est du pays. Cette configuration, associée à la présence d'activités industrielles, agricoles et logistiques importantes, constitue un atout pour le développement du transport ferroviaire de marchandises.

Une infrastructure stratégique pour la zone industrielle nord

Le fret ferroviaire reste stratégique, notamment via la ligne capillaire reliant Amiens Saint-Roch à Bertangles qui assure la desserte de la zone industrielle nord d'Amiens. Elle permet notamment l'approvisionnement de l'usine Eurolysine et contribue ainsi au fonctionnement d'une activité industrielle majeure à l'échelle européenne.

Au-delà de cet usage actuel, la présence de cette infrastructure constitue un atout pour le maintien et l'accueil d'activités industrielles susceptibles de recourir au fret ferroviaire. Elle représente un élément

différenciant de la zone industrielle nord et un potentiel à développer dans une perspective de réindustrialisation et de décarbonation du transport de marchandises. Toutefois, la mobilisation de ce potentiel reste conditionnée à l'état et aux capacités des infrastructures, aux possibilités de raccordement des sites économiques, aux besoins des entreprises et aux conditions économiques d'organisation des dessertes.

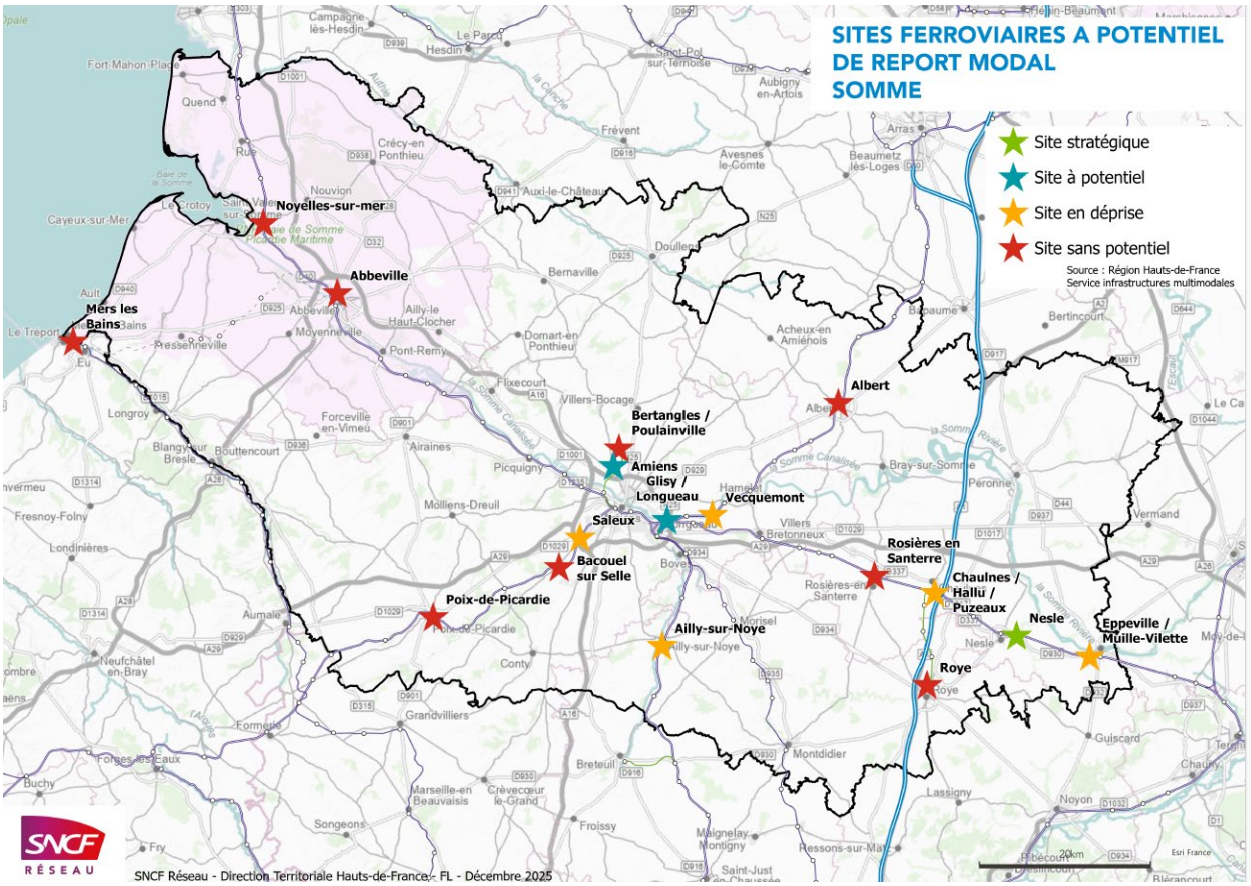


Source : Chambre de Commerce de l'Industrie Picardie, 2026

Un réseau d'embranchements ferroviaires actifs et présentant un potentiel de développement pour le fret

Le Grand Amiénois compte également plusieurs installations terminales embranchées (ITE) associées notamment aux activités agricoles du groupe NORIAP. Une ITE est une voie privée raccordée au réseau ferré principal, permettant de charger directement des wagons sur un site industriel ou agricole, sans transbordement en gare. Ces ITE permettent le raccordement direct de sites de stockage au réseau ferroviaire. Deux autres installations accueillent encore des trafics ferroviaires agricoles à Ailly-sur-Noye et à Saleux.

À Longueau, le groupe Lhotellier a reconverti une ancienne friche de fret de la SNCF en un site multi-activités comprenant notamment une plateforme de matériaux exploitée par SAMOG. Une partie des anciennes installations ferroviaires a été réhabilitée, permettant l'accueil de trains de marchandises. Cette infrastructure constitue ainsi un potentiel de renforcement de l'approvisionnement du bassin amiénois par fret ferroviaire et de réduction des acheminements routiers de longue distance.



En parallèle, il existe d'autres ITE recensées dans le Grand Amiénois tels que Poix-de-Picardie, Roye, etc., mais ces dernières sont actuellement non-utilisés et nécessitent des investissements pour en permettre le réemploi.
Ces différentes situations montrent l'intérêt d'évaluer les potentiels de réactivations des réseaux et installations en regard des coûts de réhabilitation et de fonctionnement ainsi que des besoins des entreprises.

Fret fluvial : une articulation avec le Canal Seine-Nord Europe qui reste à construire

Dans les Hauts-de-France, le transport fluvial de marchandises repose principalement sur deux ensembles : au nord, un réseau à grand gabarit relié au port de Dunkerque et aux réseaux belge et néerlandais ; au sud, l'Oise, qui donne accès au bassin de la Seine. Ces réseaux accueillent notamment des flux de produits agricoles et agroalimentaires, de matériaux de construction, de produits industriels et de conteneurs. En 2024, les Hauts-de-France comptaient 346 kilomètres de voies accessibles au transport de marchandises à grand gabarit et le trafic fluvial régional, hors transit, atteignait environ 10,5 millions de tonnes (Observatoire régional des transports, données VNF 2024).
Le canal Seine-Nord Europe doit assurer la continuité à grand gabarit entre ces deux ensembles. Long de 107 kilomètres, il reliera l'Oise, à proximité de Compiègne, au canal Dunkerque-Escaut, à Aubencheul-au-Bac, et constituera un maillon central de la liaison européenne Seine-Escaut.
Dans la Somme, le tracé traversera notamment le Santerre et la Haute-Somme. Deux des quatre futurs ports intérieurs associés au projet sont prévus à Nesle et à Péronne, pour une mise en service annoncée à l'horizon 2032 (Société du Canal Seine-Nord Europe).

En revanche, le Canal Seine-Nord Europe ne traverse pas directement le Grand Amiénois mais se situe à proximité de la future plateforme multimodale de Nesle, accessible par les axes routiers de l'est amiénois, dont l'A29 et par l'axe ferroviaire Amiens -Tergnier -Laon, auquel le secteur de Nesle est relié. Cette

proximité ouvre des possibilités d'articulation entre les activités industrielles, agricoles et logistiques du Grand Amiénois et le futur corridor fluvial. Elle pourrait notamment concerner les entreprises de l'est du territoire, les activités implantées autour de Roye ainsi que certains flux issus de l'agglomération amiénoise.
Par ailleurs, le Grand Amiénois est traversé par le canal de la Somme, qui est aménagé pour les petits gabarits et ne constitue plus un axe significatif de transport de marchandises. Il est davantage destiné aux usages touristiques et de loisirs, même si la navigation commerciale demeure théoriquement possible sur certaines sections dans des conditions de tonnage limité.

Vers une organisation plus multimodale et décarbonée du transport de marchandises

La diversification des modes de transport ne peut viser à remplacer intégralement le fret routier, qui restera indispensable pour la desserte locale des entreprises, les trajets de courte distance et l'acheminement des marchandises sur les derniers kilomètres. Elle consiste plutôt à favoriser le recours au ferroviaire et au fluvial pour les flux réguliers, massifiés et transportés sur de longues distances. Dans le Grand Amiénois, cette évolution repose sur la valorisation des infrastructures ferroviaires existantes, l'évaluation des possibilités de réactivation de certains embranchements et une meilleure articulation avec le futur canal Seine-Nord Europe, notamment par l'intermédiaire du port intérieur de Nesle. Sa mise en œuvre suppose également d'identifier précisément les besoins des entreprises, les volumes susceptibles d'être reportés et les conditions économiques nécessaires à l'organisation de dessertes adaptées. L'objectif est ainsi de construire une chaîne logistique complémentaire entre la route, le rail et la voie d'eau, permettant de maintenir l'accessibilité économique du territoire tout en réduisant la consommation d'énergie fossile et les émissions de CO_2 associées au transport de marchandises.

Synthèse

Tendances à retenir

Une prédominance durable du transport routier

La prédominance du fret routier et la situation du Grand Amiénois, au croisement des autoroutes A16 et A29 et à proximité de l'A1, se traduisent par d'importants flux de marchandises sur les principaux axes du territoire. Cette accessibilité soutient l'activité économique, mais contribue également à la dépendance énergétique et aux émissions de gaz à effet de serre du territoire.

Un potentiel ferroviaire stratégique, mais encore partiellement mobilisé

Le territoire bénéficie de plusieurs axes ferroviaires et d'infrastructures desservant des activités industrielles et agricoles, notamment la zone industrielle nord d'Amiens. La réactivation d'autres installations doit toutefois être appréciée selon les besoins des entreprises et les investissements nécessaires.

Un potentiel fluvial principalement lié au canal Seine-Nord Europe

Le canal de la Somme, aménagé au petit gabarit, ne constitue plus un axe significatif pour le transport de marchandises. Les perspectives reposent surtout sur l'articulation du Grand Amiénois avec le futur port intérieur de Nesle et le corridor européen Seine-Escaut.

Une nécessité d'améliorer la complémentarité entre les modes

La route restera indispensable aux dessertes locales et aux derniers kilomètres, tandis que le rail et la voie d'eau peuvent répondre aux flux massifiés et aux longues distances. L'enjeu est donc d'organiser progressivement un système logistique plus multimodal et moins carboné.

Enjeux

- **Réduire la dépendance du transport de marchandises à la route** tout en maintenant une desserte efficace des entreprises et des composantes du territoire.
- **Favoriser le report vers le ferroviaire et le fluvial** des flux réguliers, massifiés et de longue distance, pour lesquels ces modes sont les plus adaptés.
- **Préserver et réhabiliter les infrastructures ferroviaires existantes**, notamment la ligne Amiens Saint-Roch–Bertangles et les installations terminales embranchées activables, au regard des besoins des entreprises, des volumes transportables et des coûts de remise en état et d'exploitation.
- **Favoriser les possibilités de raccordement ferroviaire** des sites industriels, agricoles et logistiques, notamment dans les zones d'activités économiques.
- **Anticiper l'ouverture du canal Seine-Nord Europe** et organiser l'articulation du Grand Amiénois avec les futurs ports intérieurs de Nesle et de Péronne.
- **Développer une organisation multimodale du transport de marchandises**, articulant le rail et la voie d'eau pour les flux massifiés de longue distance avec la route pour les dessertes locales et les derniers kilomètres.

Propositions de complément pour le DOO

Objectif : Favoriser les modes alternatifs au fret routier pour le transport de marchandises

Le transport routier demeure indispensable au fonctionnement économique du Grand Amiénois, notamment pour la desserte locale des entreprises et l'acheminement sur les derniers kilomètres. Toutefois, sa prédominance contribue à la dépendance du territoire aux énergies fossiles et aux émissions de gaz à effet de serre. Le Grand Amiénois dispose d'atouts pour favoriser une organisation plus multimodale du transport de marchandises, avec une position de carrefour ferroviaire, des infrastructures desservant encore plusieurs activités industrielles et agricoles, ainsi que la proximité du futur canal Seine-Nord Europe. Le présent objectif vise ainsi à préserver et valoriser les capacités ferroviaires existantes, à anticiper l'articulation du territoire avec les infrastructures fluviales voisines et à favoriser le report des flux réguliers, massifiés et de longue distance vers le rail et la voie d'eau. Il s'agit de rechercher une complémentarité entre les modes, adaptée aux besoins des entreprises et aux caractéristiques des flux, afin de maintenir l'accessibilité économique du territoire tout en réduisant l'empreinte écologique du transport de marchandises.

Principes généraux

- **Préserver les faisceaux ferroviaires et les installations terminales embranchées (ITE) :**
  - Permettre le maintien et la remise en service de certains faisceaux et installations ferroviaires sur des lignes existantes
  - Préserver les emprises des lignes ferroviaires désaffectées afin de permettre leur éventuelle réutilisation pour le fret ferroviaire, les transports collectifs ou les modes actifs.
  - Préserver les capacités de certains sites pour le redéveloppement d'activités de fret ferroviaire afin de soutenir les activités industrielles, agricoles et logistiques
- **Préserver les réseaux et infrastructures du fret fluvial :**
  - Préserver la fonctionnalité de l'infrastructure fluviale et de son alimentation en eau
  - Permettre le développement du fret fluvial notamment sur les canaux à petit gabarit
- **Favoriser une organisation multimodale du transport de marchandises**, articulant la route, le rail et la voie d'eau

- Maintenir et développer les infrastructures logistiques multimodales (portuaires et ferroviaires) favorisant le report modal du fret routier vers le fret ferroviaire et fluvial

- **Anticiper les effets du canal Seine-Nord Europe :**
  - Rechercher une articulation entre le Grand Amiénois, le futur port intérieur de Nesle et le corridor européen Seine-Escaut
  - Identifier et développer les sites et infrastructures permettant d'assurer une complémentarité avec le CSNE

<u>Prescriptions relatives aux documents d'urbanisme (PLU, PLUI)</u>

- Identifier l'ensemble des infrastructures ferroviaires et fluviales présentes sur le territoire, même désaffectées
- Réserver, le cas échéant, les emprises foncières nécessaires à la réhabilitation ou à l'élargissement des voies ferrées et fluviales nécessaires au fret
- Eviter les changements d'affectation et les occupations susceptibles de compromettre durablement la remise en service des infrastructures ferroviaires et fluviales, sauf lorsque l'absence de potentiel de fret est démontrée
- Réserver les emprises nécessaires à l'accès aux quais
- Proposer une stratégie d'aménagement pour les emprises et installations des voies ferrées et fluviales, même désaffectées présentant un usage actuel ou un potentiel justifié pour le transport de marchandises.
- Définir les aménagements à prévoir pour le caractère multimodal
- Privilégier, pour la localisation des nouvelles activités générant des flux de marchandises, les zones d'activités existantes disposant d'une desserte ferroviaire et/ou fluviale existante ou potentielle
- Identifier les possibilités et préserver les conditions permettant la connexion entre le Grand Amiénois et le futur port intérieur de Nesle

LOGISITIQUE

Extraits de l'avis de la région Hauts-de-France

Objectif 6

Analyse régionale
L'objectif 6 du SRADDET d'optimiser l'implantation des activités logistiques est partiellement pris en compte, notamment à travers la catégorisation des activités logistiques et les conditions d'implantation associées. Il est regretté l'absence de prescription dans le DOO qui permettrait d'encadrer le développement de la logistique sur le territoire. Il conviendrait de compléter le projet de SCoT sur ce volet.

Réponse du PMGA

Le PMGA prend acte de l'analyse régionale. Le projet de SCoT identifie déjà les différentes fonctions logistiques commerciales et leurs conditions d'implantation, leur traduction dans les prescriptions du DOO est désormais renforcée. Néanmoins, le PMGA partage la nécessité de clarifier la portée des dispositions du SCoT relatives à la logistique. La catégorisation et les conditions d'implantation figurant dans le DAACL concernent principalement la logistique commerciale. Or l'objectif 6 du SRADDET vise plus largement l'implantation des activités logistiques, quelle que soit leur fonction. Le PMGA propose donc de compléter le corps du DOO par des prescriptions applicables à l'ensemble de ces activités, tout en précisant leur articulation avec les dispositions propres à la logistique commerciale dans le DAACL.

Ces compléments visent à orienter prioritairement la logistique territoriale vers les zones d'activités existantes disposant de capacités adaptées, en privilégiant la réutilisation des bâtiments vacants, la requalification des friches et l'optimisation des espaces déjà artificialisés. Ils précisent que la seule disponibilité foncière ou la proximité d'un échangeur autoroutier ne suffit pas à justifier la création d'un site logistique isolé. L'accueil d'équipements logistiques de plus de 10 000 m² reste exceptionnel et soumis à des conditions renforcées tenant à leur intérêt territorial, à leur localisation et à leurs effets sur le territoire.
Le DOO demande également de prendre en compte les effets des projets sur les déplacements et leur environnement : capacité et sécurité des itinéraires d'accès au réseau structurant, flux cumulés avec les autres activités, circulation et stationnement des poids lourds, nuisances pour les secteurs habités et qualité de l'insertion paysagère. Pour les activités générant des flux massifiés, il encourage le report multimodal avec le recours aux infrastructures ferroviaires ou fluviales lorsque celui-ci est possible, ainsi que la préservation des emprises nécessaires à leur utilisation future.

Enfin, des dispositions propres à la logistique de proximité intègrent les besoins de livraison, de stockage et de desserte du dernier kilomètre dans les centralités en favorisant les alternatives au fret routier, sans dégrader le fonctionnement des espaces publics.

Ces évolutions permettent de rendre plus explicite la contribution du SCoT à l'objectif 6 du SRADDET, tout en adaptant les prescriptions à l'échelle et aux compétences d'un SCoT.

Propositions de compléments au DOO

Principes généraux :

- Orienter prioritairement les activités logistiques territoriales et supra-territoriales vers les zones d'activités économiques existantes disposant d'une capacité d'accueil adaptée, en cohérence avec l'armature économique du territoire
- Privilégier la réutilisation des bâtiments vacants, la requalification des friches et l'optimisation des espaces déjà artificialisés avant toute extension ou création de nouveaux sites

- Adapter la localisation des équipements à leur fonction : la logistique de proximité au plus près des bassins de consommation, la logistique territoriale dans les pôles économiques structurants et la logistique supra-territoriale, exceptionnellement dans des sites spécifiquement adaptés à ses effets
- Rechercher une organisation multimodale des flux, en valorisant les infrastructures ferroviaires et fluviales existantes
- Prévenir les conflits d'usage et limiter les nuisances des activités logistiques sur les espaces résidentiels, les centralités, les espaces agricoles et naturels, les paysages et les infrastructures de déplacement

Prescriptions relatives aux documents d'urbanisme (PLU, PLUI)

- déclinent les objectifs et principes généraux précédents ;
- les traduisent réglementairement et utilisent les outils disponibles dans ce domaine (OAP, emplacements réservés, etc.) ;

Pour les implantations d'activités de logistique à vocation régionale ou supra-territoriale

Les équipements logistiques de plus de 10 000 m² de surface de plancher sont, par principe, incompatibles avec les objectifs du SCoT du Grand Amiénois, compte tenu de leurs impacts fonciers, environnementaux et de mobilité.

À titre exceptionnel, de tels projets ne pourraient être envisagés qu'à condition qu'il s'agisse d'une activité logistique liée à une implantation industrielle existante ou dont le projet est concomitant à celui du bâtiment logistique, ou s'ils répondent cumulativement à l'ensemble des conditions suivantes :

- localisation dans des secteurs expressément identifiés à une échelle supra-territoriale ;
- démonstration d'un intérêt territorial majeur ;
- connexion directe à des infrastructures de transport adaptées ;
- absence d'impact sur les centralités et sur le fonctionnement des mobilités locales.

Pour les activités logistiques territoriales et supra-territoriales

- Privilégient l'implantation des activités logistiques dans les zones d'activités existantes et les sites présentant des emprises économiques pouvant être densifiées ou requalifiées
- Ne permettent pas la création de sites logistiques isolés dont la localisation serait uniquement justifiée par la disponibilité foncière ou la proximité d'un échangeur autoroutier
- Privilégient l'optimisation de l'espace et la limitation de l'emprise des bâtiments via la compacité des constructions, la mixité des activités au sein des bâtiments (ex : logistique au rez-de-chaussée et autres activités économiques et artisanales à l'étage), la mutualisation des accès, des stationnements et des espaces de manœuvre
- favorisent la divisibilité, la modularité et la réversibilité des bâtiments logistiques afin de permettre leur adaptation à de nouveaux usages et de limiter le risque de friche
- Préservent les emprises ferroviaires et fluviales existantes, les installations terminales embranchées, les accès aux infrastructures de fret ainsi que les emprises nécessaires à leur maintien, leur remise en service ou leur raccordement aux zones d'activités
- privilégient, pour les activités générant des flux massifiés, les sites permettant le recours au fret ferroviaire ou fluvial
- conditionnent l'implantation d'activités logistiques à un accès adapté au réseau routier principal, sans traversée de secteurs résidentiels sensibles, ainsi qu'à la capacité des voiries et des réseaux à absorber les flux générés

- conditionnent l'accueil d'un projet logistique générateur de flux significatifs à une évaluation des trafics de marchandises existants et projetés, y compris des effets cumulés avec les autres activités de la zone. Cette évaluation vérifie la capacité et la sécurité des itinéraires reliant le site au réseau routier structurant
- prévoient des conditions adaptées à la circulation, aux manœuvres, au stationnement et à la livraison des véhicules de marchandises, sans report de ces fonctions sur les espaces publics voisins.
- favorisent la production d'énergie renouvelable sur les sites d'activités notamment sur les surfaces de toiture, les ombrières et les espaces déjà artificialisés, sans accroître leur consommation foncière
- favorisent, au sein des zones d'activités, le développement de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle et territoriale, en recherchant la mutualisation des équipements et des services ainsi que les synergies entre entreprises pour la valorisation et l'échange de matières, d'énergie, d'eau et de déchets
- Prévoient des aménagements qualitatifs paysagers et fonctionnels avec les espaces agricoles, naturels et résidentiels voisins limitant les nuisances sonores, lumineuses et atmosphériques et les effets d'îlot de chaleur, notamment par la préservation et le développement de la végétation, le maintien d'espaces de pleine terre, la limitation de l'imperméabilisation, l'ombrage des espaces extérieurs et le recours à des matériaux limitant l'accumulation de chaleur.
- augmentent le potentiel constructible sur une parcelle afin de faciliter les extensions in situ en **évitant les contraintes de hauteur et les dispositions encadrant les implantations aux strictes nécessités de l'insertion paysagère** (adaptation et mise en place de règles de volume et de gabarit) ;
- optimisent les besoins en surface de stationnement extérieur pour favoriser la mutualisation et en tenant compte de l'offre en transports collectifs ;
- encouragent la **réversibilité des constructions** et des **alternatives** de type village ou hôtel d'entreprises ;
- inscrivent les projets d'extension dans un **projet d'aménagement d'ensemble** contribuant à l'amélioration globale de la performance de l'espace économique (accessibilité, centralité, image, nouveaux services, mutualisation, etc.).

Pour les implantations d'activités logistiques de proximité et du dernier kilomètre

- prennent en compte les besoins liés à l'approvisionnement des commerces, aux livraisons et retours de colis et à la desserte du dernier kilomètre, en particulier dans les centralités où les flux sont les plus importants. Ils prévoient, selon les besoins identifiés et les caractéristiques des lieux :
    - des espaces adaptés à la livraison et à l'arrêt des véhicules, sans compromettre la sécurité et la continuité des cheminements piétons et cyclables
    - la possibilité d'implanter des points relais, espaces de retrait et de retour ainsi que des espaces de micro-stockage, de préférence dans des locaux ou espaces déjà urbanisés et accessibles autrement qu'en voiture
    - des conditions d'accueil favorisant la mutualisation des livraisons et la desserte des derniers kilomètres par des modes adaptés aux tissus urbains, notamment les vélos-cargos et les véhicules à faibles émissions ;
    - dans la polarité amiénoise, lorsque le besoin est établi, un ou plusieurs espaces susceptibles d'accueillir un centre de distribution urbaine ou un équipement de consolidation des marchandises, en recherchant une bonne articulation avec les centralités à desservir et en privilégiant les sites déjà artificialisés.

- identifient, dans les principales polarités commerciales, les besoins en points relais, espaces de retrait et de retour, logistique du dernier kilomètre et micro-stockage, au regard des flux générés et des secteurs à desservir
- privilégient, dans les centralités, l'implantation des points relais et des espaces de retrait et de retour au sein de commerces ou de locaux existants, accessibles en mobilité douce ou en transports collectifs, tout en préservant l'animation des linéaires commerciaux
- Intègrent, dans les secteurs commerciaux périphériques, les points relais et des espaces de retrait et de retour aux équipements et espaces déjà aménagés, en limitant la création d'accès additionnels et de nouvelles emprises de stationnement
- Favorisent une localisation des espaces de micro-stockage et de regroupement de marchandises à proximité des secteurs à desservir, sur des sites compatibles avec les flux de livraison, en privilégiant les locaux et terrains déjà artificialisés
- favorisent, lorsque les conditions locales le permettent, la mutualisation des livraisons et le recours à des modes de desserte du dernier kilomètre peu émetteurs, notamment via des alternatives à la livraison routière
- prévoient des espaces adaptés au chargement et au déchargement, de manière à préserver la sécurité et la continuité des cheminements piétons et cyclables et à limiter l'occupation des espaces publics
- veillent à l'insertion de ces équipements dans leur environnement et à la maîtrise des nuisances liées aux horaires, aux manœuvres et aux flux de véhicules.

Avis de la Communauté de Communes du Pays du Coquelicot

> Dans le Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL), la Communauté de communes du Pays du Coquelicot demande enfin la suppression du tableau ainsi que de la phrase qui le précède, dans les orientations spécifiques aux implantations de logistique territoriale au sein du chapitre 8.

Réponse du PMGA

Cette demande a été prise en compte suite au Comité de relecture du 9 février 2026 et ne figure donc plus dans la version du SCoT arrêté.

REPORT MODAL

Extraits de l'avis de la région Hauts-de-France

Règle générale 19

Ce que dit le projet de territoire :

Dans l'objectif 9 « Optimiser les potentiels de foncier à vocation économique sur le long terme » du projet de DOO, le territoire pose dans ses principes généraux de préserver les emprises foncières à proximité des infrastructures ferrées qui pourraient être nécessaires au regard de l'évolution des flux logistiques (raccordement, quai, espace de manutention).

Analyse régionale :

Il est constaté l'absence de mention de la capillaire Saint-Roch-Bertangles qui embranche la zone industrielle Nord d'Amiens, notamment comme infrastructure en cours de remise à niveau dans le diagnostic du projet de SCoT.

Par ailleurs, la mention dans les principes généraux de la préservation des emprises foncières à proximité des infrastructures ferrées qui pourraient être nécessaires au regard de l'évolution des flux logistiques ne suffit pas à rendre compatible le projet de SCoT avec la règle générale 19 du SRADDET. Il conviendrait de préciser les prescriptions.

Réponse du PMGA

Le PMGA prend acte de l'observation de la Région. Le diagnostic est complété afin de présenter la ligne capillaire Amiens Saint-Roch–Bertangles, qui dessert la zone industrielle nord d'Amiens. Il présente également l'état des lieux des installations et des flux de fret ferroviaire et fluvial.

Proposition de modification du DOO

Les prescriptions du DOO relatives à la règle générale 19 seront complétées et identifieront les infrastructures et emprises ferroviaires présentant un usage actuel ou un potentiel de fret justifié, en particulier la desserte de la zone industrielle nord. Elles prévoient également de préserver les emprises foncières nécessaires à leur utilisation, lorsque ce potentiel est établi. Enfin, elles prévoient d'intégrer la desserte ferroviaire existante ou réalisable dans les choix de localisation des activités générant des flux de marchandises réguliers et massifiés.

Ces compléments inscrivent la valorisation des infrastructures ferroviaires et fluviales dans la stratégie foncière du SCoT, conformément à l'objet de la règle générale 19, qui vise notamment la préservation de leurs capacités de développement et d'accès.

Objectif 7 et règle générale 3

Ce que dit le projet de territoire :

L'hybridation des parcours d'achat et la progression du e-commerce renforcent les besoins en logistique de proximité : points relais, espaces de retrait et de retour, casiers et logistique du dernier km -> intégrer pleinement les enjeux logistiques liés au commerce en identifiant les besoins en points relais, espaces de retrait, logistique du dernier km et micro-stockage, en veillant à une localisation cohérente dans les polarités et zones commerciales, en limitant les impacts sur les espaces publics.

Analyse régionale :

Le projet de SCoT n'exprime pas de volonté de travailler particulièrement sur des politiques de logistique urbaine sobre et alternative à la livraison routière en centre-ville. **Aussi, le projet de SCoT ne prend pas en compte l'objectif 7 du SRADDET et n'est pas compatible avec la règle générale n°3.**

Réponse du PMGA

Le PMGA prend acte de l'observation de la Région. Le projet arrêté comporte déjà plusieurs dispositions relatives à la logistique commerciale de proximité : le PAS vise à favoriser la création de lieux de livraison pour que le commerce physique profite de l'e-commerce et le DAACL encadre les drives et présente des *Orientations spécifiques aux implantations de logistique de proximité et du dernier kilomètre* qui sont rappelées ci-dessous :

L'accueil d'activités logistiques commerciales de proximité de moins de 300 m²*, peut être encouragé au motif qu'elles permettent une desserte dite « du dernier kilomètre » dans les centralités de niveau majeur et intermédiaire. Pour autant, elles ne visent pas à :*

- *prendre place dans un local reconnu comme étant, à titre principal, un Établissement Recevant du Public (ERP) ;*
- *constituer un élément de rupture au sein d'un linéaire commerçant ;*
- *être implantées au sein d'un périmètre de sauvegarde du commerce et de l'artisanat de proximité défini par une collectivité en application de l'article L214-1 et suivants du Code de l'urbanisme.*

Les bâtiments doivent veiller au respect des conditions de qualité environnementale, architecturale et paysagère prévues pour les commerces qui s'implantent dans les centralités commerciales.

Les équipements de logistique de proximité de taille supérieure *peuvent être admis sous réserve du respect de l'ensemble des conditions suivantes :*

- *implantation au sein de zones d'activités existantes ou de secteurs déjà artificialisés ;*
- *exclusion des centralités résidentielles, des centres-bourgs et des secteurs à dominante d'habitat ;*
- *absence d'accès du public et de flux clients ;*
- *organisation des flux de livraison permettant d'éviter toute nuisance ou congestion locale.*

Dès lors qu'un équipement de logistique de proximité intègre un accès au public, un retrait de commandes ou génère des flux assimilables à ceux d'un équipement commercial, il est requalifié au regard des règles applicables au commerce captant les flux.

Proposition de modification du DOO

Ces dispositions seront complétées dans le DOO afin d'exprimer plus explicitement l'objectif d'une logistique urbaine sobre et alternative à la livraison routière et de mieux traduire l'objectif 7 et la règle générale n° 3 du SRADDET.

Le PMGA convient toutefois que les dispositions du projet arrêté n'exprimaient pas suffisamment l'ambition d'une logistique urbaine sobre, en particulier pour la desserte des centralités.

En réponse, le DOO sera complété par des prescriptions demandant aux documents d'urbanisme locaux d'identifier les besoins en points relais, espaces de retrait et de retour, micro-stockage et livraison du dernier kilomètre dans les polarités commerciales. Ces fonctions devront être localisées en tenant compte des secteurs à desservir et des flux qu'elles génèrent. Dans les centralités, les points de retrait seront privilégiés au sein de commerces ou de locaux existants accessibles autrement qu'en livraison routière ; dans les secteurs commerciaux périphériques, ils seront intégrés en priorité aux espaces déjà aménagés.

Les nouvelles prescriptions prévoiront également des espaces adaptés au chargement et au déchargement, la mutualisation des livraisons et le recours, lorsque les conditions locales le permettent, à des modes de desserte adaptés aux tissus urbains, notamment les véhicules à faibles émissions. Elles viseront à préserver les cheminements piétons et cyclables, à limiter l'occupation des espaces publics et à maîtriser les nuisances liées aux flux de livraison.

Enfin, dans la polarité amiénoise, le DOO prévoira que soient recherchés, si le besoin est établi, un ou plusieurs espaces susceptibles d'accueillir un centre de distribution urbaine ou un équipement de consolidation des marchandises, de préférence sur des sites déjà artificialisés et en lien avec les centralités à desservir.

Ces compléments traduiront dans le DOO une volonté explicite d'organiser la logistique du dernier kilomètre et de favoriser des solutions de livraison plus sobres.

ACCESSIBILITE DES ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

Règle générale 1

Ce que dit le projet de territoire :
Dans l'objectif 9 « Optimiser les potentiels de foncier à vocation économique sur le long terme » du projet de DOO, le territoire pose dans ses principes généraux d'améliorer l'accessibilité et la desserte des ZAE par des alternatives à la voiture individuelle et au transport routier de marchandises et de prévoir le stationnement et les infrastructures nécessaires pour les alternatives à la voiture individuelle et au transport routier de marchandises ainsi que les points de rechargement en énergies alternatives (électrique, hydrogène, GNV…).
L'objectif 6 « Réserver les zones d'activités à l'implantation des activités productives » pose quant à lui en préambule que l'objectif est d'éviter la tentation du remplissage tous azimuts des ZAE pouvant aboutir à des dysfonctionnements en termes de dimensionnement des voiries et des accès, du stationnement.

Analyse régionale
La question de l'importance d'une bonne desserte des zones d'activités économiques, notamment pour les activités logistiques » est rappelée à plusieurs reprises dans le projet de SCoT. Toutefois, il est constatée une absence de traduction en prescription(s). **Aussi, le projet de SCoT est partiellement compatible avec la règle générale n°1 du SRADDET.**

Réponse du PMGA

Le PMGA prend acte de l'observation relative à la règle générale n° 1 du SRADDET. Le projet de SCoT arrêté affirmait déjà l'importance d'une desserte adaptée des zones d'activités économiques et du développement d'alternatives au transport routier de marchandises. Le PMGA convient toutefois que ces principes devraient être traduits plus explicitement dans les prescriptions du DOO applicables aux implantations logistiques.

Proposition de modification du DOO

Le DOO sera complété en ce sens. Pour les activités logistiques territoriales et supra-territoriales, il privilégie les zones d'activités existantes disposant d'une capacité d'accueil adaptée. Il est demandé de conditionner leur implantation à un accès adapté au réseau routier principal, sans traversée de secteurs résidentiels sensibles, et à la capacité des voiries et réseaux à supporter les flux générés. Pour les projets générateurs de flux significatifs, une évaluation des trafics existants et projetés, intégrant les effets cumulés avec les autres activités de la zone, devra vérifier la capacité et la sécurité des itinéraires d'accès. Des espaces adaptés à la circulation, aux manœuvres, au stationnement et aux livraisons devront également être prévus.

En matière de report modal, les compléments proposés demanderont de préserver les emprises et installations ferroviaires et fluviales ainsi que les possibilités de raccordement des zones d'activités. Ils privilégient, pour les activités générant des flux massifiés, les sites permettant le recours au fret ferroviaire ou fluvial. Ces dispositions donneront une traduction aux deux volets de la règle générale n° 1 : une desserte existante adaptée aux flux attendus et une localisation privilégiée à proximité des possibilités de transport multimodal.

COMMERCE

Avis de la DDTM

3. L'aménagement commercial, logistique et artisanal (DAACL) – (L.141-6)

Pour rappel, le projet du SCoT prévoit des dispositions de suivi des commerces d'une surface de vente comprise entre 300 m² et 1 000 m². Le paragraphe « mode de gouvernance en matière de CDAC » mentionne une organisation pour les projets de moins de 1 000 m² de surface de vente qui ne correspond pas à la réglementation applicable et sont difficilement applicables.

Pour une meilleure gestion, il serait préférable de demander à l'ensemble des EPCI et communes (hors Amiens) de délibérer pour que les projets de + de 300 m² soient soumis à la CDAC comme le permet l'article L.752-4 du Code du commerce.

Avis d'Amiens Métropole

3. Commerce

Le potentiel de développement commercial restant semble désormais limité. Dans ce contexte, l'enjeu principal n'est plus vraiment d'ouvrir de nouvelles surfaces, mais plutôt de moderniser et de requalifier l'offre existante. Les extensions limitées de commerces déjà implantés peuvent rester une solution équilibrée, à examiner au cas par cas.

La vacance commerciale en centre-ville mérite aussi une attention particulière. Il semble nécessaire de mieux articuler les règles applicables en périphérie avec les dispositifs de revitalisation des centres. Les fonctions logistiques liées au commerce, comme les points relais ou les casiers, doivent par ailleurs être appréciées selon leur usage réel et non seulement selon leur intitulé.

Dans le DAACL, il est proposé **un mode de gouvernance locale en matière de CDAC**, avec une saisine possible de la CDAC pour les projets entre 300 et 1000m² de surface de vente. Afin de faciliter et de préserver les enjeux et intérêts des collectifs, il convient de définir précisément le mode de gouvernance de la saisie de la CDAC, pour ne pas fragiliser les porteurs de projets. L'échelle communale doit pouvoir être associés au fonctionnement de cet instance au côté de l'EPCI.

Cf. également Avis de la commune de DURY

Réponse du PMGA – proposition de modification du DOO

Le paragraphe sur la gouvernance en matière de CDAC sera supprimé. La référence à l'article L.752-4 du Code de l'Urbanisme sera rappelée pour affirmer l'importance du suivi des développements commerciaux et les possibilités le cas échéant de solliciter l'avis de la CDAC pour des projets susceptibles d'être en contradiction avec les objectifs du SCoT.

Extrait de l'avis de la Communauté de Communes Somme Sud-Ouest

Enfin, le SCoT pose le principe d'arrêter les implantations d'unités commerciales positionnées uniquement dans une logique de captation de flux, hors des centralités. La CC2SO partage cette logique de rationalisation mais demande à ce que soit possible la transformation à des fins commerciales des friches d'activité situées sur les grands axes.

Réponse du PMGA - proposition de modification du DAACL //DOO

Afin de concilier les objectifs de confortement du commerce dans les centralités, la résorption des friches, et la qualité paysagère des entrées de villes, l'interdiction pourrait concerner uniquement les commerces de fréquence quotidienne, hebdomadaire et occasionnel léger. Pourraient donc s'implanter les commerces relevant des fréquences d'achat « occasionnel lourd » et « exceptionnel » dans le cadre d'opérations de renouvellement urbain.

DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE

Extrait de l'avis du CDDC

ECONOMIE

Le PAS évoque dans les fragilités du territoire (p 10) une faible capacité à attirer ou retenir les cadres. Il aurait été judicieux d'analyser les conséquences socio-économiques de la perte du statut de capitale régionale sur l'emploi cadre dans le secteur public (Etat, administrations, Conseil régional…), dans le secteur privé (sièges régionaux d'entreprises), mais aussi les incidences sur l'économie résidentielle dont le logement. Cet évènement a eu lieu en 2015, il ne pouvait pas être pris en compte dans le Scot de 2012 ; mais ses conséquences sont marquantes pour l'économie locale et l'évolution du marché immobilier sur Amiens.

« … en étalant les projets dans le temps » (P.12 PAS) : le rôle des pouvoirs publics est plutôt de favoriser une dynamique d'installation d'entreprises au lieu de la freiner.

L'activité logistique sur le secteur d'Amiens n'est pas perçue dans le PAS comme étant à forte valeur ajoutée, et est classée en fragilité pour le territoire. En réalité, il ne s'agit pas que d'établissements qui réalisent de simples actions de groupage-dégroupage. En témoignent le nombre d'emplois locaux dans ce secteur d'activité, le montant des investissements immobiliers et matériels, et le service d'une grande zone de chalandise par différents intervenants locaux et spécialisés qui ne sont pas pris en compte ni chiffrés. Ce n'est pas parce que la logistique emploie beaucoup de personnels, lesquels sont moyennement ou faiblement qualifiés (et locaux), qu'il faut déconsidérer cette activité industrielle.

Concernant l'accompagnement des mutations, plus précisément l'adaptabilité et la flexibilité de l'économie locale, la question se pose certes d'évoquer les nouvelles formes de travail (télétravail, coworking) ; mais selon un état des lieux qui doit être réactualisé (aujourd'hui en 2026, c'est-à-dire 5-6 ans après un déploiement massif du télétravail en 2020 en raison du Covid) selon les volontés contemporaines des parties prenantes : entre la demande des uns, et une analyse plus circonspecte des autres qui doivent gérer des surfaces vides et des équipes de télétravailleurs presque fantômes…

Dans le sous-chapitre Favoriser l'évolution des compétences, il est proposé de « promouvoir » l'accès à la formation professionnelle et à l'apprentissage (plutôt que le mot « faciliter »).
Enfin, il est proposé d'ajouter l'item supplémentaire de transmettre la culture d'entreprise et de start-up auprès du monde de la recherche académique.

Les emplois de R&D ont certes connu un fort taux de croissance, mais peut-être à partir d'un point de départ beaucoup plus faible… ; ce qui veut dire que la moindre augmentation d'effectifs représente une très forte évolution en taux, mais pas en nombre d'emplois… Des précisions chiffrées auraient été utiles pour apprécier le poids relatif de cette croissance.

Réponse du PMGA

Conséquences de la perte du statut de capitale régionale

Le CDDC souligne l'intérêt d'analyser les conséquences socio-économiques de la perte du statut de capitale régionale intervenue en 2015, notamment sur l'emploi des cadres dans les secteurs public et privé, sur la présence des fonctions décisionnelles ainsi que sur l'économie résidentielle et le marché du logement amiénois.

Cette observation est pertinente. La perte du statut de capitale régionale constitue une évolution majeure intervenue postérieurement à l'approbation du SCoT de 2012. Ses effets potentiels s'inscrivent néanmoins dans un ensemble de transformations plus larges : réorganisation des services publics, évolution des fonctions administratives, stratégies de localisation des entreprises, transformations du marché du travail et dynamiques résidentielles. D'autre-part le diagnostic du SCoT aborde ces évolutions au travers

notamment de l'évolution de la part et des effectifs des cadres des fonctions métropolitaines à Amiens, passée de 4 % dans les années 1980 à 8,6 % en 2022.

Une analyse permettant d'isoler précisément les effets propres de la réforme territoriale de 2015 nécessiterait toutefois une étude spécifique, qui dépasse le niveau d'analyse stratégique retenu pour le PAS.

Étalement des projets économiques dans le temps

Le CDDC considère que la formulation visant à ajuster l'offre foncière aux besoins réels « en étalant les projets dans le temps » pourrait être comprise comme une volonté de ralentir l'installation des entreprises. Tel n'est pas l'objectif poursuivi par le SCoT. Celui-ci affirme au contraire la volonté de soutenir les implantations et les dynamiques économiques locales, de proposer une offre foncière et immobilière adaptée à court, moyen et long terme et de favoriser l'accueil d'une diversité d'entreprises.

La référence à l'étalement des projets dans le temps porte sur la programmation et la mobilisation du foncier économique. Elle vise à ajuster progressivement l'ouverture et l'aménagement des terrains aux besoins effectivement constatés, dans le respect de la trajectoire de sobriété foncière. Il ne s'agit donc pas de différer artificiellement un projet d'entreprise prêt à se réaliser ni de freiner la dynamique d'installation.

Proposition de reformulation dans le PAS :

Afin d'éviter toute ambiguïté, la formulation pourrait être précisée de la manière suivante :

« Élaborer une stratégie foncière durable pour réduire l'utilisation de nouveaux terrains quand cela est possible, en ajustant et en programmant l'offre foncière au regard des besoins économiques identifiés et en recherchant l'implantation de chaque activité à l'endroit le plus approprié. »

Cette rédaction conserve l'objectif de maîtrise foncière sans suggérer une volonté de ralentissement du développement économique.

Place de la logistique dans l'économie du Grand Amiénois

Le CDDC estime que la présentation de la logistique parmi les fragilités du territoire est réductrice et ne rend pas compte de la diversité des activités, des emplois et des investissements relevant de ce secteur.

Le PAS ne vise pas à déconsidérer l'ensemble de l'activité logistique. Il rappelle d'ailleurs, dans la présentation des orientations du SCoT de 2012, que « le transport et la logistique » font partie des quatre domaines dans lesquels peuvent émerger des filières d'excellence. Les zones d'activités économiques ont également vocation à accueillir les activités productives qui ne peuvent pas s'insérer dans le tissu urbain, notamment en raison de leurs besoins fonciers, et les nuisances de flux ou de leur accessibilité.

La fragilité exprimée dans le tableau du PAS concerne plus précisément le risque d'un développement limité à des fonctions de groupage et de dégroupage à faible valeur ajoutée. Cette appréciation ne porte donc pas sur l'ensemble des entreprises de transport et de logistique, qui peuvent exercer des fonctions diversifiées, générer des emplois locaux et contribuer au fonctionnement d'une aire de chalandise étendue.

Proposition de reformulation dans le PAS :

La formulation actuelle, « une implantation d'une zone logistique de groupage/dégroupage à faible valeur ajoutée », peut toutefois donner lieu à une interprétation trop générale. Afin de mieux traduire l'intention du PAS, elle pourrait être remplacée par :

« Un risque de spécialisation dans des activités logistiques limitées aux fonctions de groupage et de dégroupage et générant une faible valeur ajoutée pour le territoire. »

Cette modification permettrait de distinguer clairement ce risque d'une appréciation globale portée sur la filière logistique.

Le PMGA partage ainsi l'intérêt de mieux reconnaître la diversité de cette filière.

L'accompagnement des mutations et nouvelles formes de travail

Le CDDC recommande de réactualiser l'état des lieux relatif au télétravail et aux espaces de coworking, compte tenu des évolutions intervenues depuis le déploiement massif du télétravail en 2020.

Le PMGA rappelle que le terme « accompagner » des mutations du travail ne préjuge pas du niveau futur de développement de ces pratiques. Il permet d'adapter les réponses territoriales aux besoins effectivement exprimés par les entreprises, les salariés et les gestionnaires immobiliers. Il couvre aussi bien la création de nouvelles solutions que l'adaptation ou la réorientation d'espaces devenus insuffisamment occupés. Une analyse actualisée des pratiques serait utile à la mise en œuvre des politiques économiques et immobilières locales. Elle n'apparaît toutefois pas indispensable à la formulation stratégique du PAS, qui reste volontairement générale et adaptable à l'évolution des usages.

Propositions de reformulation dans le PAS

Accès à la formation professionnelle et à l'apprentissage

Le CDDC propose de remplacer le verbe « faciliter » par le verbe « promouvoir » dans la formulation relative à la formation professionnelle et à l'apprentissage.

Les deux termes ne recouvrent pas exactement la même intention. « Promouvoir » renvoie principalement à la valorisation et à la connaissance des dispositifs, tandis que « faciliter » exprime l'objectif plus large de réduire les difficultés d'accès à la formation et à l'apprentissage sur l'ensemble du territoire. La proposition du CDDC peut néanmoins être retenue en associant les deux dimensions, par la rédaction suivante : « Promouvoir et faciliter l'accès à la formation professionnelle et à l'apprentissage sur l'ensemble du territoire. » Cette formulation traduit à la fois la nécessité de mieux faire connaître ces parcours et celle d'en améliorer concrètement l'accessibilité.

Diffusion de la culture d'entreprise et de start-up auprès de la recherche académique

Le CDDC propose d'ajouter un objectif visant à transmettre la culture d'entreprise et de start-up auprès du monde de la recherche académique.

Cette proposition rejoint l'orientation déjà retenue dans le PAS, qui prévoit :

- de favoriser la collaboration entre les start-up, les universités et les centres de recherche pour stimuler l'innovation, soutenir l'entrepreneuriat et anticiper les futurs besoins en compétences ;
- de rapprocher les start-up de l'enseignement supérieur et de la recherche afin de favoriser l'innovation.

Ces formulations organisent déjà le rapprochement entre les acteurs économiques, l'enseignement supérieur et la recherche. Elles permettent une circulation réciproque des pratiques, des connaissances et des cultures professionnelles, sans limiter cette relation à une transmission dans un seul sens.

Il n'apparaît donc pas nécessaire d'ajouter un item distinct. L'objectif proposé par le CDDC est déjà couvert par les dispositions du PAS relatives à la collaboration entre start-up, universités et centres de recherche.

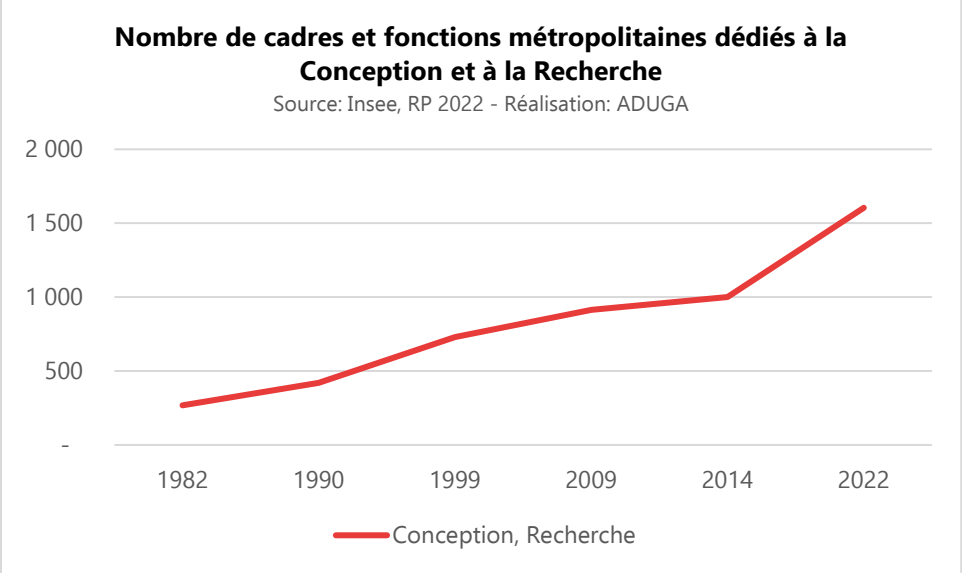
Évolution des emplois de conception et de recherche

Le CDD souligne qu'un taux de croissance élevé des emplois de recherche et développement peut résulter d'un nombre initial d'emplois relativement faible et qu'une présentation en valeur absolue permettrait de mieux apprécier le poids réel de cette évolution.

Le Pôle métropolitain partage cette précaution d'interprétation. Le diagnostic ne se limite toutefois pas à constater un taux de croissance. Il replace l'évolution des fonctions de conception et de recherche dans celle, plus générale, des cadres des fonctions métropolitaines. Il précise que leur part à Amiens est passée de 4 % dans les années 1980 à 8,6 % en 2022 et indique que le développement récent des fonctions de conception et de recherche peut notamment être rapproché de l'ouverture du nouveau CHU en 2014 ainsi que du développement de l'enseignement et de la recherche universitaires.

Le diagnostic souligne également que le territoire conserve un potentiel de renforcement dans les activités marchandes à forte valeur ajoutée, notamment l'ingénierie, les services aux entreprises, le numérique et les fonctions liées à l'innovation. Il ne présente donc pas la progression observée comme suffisante pour conclure à une spécialisation pleinement constituée.

En complément de ces chiffres et informations présentées dans le diagnostic et à la demande du CDDC, il est précisé ici que parmi les cadres des fonctions métropolitaines, le nombre d'emplois dans la conception et la recherche est passé de 270 en 1982 à 1600 en 2022.



ZONES D'ACTIVITES ECONOMIQUES

ZONES D'ACTIVITE

Concernant l'objectif 6, les ZAE sont effectivement calibrées et vouées idéalement aux activités industrielles, logistiques, et des services à proximité qui leur sont associés (maintenance, transporteurs, etc…). Ce sont les activités commerciales et de services tertiaires qui sont à proscrire lorsqu'elles sont disséminées sur les ZA. En effet, des conflits d'usage entre VL et PL s'observent quant au trafic, la sécurité routière, au stationnement et à la gêne des uns pour les autres lorsque les activités périphériques (restauration des salariés, salles de sport, conciergerie, location de salles de séminaire, agences d'intérim, etc…) sont localisées parmi ou à trop grande proximité des implantations productives. A noter qu'il faut également veiller à la dangerosité de certaines activités pour leur voisinage (cf. proximité d'un site ICPE ou Seveso…).

Réponse du PMGA

Le DOO vise à dédier prioritairement les zones d'activités économiques aux activités productives qui ne peuvent pas s'insérer dans le tissu urbain mixte. C'est précisément l'objet de l'objectif 6 du DOO, qui prévoit de réserver les ZAE aux activités industrielles, logistiques et artisanales incompatibles avec les autres fonctions urbaines, notamment en raison de leurs besoins fonciers, de leurs flux, de leurs nuisances ou de leurs exigences d'accessibilité. En complément, l'objectif 5 privilégie l'accueil des commerces, des services et des activités artisanales compatibles avec l'habitat au sein des centralités et des tissus urbains mixtes.
Le DOO ne prévoit toutefois pas d'exclure tous les services des ZAE. Il autorise les services qui répondent spécifiquement aux besoins des entreprises et de leurs salariés, tels que la restauration, la conciergerie, les espaces partagés ou certains équipements associés. Leur présence peut contribuer au fonctionnement et à l'attractivité des zones, sous réserve d'une implantation adaptée à leur organisation.

Le PMGA prend néanmoins acte des risques de conflits d'usage signalés par le CDDC, notamment entre les véhicules légers et les poids lourds en matière de circulation, de sécurité, de stationnement et de fonctionnement des entreprises productives. La possibilité d'accueillir des services dans les ZAE ne signifie donc pas qu'ils doivent être implantés indistinctement au sein de chaque zone ou à proximité immédiate des activités générant des flux importants ou des risques particuliers.

Il appartiendra aux documents d'urbanisme locaux et aux opérations d'aménagement de traduire les principes du SCoT en tenant compte des caractéristiques propres à chaque ZAE. Cette traduction pourra notamment porter sur la localisation des services, l'organisation des accès et des circulations, la séparation des flux, le stationnement ainsi que la compatibilité entre les différentes activités accueillies.

Concernant les activités présentant des risques pour leur voisinage, le DOO comporte par ailleurs des dispositions relatives à la prise en compte des risques, des pollutions et des nuisances. Ces dispositions s'appliquent en complément des réglementations propres aux installations classées pour la protection de l'environnement et aux établissements Seveso.

Réponse du PMGA

> L'objectif 7 gagnerait, outre un besoin de clarification, simplification et d'illustrations concrètes, à tenir davantage compte de la réalité pragmatique du terrain. Les offres foncières d'un territoire tel que le Grand Amiénois sont réparties entre les différents EPCI qui sont en compétition, en concurrence entre eux pour les implantations. En effet, ce sont les critères d'implantation des entreprises qui déterminent le choix de localisation.
> Les ZA du Grand Amiénois ne se sont pas réparties de manière complémentaires entre elles ; elles répondent à d'autres logiques : vitrines pour les activités emblématiques + autres orientations exogènes pour l'accueil d'implantations nouvelles sur quelques EPCI ; endogène sur tous les EPCI pour répondre aux besoins du tissu local existant ; mais aussi selon des approches de natures d'activités (commerciales, productives, artisanales, mixtes).

Le PMGA prend acte de la demande de clarification et de simplification de l'objectif 7 ainsi que du souhait de mieux illustrer les différentes catégories de zones d'activités économiques. La classification proposée dans le DOO poursuit précisément un objectif de lisibilité, en distinguant trois niveaux d'offre : les zones de proximité, les zones à vocation intercommunale et les zones à vocation « Grand Amiénois ».
Cette organisation ne vise pas à décrire les conditions historiques dans lesquelles les zones d'activités se sont constituées. Le PMGA partage en effet le constat selon lequel les ZAE existantes ne se sont pas développées selon une logique préalable de complémentarité à l'échelle du Grand Amiénois. Leur localisation et leur vocation résultent de trajectoires territoriales, de stratégies intercommunales et d'opportunités économiques différentes.
Le DOO tient compte de cette diversité. Il rappelle que les 53 ZAE du Grand Amiénois présentent des vocations différentes en fonction de leur implantation, de leur accessibilité et de leurs aménagements. La hiérarchisation proposée ne remet donc pas en cause la coexistence de zones dédiées à différents secteurs et vocations.
L'objectif 7 ne prétend pas davantage que les collectivités seraient aujourd'hui dépourvues de toute relation de concurrence pour l'accueil des entreprises. Chaque EPCI dispose de ses compétences, de son offre foncière et immobilière et de sa propre stratégie de développement économique. Les entreprises conservent, pour leur part, la décision finale d'implantation en fonction de leurs critères propres, parmi lesquels figurent notamment la disponibilité et les caractéristiques du foncier, l'accessibilité, les infrastructures, les services ou encore la proximité de leur marché et de leur bassin d'emploi.
La référence à une « logique de complémentarité et non de concurrence » exprime une orientation recherchée à l'échelle du SCoT, et non la description de la situation actuelle. Elle traduit la volonté de rendre l'offre économique plus lisible et d'éviter, autant que possible, la multiplication d'offres similaires ou inadaptées aux besoins effectivement rencontrés.
Le SCoT ne se substitue pas aux politiques de développement économique des EPCI. Il cherche à établir un cadre commun permettant de distinguer les fonctions attendues selon le niveau de rayonnement des zones :

- l'offre de proximité qui répond principalement au maintien et au développement des entreprises locales ;
- l'offre intercommunale pour les besoins stratégiques à l'échelle d'un EPCI et qui participe au renforcement des bassins locaux d'emploi ;
- l'offre à vocation « Grand Amiénois » qui vise l'accueil de grands établissements, de projets liés à la réindustrialisation ou d'activités présentant un rayonnement régional ou national.

Cette hiérarchisation ne constitue donc ni une spécialisation exhaustive des ZAE ni une remise en cause des stratégies économiques locales. Elle fournit un cadre pour orienter les futurs développements en

fonction de la nature et de l'échelle des besoins, améliorer la lisibilité de l'offre et rechercher une meilleure coordination entre les territoires.

Proposition de modification du DOO :

Afin d'éviter toute ambiguïté, la formulation du DOO pourrait néanmoins mieux distinguer la situation existante de l'objectif poursuivi. La phrase concernée pourrait ainsi être précisée de la manière suivante :

« Hiérarchiser et organiser l'offre en ZAE afin d'améliorer sa lisibilité à l'échelle du Grand Amiénois et de rechercher une meilleure complémentarité entre les offres proposées par les EPCI, dans le respect de leurs stratégies de développement économique. »

« Anticiper les aménagements afin de limiter les écueils d'implantations inadaptées sur le long terme » est une bonne action préventive. Elle suppose, pour y parvenir, de mettre en place une veille active sur les tendances des investissements économiques (ex : centres d'appels dès la fin des années 1990 ; logistique – logistique du dernier km ; data centers – centres de calcul ; laboratoires, etc…).

Enfin, donner la priorité aux reconversions et réemplois de friches ne signifie pas pour autant que ce soit exclusivement ce type d'offres à présenter/commercialiser. Il est à nouveau rappelé que tous les types d'immobiliers ne s'adaptent pas à tous les types d'investissements économiques de substitution ; et que le recours aux propositions de friches à reconvertir (ou réaménagées) doit être réalisé judicieusement au cas par cas au regard de la nature d'activité à accueillir.

Dans l'objectif 9, la proposition de verticalisation des process à l'intérieur de bâtiments eux-mêmes verticalisés ne peut pas s'adapter à tous les types de process, et ne peut donc pas concerner tous types de locaux à projeter. A défaut, le risque sera de ne pas trouver le bon usager, ou par dépit un usager qui détourne l'immeuble conçu verticalement pour un autre usage qui celui prévu.
La proposition de baux de longue durée est tout à fait envisageable pour les ZAE qui sont en tension sur la demande d'implantation et qui disposent encore de foncier disponible.

Réponse du PMGA

Le PMGA partage l'intérêt d'anticiper l'évolution des besoins immobiliers et fonciers des entreprises afin d'éviter des aménagements qui deviendraient rapidement inadaptés. L'objectif 7 invite ainsi à anticiper les voiries, les réseaux et les caractéristiques des sites selon le principe de « la bonne offre au bon endroit », dans le but d'optimiser le foncier disponible et l'efficacité des investissements réalisés.
La mise en place d'une veille sur les tendances des investissements économiques constitue, à cet égard, un outil pertinent. Elle peut permettre d'identifier l'évolution des besoins liés, par exemple, à la logistique du dernier kilomètre, aux centres de données, aux centres de calcul, aux laboratoires ou à d'autres activités émergentes. Cette veille relève cependant davantage de la mise en œuvre des politiques de développement économique et du suivi du SCoT que du contenu prescriptif du DOO.
Ce suivi pourra notamment s'appuyer sur les inventaires des ZAE, qui doivent être actualisés tous les trois ans, ainsi que sur le dialogue entre les EPCI et les acteurs économiques. Il contribuera à nourrir la réflexion sur les stratégies foncières et immobilières vis-à-vis des besoins constatés, sans chercher à prédéterminer l'ensemble des activités susceptibles de s'implanter au cours des prochaines décennies.

Concernant la mobilisation des friches, le PMGA partage également le constat du CDDC selon lequel tous les bâtiments et tous les sites existants ne sont pas adaptés à l'accueil de n'importe quelle activité. Les besoins varient selon les processus de production, les flux générés, les contraintes techniques, les normes applicables, la configuration des bâtiments ou encore les exigences d'accessibilité.
Le DOO ne prévoit pas de faire des friches la seule offre susceptible d'être présentée aux entreprises. Il leur donne une priorité conformément à la trajectoire de sobriété foncière, mais prévoit également la possibilité de mobiliser d'autres solutions lorsque les capacités existantes ne permettent pas de répondre au projet. À court terme, il mentionne explicitement la mobilisation de sites maîtrisés et facilement mobilisables, qu'il s'agisse de friches ou d'extensions.
La priorité donnée aux reconversions doit donc être comprise comme l'obligation d'examiner d'abord les capacités offertes par les espaces déjà urbanisés. Elle ne signifie ni que toute friche peut être reconvertie pour toute activité, ni qu'un projet économique doit être orienté vers un bâtiment incompatible avec ses besoins. L'adéquation entre le site, le bâtiment et l'activité devra être appréciée au cas par cas.

Concernant l'objectif 9, la verticalité des bâtiments et des processus figure parmi un ensemble de solutions destinées à réduire l'emprise foncière des activités. Elle est citée aux côtés des implantations en limites séparatives, de la limitation des délaissés, de l'augmentation du coefficient d'emprise au sol et de la mutualisation de certains besoins. Le DOO n'impose donc pas la verticalisation à tous les projets ou à tous les processus industriels. Cette solution ne peut être retenue que lorsqu'elle est compatible avec la nature de l'activité, ses contraintes techniques et son fonctionnement. L'objectif consiste à étudier les possibilités de réduction de l'emprise foncière propres à chaque projet, et non à appliquer un modèle immobilier uniforme susceptible de produire des bâtiments inadaptés.

Enfin, le PMGA prend acte de l'appréciation favorable du CDDC concernant les baux de longue durée. Le DOO prévoit précisément d'en « étudier les opportunités et la faisabilité », notamment pour les baux à construction et les baux emphytéotiques. Cette formulation n'en prévoit pas une application systématique à toutes les ZAE. Leur utilisation pourra être examinée en fonction de la situation foncière, du niveau de la demande, des objectifs de maîtrise publique et des caractéristiques des projets et les capacités de portage par la puissance publique.

Extrait des avis des EPCI

Courrier de la Communauté de Communes du Territoire Nord Picardie

Bien que le projet de SCoT n'appelle pas de remarque générale de notre part, la lecture du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) – et plus particulièrement de ses objectifs 7 « Organiser une offre de ZAE lisible pour les acteurs économiques et assurer les équilibres territoriaux » et 9 « Optimiser les potentiels de foncier à vocation économique sur le long terme » – suscite une interrogation.

En effet, ce projet de transfert et de création n'apparaît pas explicitement dans les documents écrits du SCoT arrêté. En l'absence de liste nominative des 53 ZAE recensées (uniquement localisées par cartographie), nous souhaitons lever toute ambiguité sur la compatibilité future de notre projet avec le SCoT.

Il nous paraît indispensable que cette zone, qui compense quantitativement l'abandon de la zone du Rouval, soit formellement identifiée et inscrite en tant que telle dans la version finale du SCoT.

L'inscription explicite de cette zone sécurisera le lancement imminent de nos études opérationnelles et d'acquisition foncière dès l'approbation du PLUi. Elle évitera également une éventuelle et lourde procédure de mise en compatibilité de notre document d'urbanisme avant l'échéance légale du 28 février 2028.

Extrait de l'avis de la Communauté de Communes Somme Sud Ouest

La lisibilité concernant les possibilités pour nos zones d'aménagement concerté (ZAC) doit être améliorée : même si le projet INNOVIA est bien identifié dans la liste des projets d'envergure régionale, la ZAC sur lequel il serait implanté n'apparaît pas dans la liste des zones d'activité « Grand Amiénois » page 14. Or, la ZAC du Bosquel était préalablement identifiée dans le SCoT en vigueur comme un « site intégré à l'offre d'intérêt interterritorial » et doit conserver la reconnaissance de son rayonnement d'échelon "Grand Amiénois".

De plus, seule la commune de Croixrault est identifiée dans cette liste, alors que la ZAC de la Mine d'or à laquelle il est fait référence est située sur les communes de Croixrault et de Thieulloy-l'Abbaye. Par ailleurs, il sera important de préciser l'articulation entre une localisation préférentielle pour la logistique, une vocation "Grand Amiénois" en termes d'accueil d'activités et une « fonction commerciale majeure » induite par un rayonnement "Grand Amiénois" lorsque ces qualificatifs s'appliquent à une même zone d'activité, en l'occurrence la ZAC de la Mine d'Or en Somme Sud-Ouest.

Réponse du PMGA

Le tableau de la hiérarchisation des zones d'activités économiques sera complété par la liste des zones existantes ou projetés dans chacune des catégories.

AGRICULTURE

Avis de la Chambre d'Agriculture de la Somme

En conséquence, la Chambre d'agriculture de la Somme émet un **avis favorable sous réserves** de la prise en compte des observations et demandes formulées dans le présent avis, notamment celles relatives :

- au renforcement du caractère prescriptif et opérationnel du DOO;
- à la sécurisation du foncier agricole et de la fonctionnalité des exploitations ;
- à l'encadrement des enveloppes foncières et des projets susceptibles d'impacter les espaces agricoles, en particulier l'enveloppe mutualisée de 94 ha et les projets d'énergies renouvelables en zone agricole.
- à la consolidation de l'opérationnalité du DOO par des prescriptions plus explicites et des attendus minimaux pour les diagnostics agricoles, les analyses agricoles de projets et les OAP thématiques agricoles ;

Réponse du PMGA :

Afin de conforter la prise en compte de l'agriculture dans l'aménagement du territoire du Grand Amiénois, le pôle métropolitain propose d'apporter les compléments rédactionnels suivants dans le DOO (en surligné inséré dans les éléments du DOO arrêté) :

Concernant

1 - Installation, transmission, diversification et élevage

Avis Chambre d'Agriculture de la Somme
Ces enjeux mériteraient d'être davantage traduits dans les documents locaux. Cela peut notamment passer par :

- *l'identification des exploitations sans repreneur ou en phase de transmission ;*
- *l'identification des projets d'installation connus ;*
- *la préservation des possibilités d'évolution des bâtiments agricoles ;*
- *la limitation des conflits de voisinage susceptibles de contraindre les exploitations existantes ;*
- *la prise en compte des besoins spécifiques des élevages.*

L'objectif n'est pas tant de créer de nouvelles règles que de s'assurer que les choix d'aménagement ne compromettent pas ces enjeux.
Le contenu minimal du diagnostic agricole, des analyses de projets et des OAP doivent permettre de répondre à l'enjeu de prise en compte dans les projets d'aménagement de manière homogène sur le territoire.

Réponse du PMGA - Propositions d'évolutions, ou compléments dans l' ORIENTATION 4

Dans les prescriptions de l'objectif 17 : Préserver à long terme les capacités de production agricole,

- Incluent un diagnostic agricole permettant d'identifier -**a minima** (mais dans la limite de la mobilisation des agriculteurs) :
  - les sièges d'exploitation et des bâtiments agricoles : Localisation des sièges d'exploitation, bâtiments d'élevage, bâtiments de stockage, hangars, ateliers de transformation, magasins à la ferme, bâtiments susceptibles d'évoluer ou de changer de destination ou d'être modernisés.
  - Les accès et circulations agricoles : Accès aux parcelles, chemins d'exploitation, voies empruntées par les engins agricoles, liaisons entre les sièges et les îlots culturaux, traversées

de village, points de conflit avec les autres usages, secteurs présentant des risques d'enclavement.

- Les espaces agricoles essentiels : Terres à fort potentiel agronomique, parcelles situées à proximité immédiate des sièges d'exploitation, secteurs irrigués, parcelles nécessaires au pâturage, secteurs supportant des productions spécialisées, secteurs stratégiques pour le maintien de certaines exploitations.
- Les enjeux de transmission et d'installation : Exploitations concernées par un départ à la retraite à moyen terme, présence ou non d'un repreneur identifié, projets d'installation connus, disponibilité du foncier pour de futures installations etc.
- Les besoins nécessaires au développement et au maintien des exploitations : Projets d'extension des bâtiments, besoins fonciers liés à la croissance des exploitations, modernisation des outils de production, diversification des activités, développement de la vente directe, création d'ateliers de transformation, développement des circuits courts ou des énergies renouvelables compatibles avec l'activité agricole.
- Les enjeux liés à l'élevage : Localisation des élevages, périmètres ICPE et Règlement Sanitaire Départemental (RSD), surfaces nécessaires à l'épandage, parcelles de pâturage, projets de modernisation ou d'extension des ateliers, secteurs exposés à des risques de conflits de voisinage pouvant limiter le maintien ou le développement des élevages.
- Le poids du secteur agroalimentaire sur le territoire : Principales productions agricoles du territoire, présence d'outils de transformation, poids économique des filières agricoles et agroalimentaires, volumes produits localement, articulation entre production agricole, transformation et consommation locale.
- Les débouchés des différentes filières agricoles : Coopératives, négoces, industries agroalimentaires, ateliers de transformation, filières d'élevage, circuits courts, restauration collective, marchés locaux, débouchés existants ou à développer pour les productions du territoire.

- étudient la mise en place d'une OAP « Agriculture » traduisant les éléments évoqués ci-avant en identifiant :
  - les limites durables de l'urbanisation ;
  - les espaces agricoles stratégiques ;
  - les axes de circulations agricoles à préserver ;
  - les franges urbain-agricole ;
  - les secteurs sensibles.
- intègrent les enjeux liés à la circulation des engins agricoles, afin de faciliter l'accessibilité des parcelles agricoles ; en prenant en compte les éléments de la Charte de recommandations pour une meilleure prise en compte des circulations agricoles dans les aménagements de voiries sur le Département de la Somme signée en novembre 2023 (ou du document en tenant lieu).

Dans l'objectif 20 « Encadre le développement des installations d'EnR&R sur les espaces agricoles ».

- prendre en compte la réglementation et de la Charte départementale pour le développement des projets photovoltaïques en milieu rural signé en novembre 2024 (document cadre relatif aux installations photovoltaïques au sol et comportant les principes de préservation du foncier agricole et de maintien d'une activité agricole effective) ou des documents en tenant lieu pour la préservation de la vocation nourricière de l'agriculture par rapport au développement de projet d'agrivoltaïsme ,

DANS L'ORIENTATION 9 : Réussir une trajectoire ZAN adaptée aux spécificités du Grand Amiénois

Afin de conforter la trajectoire ZAN notamment sur les espaces agricoles, le Pôle métropolitain du Grand Amiénois propose d'apporter les compléments rédactionnels suivants dans le DOO (en surligné jaune dans les éléments du DOO arrêté) :

Dans les prescriptions de l'objectif 37 :

3. Justifient et calibrent les extensions urbaines

- démontrent la nécessité et le dimensionnement des extensions urbaines à partir d'une estimation argumentée des besoins fonciers réels, prenant en compte les dynamiques démographiques, les besoins en logements et les densités minimales prescrites ;
- calibrent les extensions en déduction du potentiel réellement mobilisable dans l'enveloppe urbaine* existante.
- conditionnent l'ouverture à l'urbanisation à la démonstration de :
  - la mobilisation prioritaire des friches, des dents creuses ;
  - l'optimisation du foncier déjà artificialisé ;
  - l'absence d'alternative crédible ;
  - la limitation des impacts agricoles.

Dans l'orientation 11 : PRESERVER LE FONCTIONNEMENT ECOLOGIQUE (TRAME AGRO ECOLOGIQUE ET SERVICES RENDUS PAR LA NATURE) POUR RENFORCER LA RÉSILIENCE FACE AUX RISQUES ET CHANGEMENT CLIMATIQUE

Avis de la Chambre d'Agriculture / expertise SOMEA :

Le diagnostic du SCoT identifie des enjeux importants liés au ruissellement, à l'érosion et à la gestion de l'eau. Dans ce contexte, les études et travaux réalisés par SOMEA constituent une source de connaissance territoriale pertinente pour objectiver ces phénomènes et accompagner leur prise en compte dans les documents d'urbanisme.

Réponse du PMGA – proposition de modification du DOO

Les prescriptions de l'objectif 45 et suivantes :

- traitent de la question des eaux pluviales via l'élaboration de Schémas de Gestion Des Eaux Pluviales (SDGEP)*, de manière concomitante aux procédures d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme, et définissent les modalités destinées à limiter les surfaces imperméabilisées pour permettre l'installation de dispositifs de rétention et de récupération des eaux de pluie.
  Leur réalisation à l'échelle du bassin versant ou intercommunale sera privilégiée. Dans ce cadre, il s'agit notamment de recenser et de protéger les axes d'écoulement et zones d'accumulation des ruissellements. Les éléments naturels et paysagers (mares, haies, pâtures, vergers, talus plantés, etc.) dont le rôle sur la régulation et le ralentissement des ruissellements est avéré seront conservés voire recréés.
  En complément, il s'agit d'identifier les emprises foncières à réserver ou à maintenir pour créer des dispositifs de rétention et résorber les problèmes d'inondation par ruissellement à la source.
- préservent et renforcent les éléments fixes du paysage jouant un rôle hydraulique avec une mesure réglementaire adaptée.

Il appartient à chaque maître d'ouvrage de se rapprocher des structures ressources en lien avec les représentants du monde agricole.

Pilier II :

« Favoriser des conditions de vie adaptée aux besoins des habitants et à la pérennité de la planète »

TRAJECTOIRE DEMOGRAPHIQUE

Remarques de la DDTM.

1. Population :

Afin d'élaborer son scénario démographique, le projet de révision du SCOT s'appuie sur une étude datant de 2024 élaborée conjointement par l'INSEE et l'ADUGA intitulée « Projections de population et de ménages dans le pôle métropolitain du Grand Amiénois ».

Selon cette étude, basée sur le scénario tendanciel de la base Omphale 2022 (2018-2050), la population du Grand Amiénois devrait croître de manière modérée jusqu'en 2034, pour ensuite connaitre une diminution sur la période 2034-2050.
La population du SCoT devrait passer de 381 378 habitants en 2018 à 382 321 en 2034, avant d'atteindre 377 564 habitants en 2050. Le nombre d'habitants en 2050 sera inférieur à celui de 2018 (4757 habitants de différence).

Cependant, les données plus récentes issues du recensement 2023 de l'INSEE qui n'ont pas été intégrées dans le scénario de projection démographique du SCOT indiquent qu'entre 2018 et 2023, la population du Grand Amiénois se stabilise avec respectivement 381 378 et 381 283 habitants (– 0,02 %), témoignant d'une trajectoire en deçà des hypothèses retenues par le scénario tendanciel Omphale. (381 581 habitants en 2023 suivant Omphale).

Le scénario tendanciel Omphale sur lequel se base le projet du SCOT retient également des hypothèses démographiques qui ne reflètent pas les tendances actuelles. À titre d'exemple, ce scénario retient une fécondité à 1,8 enfant par femme à partir de 2023. Or, l'indicateur conjoncturel de fécondité (ICF) pour le département de la Somme s'établit à 1,55 en 2023.

En conclusion, les hypothèses démographiques retenues dans le projet du SCOT apparaissent trop optimistes au regard des données disponibles les plus récentes.

Remarques de la Région Hauts de France

Analyse régionale :
Si le diagnostic du projet de SCoT et la justification des choix détaillent les modalités de définition des projections démographiques sur lesquelles sont basées entre autres les projections de logements, les hypothèses présentées en matière de démographie ne permettent pas d'apprécier clairement cette projection de logements.
En l'absence d'une définition claire de cette projection démographique qui semble quelque peu surévaluée par rapport aux données récentes, il est difficile d'apprécier totalement la projection de logements et de mesurer si celle-ci est cohérente.
Il est à noter que les projections de logements ont été réalisée avec l'outil OTELO comme le préconise le SRADDET.
Afin de garantir la compatibilité pleine et entière avec la règle générale 20, **il conviendrait de préciser les projections démographiques et d'adapter les projections de logements en confortant la volonté de résorption de la vacance.**

Remarques de la Chambre d'Agriculture de la Somme

De plus, le projet de SCoT s'appuie sur une évolution démographique surévaluée, caractérisée par une augmentation du nombre de ménages estimée à +16 400 à l'horizon 2050, malgré une croissance de population appelée à ralentir puis décroître à long terme. Cette dynamique générale à l'échelle du département, liée notamment au vieillissement de la population et à la diminution de la taille des ménages, constitue le principal fondement des besoins en production de logements. Toutefois, dans un contexte de stabilisation, voire de déclin démographique à partir des années 2030, ces besoins ne présentent pas un caractère uniforme dans le temps. La Chambre d'agriculture souligne ainsi la nécessité de veiller à une lecture réaliste et évolutive des objectifs de production de logements, en intégrant les inflexions attendues à long terme, afin d'éviter une réévaluation exagérée des besoins susceptible d'entraîner une consommation foncière excessive et de pénaliser et fragiliser les espaces agricoles.

Réponse du PMGA

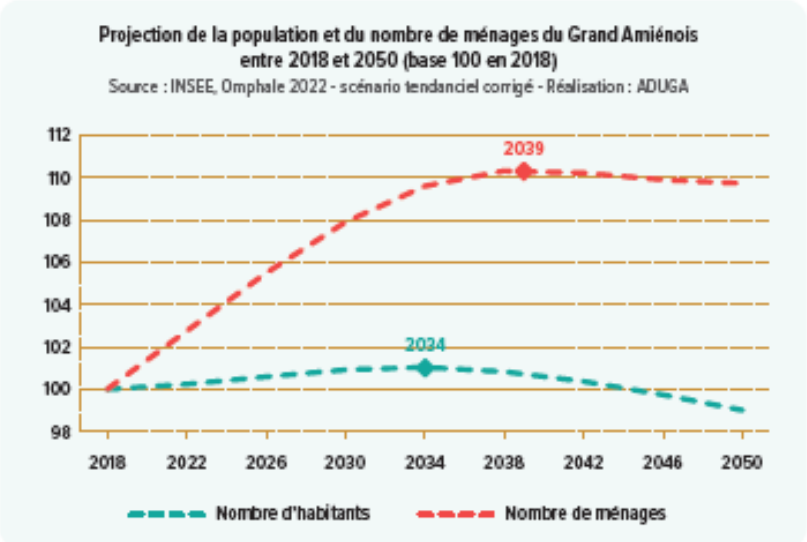
Contexte : Le modèle Omphale 2022 reste à ce jour le modèle de projection le plus récent disponible. Une déclinaison par l'Insee des projections nationales élaborées en 2026 est en cours pour mettre à disposition un nouveau modèle qui devrait être disponible fin 2026 ou début 2027.

Au moment où les travaux de projections ont été réalisés pour le SCoT, les hypothèses retenues par le modèle national et déclinées localement correspondaient aux tendances démographiques les plus récentes.

La trajectoire démographique doit notamment être étudiée au regard du besoin de logements et donc ne pas se comptabiliser strictement en nombre d'habitants mais en nombre de ménages.

Ainsi, si le nombre d'habitants a effectivement connu une diminution (de -0.03% en moyenne par an entre 2018 et 2023) alors que la projection faisait l'hypothèse d'une légère augmentation (0.06% en moyenne par an). A l'inverse, le nombre de ménages a globalement davantage progressé que ce qu'estimait l'hypothèse de la projection, ce qui signifie que le desserrement des ménages s'est accéléré (739 ménages en plus que ce que donnait le résultat de la projection).

Ainsi, le graphique ci- dessous décrivant le scénario démographique sur lequel s'est appuyé le PMGA s'est appuyé pour estimer le besoin de logements n'est pas fondamentalement remis en cause. Le fléchissement du nombre de ménages estimé pour 2039 est pris en compte dans l'outil OTELO.



Il doit également être rappelé que ce scénario à 20 ans sera affiné lors de l'élaboration des PLU -PLUI et des PLH à la date de leur élaboration. L'outil de suivi de la mise en œuvre du SCoT, décliné dans les Observatoires de l'Habitat et du Foncier des EPCI permettront d'ajuster ces données démographiques dans le temps.

TRADUCTION EN BESOIN DE LOGEMENTS

Remarques de la DDTM

2. Besoin en logements :

L'orientation 6 du DOO fixe les objectifs quantitatifs de production de logements. Il est précisé que pour dimensionner les besoins en logements, le DOO retient un scénario OTELO « tendanciel corrigé_population/ménages_période 2021-2050 ». Sur la base des projections démographiques retenues, le projet du SCOT fixe un objectif maximum de **21 180 logements neufs sur la période 2021-2050** (730 logements/an).

Cette estimation a été établie en utilisant la version 3 du logiciel OTELO et semble comprendre environ :

– 12 400 résidences principales liées à l'évolution démographique
– 800 logements liés à l'évolution des résidences secondaires
– 8000 logements liés à la résorption du mal logement

a) Les résidences principales (logements liés à l'évolution démographique)

L'étude INSEE indique que le nombre de ménages au sein du PMGA suivrait une trajectoire ascendante jusqu'en 2039, malgré la stabilisation puis le déclin de la population à partir de 2033. Il atteindrait environ 185 000 ménages en 2050, soit une progression de près de + 9,7 % par rapport à 2018 (169 000 ménages), représentant ainsi environ 16 000 ménages supplémentaires.
Sur la base de l'étude Insee, le SCOT prévoit une augmentation du nombre de ménages de 16 400 entre 2021 et 2050.
Cependant, l'étude INSEE prévoyait cette augmentation de 16 000 ménages supplémentaires sur la période 2018-2050. Or, entre 2018 et 2021, le nombre de ménages a augmenté de 3160. Ainsi, l'augmentation du nombre de ménages entre 2021 et 2050 est de l'ordre de **12 840.**
Le projet SCOT doit être ainsi ajusté.

d) La résorption du mal-logement

Le SCOT prévoit d'ici 2050, la résorption de la totalité du mal-logement et du hors logement ce qui sur la base de l'ancienne version du logiciel OTELO (version 3) correspond à un besoin d'environ 8000 logements

Cependant, il existe une nouvelle version du logiciel de l'outil OTELO (version 4) qui prend mieux en compte les besoins liés au mal logement et du hors logement qui conduit en prenant les mêmes hypothèses de départ que le pôle métropolitain à un besoin de 4200 logements.

Ce nombre est très inférieur à l'hypothèse retenue dans le cadre du SCOT.

Réponse du PMGA

Parmi les 21 180 logements neufs du scénario, **12 600 logements** (et non 12 400) correspondent aux besoins futurs de logement liés à **l'évolution démographique et du parc de logement**. Avec 12 840 nouveaux ménages estimés de 2021 à 2050, les 12 400 nouveaux logements prévus dans le projet SCOT **sont en cohérence avec les besoins estimés.**

8 600 logements du scénario (et non 8 000) liés à la résorption du mal logement doivent répondre **aux besoins en stock**. Dans Otelo, le besoin en stock correspond aux besoins liés aux ménages qui sont déjà présents sur le territoire, mais qui sont aujourd'hui non logés ou mal logés.

Toutes les situations de mal logement n'impliquent pas nécessairement un besoin en nouveaux logements, dans la mesure où une partie des logements concernés peut être réallouée à d'autres ménages, ce qui est traduit dans le paramétrage de l'outil OTELO V3 suivant :

- les personnes hébergées chez des tiers : 50% de ces situations donneront lieu à un besoin en logement et 50% seront orientés vers des logements existants ;
- les personnes vivant hors logement. 100% des situations donnent lieu à un besoin en logement ;

- les ménages en situation d'inadéquation financière. 80% des logements réalloués à d'autres ménages dont les revenus sont plus adaptés au logement et 20% feront l'objet d'un besoin en logement ;
- les ménages vivant dans un logement dégradé. 80% des logements seront rénovés et 20% des situations feront l'objet d'un besoin en logement ;
- les ménages en situation de sur-occupation. 80% des logements seront réalloués à des ménages plus petits et 20% des logements feront l'objet d'un besoin en logement.

Otelo corrige également les situations où un même ménage cumule plusieurs difficultés afin d'éviter de compter deux fois le même besoin.

Les 800 résidences secondaires supplémentaires estimées sont déjà inclues dans le calcul du besoin en logement neuf. Le nombre de logements vacants résorbés ainsi que le nombre de résidences secondaires supplémentaires sont pris en compte par OTELO pour estimer les besoins en flux et en stock.

Le projet politique a été préparé avec la version 3, car la commission Habitat du DOO a eu lieu le 25 février 2025 et la version 4 d'Otelo a été mise en service en juin 2025.

> *c) Les logements vacants*
>
> Le document d'orientations et d'objectifs fait état d'un taux de vacance de 8,7 % en 2021 (source : INSEE), représentant environ 17 000 logements vacants sur un parc total de 194 400 logements.
>
> Le projet de SCOT retient un objectif d'une baisse de 1,5 point du taux de vacance entre 2021 et 2050 et indique que cela correspond à la remise sur le marché de 1950 logements vacants.
>
> Il convient de rappeler que le SCOT de 2012 avait pour ambition d'atteindre un taux de 6,50 % de logements vacants à l'horizon 2032. Or, entre 2012 et 2022, le taux est passé de 7,7 % à 8,6 % soit une hausse de 0,9 point représentant 3 748 logements vacants supplémentaires.
>
> En conclusion, l'objectif de remise sur le marché de logements vacants affiché par le projet de SCOT apparait faible. Dans le cadre des exigences de sobriété foncière imposées par la loi Climat et Résilience, la mobilisation du parc vacant doit être traitée comme une priorité sur l'extension urbaine. En conséquence, il est recommandé de revoir cet objectif à la hausse.

Réponse du PMGA

Le PMGA reconnait que l'objectif de remise sur le marché de 1 950 logements vacants pourrait être revu à la hausse. En référence à la remarque des services de l'Etat, une simulation a été refaite avec l'outil OTELO permettant de s'approcher d'un objectif de résorption d'environ 3 800 logements à l'horizon 2050. La diminution du taux de vacance à l'échelle du Grand Amiénois serait de -2.3 points (contre -1.5 point dans le paramétrage de l'outil OTELO ayant abouti aux objectifs de la version arrêtéEedu SCoT).
Compte tenu des différences entre les EPCI relatives aux taux et surtout aux les volumes de logements à résorber, de l'aspect très fluctuant de la vacance dans le temps, il est proposé de moduler l'objectif de diminution du taux de vacance en fonction de la situation globale sur le Grand Amiénois.
Ainsi, les EPCI présentant un taux de vacance structurelle (source LOVAC) supérieur à celui du Grand Amiénois (à la date d'élaboration du document concerné) doivent viser un objectif de diminution de 2.5 points tandis que ceux présentant une situation plus favorable que celle du Grand Amiénois doivent viser une diminution de 2 points.
Le paramétrage de l'outil OTELO indique donc un volume de 3 670 remis sur le marché, avec les données LOVAC 2023.

Le tableau ci- dessous présente à titre d'information, les chiffrages résultant de l'application de cette règle qui remplacera la prescription telle qu'énoncée dans le DOO du SCoT arrêté.

Test de la proposition de modulation en fonction du taux de vacance structurelle	Taux LV+2 lovac2023 (vacance structurelle)	Modulation du taux en fonction du taux LV +2	Test : Nouveau taux de LV	Nombre de logements vacants	Nombre de logements remis sur le marché
CC du Territoire Nord Picardie	4,39%	-0,025	6,83%	857	313
CC Avre Luce Noye	3,33%	-0,020	5,39%	571	212
CC du Grand Roye	4,31%	-0,025	7,32%	918	314
CC Somme Sud-Ouest	4,30%	-0,025	5,62%	1190	529
CC Nièvre et Somme	3,80%	-0,020	5,85%	803	274
CC du Val de Somme	2,94%	-0,020	4,77%	622	261
CA Amiens Métropole	3,97%	-0,020	9,31%	6725	1444
CC du Pays du Coquelicot	4,55%	-0,025	7,67%	989	323
Grand Amiénois	3,99%			16345	3670

Ainsi, mathématiquement, l'objectif de production de logements est donc diminué en conséquence :

- Besoin de logements (SCoT arrêté) : 21 180 + 1950 = 23 130 logements
- Objectif de logements à produire : 23 130 – 3670 = 19 460 logements.

Proposition de modification du DOO

L'objectif de logements à produire est donc de 19 460 logements d'ici à 2050 répartis comme suit :

EPCI	Objectifs de production de nouveaux logements (SCoT arrêté)	Nombre de logements (hypothèse -1,5)	Besoin total de logements (nouveaux + résorbés)	Nombre de logements résorbés (hypothèse -2/-2,5)	**objectifs de logements avec nouvel objectif de résorption de la vacance.**
CA Amiens Métropole	12 150	940	13 090	1444	**11 646**
CC Avre Luce Noye	950	100	1 050	212	**838**
CC du Grand Roye	610	170	780	314	**466**
CC du Pays du Coquelicot	350	230	580	323	**257**
CC du Territoire Nord Picardie	1 210	140	1 350	313	**1 037**
CC du Val de Somme	1 890	90	1 980	261	**1 719**
CC Nièvre et Somme	2 460	60	2 520	274	**2 246**
CC Somme Sud-Ouest	1 560	220	1 780	529	**1 251**
Total PMGA	**21 180**	1950	23 130	3670	**19 460**

3. Conclusion

Sous réserve de retirer de l'estimation des besoins en logement de nouveaux ménages du SCOT (16 400) ceux construits entre 2018 et 2021 (3160), celle-ci reste globalement acceptable même si les hypothèses de l'évolution démographique retenue sont supérieures à celles observées ces dernières années.

Cependant, ce besoin devra être satisfait avec une résorption plus importante des logements vacants que celle prévue actuellement. Cette résorption devra être beaucoup plus volontariste sur la première période du SCOT (correspondant à la période avant le pic des ménages) afin d'éviter une trop forte construction engendrant une augmentation importante du nombre de logements vacants sur la deuxième période.

Concernant la lutte contre le mal logement, il n'y a pas lieu de les prendre en compte dans les hypothèses d'augmentation du parc de logements, car la projection de l'INSEE intègre de fait les logements supplémentaires liés à celle-ci (évolution tendancielle du mal logement)

L'hypothèse d'une résorption totale du mal logement ne peut être retenue par le SCOT pour justifier d'un besoin important de logements supplémentaires par rapport aux projections de l'INSEE.

En conclusion, il apparaît clairement que le projet a largement surestimé le besoin total en logement qui est pour les services de l'État de l'ordre de 13 600 logements entre 2021 et 2050 (12 840 résidences principales + 800 résidences secondaires) dont au minimum 3 800 qui doivent provenir de la résorption de la vacance sur la période avant 2039 (pic du nombre des ménages).

Réponse du PMGA

Cet avis n'appelle pas de modification. L'estimation des besoins en logement est bien calée sur le point de départ 2021 et ne comptabilise pas l'augmentation des ménages entre 2018 et 2021.

La projection de l'Insee n'intègre pas le traitement des situations de mal-logement puisqu'elle repose exclusivement sur des hypothèses purement démographiques. L'évaluation du mal-logement se fait via l'outil Otelo et correspond aux différentes formes d'inadéquation du parc citées précédemment.

MIXITE SOCIALE

Extrait de l'avis de la DDTM

4. La mise en œuvre de la mixité sociale

Le DOO retient une approche différenciée des taux de logement social selon le niveau de parc HLM existant dans chaque intercommunalité. Cette stratégie de rattrapage ciblé sur les intercommunalités sous-dotées est cohérente avec les obligations issues de l'article 55 de la loi SRU et traduit un effort réel de solidarité territoriale.

Cependant, il est recommandé que l'effort en matière de PLAI soit renforcé dans les territoires présentant des indicateurs de pauvreté inférieurs à la moyenne, notamment dans les secteurs situés hors quartiers prioritaires de la politique de la ville d'Amiens Métropole, où les besoins en logements très sociaux demeurent insuffisamment couverts par l'offre existante. À ce titre, la fixation d'une part minimale de PLAI dans la production nouvelle de ces secteurs mériterait d'être envisagée.

La mention d'outils innovants tels que le bail réel solidaire (BRS), l'habitat participatif et le co-living témoigne d'une orientation favorable. Ces dispositifs, complémentaires de l'offre sociale conventionnelle, sont de nature à diversifier les réponses apportées aux besoins en logement abordable et à favoriser de nouvelles formes de mixité résidentielle. Il conviendra néanmoins que le DOO précise les conditions de mise en œuvre et les objectifs quantitatifs associés à ces outils, afin de garantir l'effectivité à l'échelle du territoire.

Réponse du PMGA

Il existe une obligation légale imposant aux communes concernées par l'article 55 de la loi SRU, comme Amiens, Camon, Rivery et Salouël, de réserver au moins 30 % de logements PLAi (Prêt Locatif Aidé d'Intégration) dans les opérations de taille significative (opérations de construction neuve de plus de 12 logements ou 800 m² de surface de plancher).

Il est possible de dépasser cette part minimale mais le dépassement doit être motivé par un diagnostic préalable, qui doit être intégré au PLU ou au PLUi. La justification opérationnelle doit figurer dans un document d'urbanisme opposable (PLU/PLUi) (article L151-4 du code de l'urbanisme).

Dans ce cadre, nous avons choisi de laisser Amiens Métropole, seule intercommunalité concernée par le seuil minimal obligatoire des 30% de PLAi dans les opérations immobilières importantes, libre de mener son propre diagnostic sur la demande et l'offre existante, afin de déterminer un seuil adapté de PLAi.

Au même titre que les baux réels solidaires (BRS), l'habitat participatif ou le co-living, le SCOT encourage ces initiatives, mais laisse aux EPCI le soin de définir les conditions de mise en œuvre et les objectifs quantitatifs dans leurs documents de programmation.

AVIS DES EPCI SUR LA THEMATIQUE DU LOGEMENT

Extrait de l'avis de la Communauté de Communes Avre Luce Noye

- Formule néanmoins l'observation suivante :
  Le SCoT définit une enveloppe (un besoin) de 950 logements pour la CCALN sur la période 2021 - 2050 (et 100 logements vacants à reconquérir) ;
  Or le projet de PLUi de la CCALN à l'Arrêt Projet définit quant à lui, un objectif de 1500 logements (correspondant aux croissance et desserrement des ménages) sur la période 2023-2038 (et 200 logements à reconquérir).
  La CCALN est consciente que la baisse démographique constatée sur le territoire national est à prendre en compte mais souhaite que l'objectif de production de nouveaux logements défini sur son territoire soit revu à la hausse, compte tenu notamment de la reconversion envisagée de plusieurs friches au potentiel très intéressant, ainsi que dans le cadre de la densification de grandes emprises foncières ; comme l'indique le SCoT la production de logements sociaux, répondant aux besoins de différents profils de population, fait partie intégrante de ces réflexions.

Réponse du PMGA

L'objectif de 1500 logements du PLUI de la CCALN repose sur un scénario de croissance démographique qui parait peu réaliste dans un contexte où le territoire a amorcé une décroissance significative : la CCALN a perdu -0,4% de sa population en moyenne chaque année entre 2017 et 2023. Une baisse de la fécondité s'est installée depuis 2013 dans la région et l'ensemble de la France, ce qui, cumulé au vieillissement de la population, constitue une tendance lourde qui a nécessairement des conséquences sur la démographie à court et moyen terme.

Extrait de l'avis de la Communauté de Communes du Grand Roye

Concernant la production de logements, le DOO fixe pour le territoire du Grand Roye, dans son orientation n°6, un objectif de 610 nouveaux logements et de 170 le nombre de remise sur le marché de logements vacants. Si le PLUi-H du Grand Roye partage les orientations et objectifs du SCoT sur la vacance, la densification, la requalification et la limitation de l'étalement, celui-ci s'est inscrit dans un scénario de croissance démographique de 0.3 point, fixant un objectif de logement de 125-135 logements par an (90-100 pour le maintien de la démographie, et 35 logements supplémentaires nécessaires pour répondre à la hausse démographique).

Le territoire du Grand Roye, ayant fondé son projet politique à travers le PADD sur un scénario démographique certes optimiste, se questionne particulièrement sur les projections effectuées au sein du SCoT, en rappelant que « l'estimation du nombre d'habitants à horizon 2035 est un exercice à considérer avec une très grande prudence ». En effet, si le Grand Roye comprend la nécessité de s'adapter aux récentes dynamiques démographiques locales et aux tendances démographiques plus générales, il se questionne sur :

- Les méthodes de calculs permettant d'indiquer un total de 800 logements sur la période 2021-2034, incluant une logique de 61 logements/an, ce qui apparait comme faible au regard des nombreux besoins actuels et futurs liés au desserrement des ménages ou encore du développement économique, et donc de l'emploi local.
- Les méthodes de calculs permettant d'indiquer que le besoin de logements sur la période 2035-2050 sera négatif, avec un surplus de nouveaux logements de l'ordre de 190 par rapport aux besoins du territoire. À noter également que cette méthode impacte directement le Grand Roye, alors que des territoires limitrophes sont, selon le même procédé, dans une dynamique de besoin de logements beaucoup plus importante. Il nous apparait comme problématique de considérer autant de différence territoriale au sein des scénarios de projections sur lesquels se basent l'orientation n°6.
- La fragilité de cohérence liée à l'utilisation de ces méthodes de calcul, notamment car en 2025, lors de la consultation des PPA sur notre PLUi-H, le PMGA relevait qu'il « serait plus pertinent d'ajuster l'estimation des besoins à une fourchette de 80-90 logements maximum par an ». Également, le Comité Régional de l'Habitat et de l'Hébergement des Hauts-de-France, dans ce même contexte, exprimait que « d'après les projections obtenues en utilisant l'outil Otelo, le besoin réel serait de 1 060 logements sur 10 ans ».

Ces incohérences de fonds rendent fragile la limite de logement maximum fixé au sein du SCoT pour le territoire du Grand Roye, malgré une prise en considération et une adaptation nécessaire aux phénomènes démographiques. La Communauté de communes du Grand Roye doit avoir les moyens, au même titre que les autres territoires, de pouvoir *a minima* maintenir sa population tout en anticipant les évolutions de ses dynamiques économiques et d'emplois.

À ce titre, nous demandons des clarifications sur les scénarii territoriaux envisagés par le Grand Amiénois et une prise en compte plus importante de nos évolutions locales, au risque de retirer toute possibilité d'adaptation du territoire sur les prochaines décennies, et par extension, de fragiliser le principe même de cohérence territoriale.

Réponse du PMGA

En juin 2025, lors de la rédaction de l'avis PPA du PMGA, l'ADUGA n'avait pas encore finalisé ses travaux d'estimation des besoins en logement. Les projections démographiques reposent sur un prolongement des tendances récentes observées sur les différentes zones du territoire. Les territoires des franges du Grand Amiénois, comme la Communauté de Communes du Grand Roye (-0,3% par an entre 2017 et 2023), connaissent un déclin démographique depuis déjà quelques années, et ce même dans un contexte de légère augmentation du nombre d'emplois sur le territoire. Par ailleurs, le PLUi du Grand Roye, qui table sur un maintien de la vacance actuelle, n'est pas aligné avec le projet du SCOT arrêté, qui prévoyait une diminution du taux de vacance de 1,5 point d'ici 2050

Concernant le taux de logements sociaux, la Communauté de communes du Grand Roye partage l'objectif de diversification de l'offre résidentielle et de mixité sociale porté par le SCoT du Grand Amiénois. Le territoire affiche déjà une volonté claire de développer une offre de logements locatifs sociaux en cohérence avec les besoins des ménages, notamment des jeunes, des familles modestes et des seniors, tout en complétant cette réponse par des formes d'accession abordable et de logement intermédiaire. Le PADD du PLUi-H retient ainsi un objectif minimal de 20% de logements locatifs sociaux dans la production nouvelle, ce qui correspond à l'objectif fixé par le DOO pour la Communauté de communes du Grand Roye, compte tenu du poids déjà existant du parc social sur le territoire.

Cette orientation doit toutefois être lue dans une logique de parcours résidentiels et de cohésion territoriale : l'enjeu n'est pas seulement de produire davantage de logements sociaux, mais de les localiser de manière pertinente, prioritairement dans les centralités et les secteurs les mieux desservis, tout en veillant à leur bonne intégration dans les opérations de renouvellement urbain et dans les secteurs de développement. La Communauté de communes entend donc confirmer son engagement en faveur du logement social, tout en conservant la capacité d'adapter sa programmation aux besoins locaux et à l'équilibre de son armature territoriale.

compatibilité. En effet, le Grand Roye a exprimé ses objectifs de développement territorial s'inscrivant dans un contexte métropolitain.

Montdidier et Roye sont les deux centres-bourgs de l'intercommunalité ; Ils concentrent la majeure partie des équipements structurants du territoire, ainsi que ceux au rayonnement plus large. Bien que concentrés dans les principaux bourgs, le territoire bénéficie par ailleurs d'une bonne distribution des commerces, services de proximité et équipements scolaires. L'objectif est de consolider l'armature urbaine du territoire, condition d'un développement durable et positif, tout en veillant aux équilibres entre les différentes communes et leur typologie (pôles structurants de Roye et Montdidier, pôles relais, villages d'accueil et de cadre de vie).

Si le PADD du Grand Roye rejoint pleinement la volonté d'un renforcement de l'armature territoriale, à l'instar du SCoT, notre territoire à tout de même un fort souhait de ne pas délaisser les communes plus rurales afin de continuer à « faire territoire » sans reléguer une partie de ses communes en termes de développement. Cela se traduira concrètement dans la localisation de la production de logements : au moins 50% de la production totale de logements sera réalisée sur les communes de Roye et Montdidier. Le reste de la production de logements sera répartie sur le reste du territoire, en tenant compte de la structuration de l'armature urbaine et des pôles relais (Davenescourt, Rollot, Ercheu, Beuvraignes et Trois-Rivières) et d'une recherche d'optimisation de la consommation foncière.

Ce prisme de développement est relativement compatible avec la stratégie du SCoT dès lors qu'il tend lui aussi à limiter l'extension, favorisant des objectifs sur la vacance, la densification, la diversification de l'habitat et la sobriété foncière, tout en concentrant la majeure partie des logements au sein des deux pôles structurants. Cependant, les spécificités de notre territoire nécessitent de préserver un maillage de communes vivantes, dont l'ambition politique s'est incarnée à travers notre PADD. Le SCoT doit ainsi prendre en compte les réalités locales, permettant au territoire de planifier la répartition des logements et de mettre en œuvre sa stratégie. À défaut, cet état de fait remettrait en cause l'ossature générale du projet territorial.

Réponse du PMGA

Le SCOT impulse une dynamique globale de production de logements sociaux, voire de rattrapage pour certains EPCI, en recommandant une part minimale de production. Cependant la déclinaison locale des objectifs du SCOT comme la localisation précise, la taille et la typologie (PLS, PLUS, PLAI) relèvent des EPCI, via leurs documents de programmation.

> **Concernant la localisation des logements,** en l'absence de SCoT, le PLUi doit être compatible aux règles générales du fascicule du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET). Même si le Grand Roye est actuellement situé en zone blanche du SCoT, le Grand Roye a tout de même souhaité se soumettre aux règles du SCoT afin d'anticiper la future mise en

Réponse du PMGA

Pour respecter le rapport de compatibilité avec le SRADDET, 63,49 % des nouveaux logements doivent être situés dans les polarités du SCoT (19 polarités SRADDET, auxquelles le SCoT a ajouté 11 communes pour couvrir l'ensemble du territoire). Or, les polarités intermédiaires du Grand Roye, Montdidier et Roye concentraient 49,54 % des ménages de la communauté de communes en 2014, année de référence pour le SRADDET. 50,46 % des futurs logements produits (constructions neuves, divisions, changements d'usage) pourront donc être situés dans les autres communes de l'intercommunalité.

Extrait de l'avis de la Communauté de Communes Somme Sud-Ouest

> 4. **En matière d'habitat**
>
> En matière de conditions de vie et de logement en particulier, une clarification des objectifs de répartition de la part des ménages et/ou de résidences principales et/ou de logements dans les polarités est attendu. Dans le tableau de la page 39 (objectif 24), si la « Part de ménages dans les polarités par EPCI » constitue un taux minimal à rechercher ainsi qu'une part de la production de logement à affecter à ces pôles, cela doit être clairement indiqué.
>
> De plus, les objectifs de production de logements fixés par le SCoT ne doivent pas obligatoirement être déclinés à l'échelle communale (cela doit rester à l'appréciation de l'EPCI, la répartition par groupe de communes limitrophes pouvant être plus pertinente, en fonction des contraintes et opportunités propres à chacune). Par ailleurs l'identification de gisements immobiliers pour "la réhabilitation" semble excessive à réaliser de façon exhaustive.

Réponse du PMGA

Pour respecter le rapport de compatibilité avec le SRADDET, 63,49 % des nouveaux logements doivent être situés dans les polarités du SCoT (19 polarités SRADDET, auxquelles le SCoT a ajouté 11 communes pour couvrir l'ensemble du territoire). Or, les polarités intermédiaires de la CC2SO (Airaines, Conty, Oisemont, Poix-de-Picardie, Hornoy-le-Bourg) concentraient 23,88 % des ménages de la communauté de communes en 2014, année de référence pour le SRADDET. 76,12 % des nouveaux logements (constructions neuves, divisions, changements d'usage) peuvent donc être situés dans les autres communes de l'intercommunalité dont la répartition est à définir dans le cadre de l'élaboration du PLUI.

L'identification des gisements immobiliers mobilisables (friches, logements vacants, potentiel foncier, etc.) relève généralement du diagnostic territorial intégré au PLU, PLUi ou PLH (Programme Local de l'Habitat). Ce diagnostic permet de repérer et justifier les orientations en matière de mobilisation du foncier.

EXTRAIT DE L'AVIS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT DURABLE EN COMMUN DU GRAND AMIENOIS

DEMOGRAPHIE

Nécessité de mener une analyse plus approfondie des inégalités territoriales et sociales à l'échelle du territoire pour ensuite éclairer et orienter les choix des décideurs politiques.

Projection démographique : le scénario médian de l'INSEE retenu en 2020 pour les projections du Scot, et calé sur une évolution faiblement baissière, a été contredit par le Recensement Général de la Population (RGP) de 2022. Ce RGP a révélé une tendance baissière plus forte en réalité (cf. baisse des naissances) que celle du scénario utilisé pour le présent projet de Scot. Il a été demandé dans quelle mesure la version finale du Scot tiendra compte de cette baisse démographique déjà connue (→ un petit correctif a en effet été apporté sur le calcul du besoin en nombre de logements à venir).

L'arrivée du TGV à Amiens en 2028 via le barreau Roissy-Creil pourrait en revanche faire arriver de nouveaux habitants ou de nouvelles entreprises sur le Grand Amiénois. Cette arrivée a en effet été intégrée dans les projections d'évolution démographique et ce barreau reste attendu comme un outil d'attractivité démographique auprès des ménages actifs franciliens.
→ Hypothèse d'attraction de 1500 ménages en plus pour le Grand Amiénois. Ces 1500 ménages ont déjà été comptabilisés dans les tendances concernant le besoin de logement, et devraient fournir un rééquilibrage démographique partiel du Grand Amiénois, pour compenser partiellement le déficit des naissances du territoire.

Une remarque a été faite pour faire souligner davantage la perte de 5000 étudiants sur Amiens (à 20 ans) : elle représente environ 16 % des effectifs étudiants actuels, ce qui sera par conséquent un fait prévisible et incident pour le territoire.

Réponse du PMGA

L'hypothèse d'attractivité renforcée avec l'arrivée de la liaison Roissy-Picardie n'a pas été retenue pour l'estimation des besoins en logement en raison de l'absence de connaissance de la consistance de l'offre ferroviaire qui sera mise en place.

En revanche, la perspective d'une diminution du nombre d'étudiants est bien prise en compte dans le scénario tendanciel retenu, cet élément relevant spécifiquement de données démographiques.

MOBILITE

Remarque de la région Hauts-de-France

Par ailleurs, le projet de SCoT **est partiellement compatible avec la règle générale 18. Les densités minimales différenciées** selon le type de communes contribuent à limiter l'étalement urbain et à optimiser l'usage du foncier. Toutefois, **il serait très utile d'inscrire ces densités minimales dans les secteurs les plus propices au développement urbain, notamment les quartiers de gares, les pôles d'échanges multimodaux, et à proximité des arrêts de transport en commun.**

Remarques de l'Etat

L'articulation entre la stratégie de mobilité et les choix d'urbanisation est posée comme principe (objectif 34) mais les mécanismes concrets de conditionnement du développement urbain à la desserte en transports collectifs restent vagues. La notion de desserte en transport collectif n'est pas définie (fréquence minimale, distance à l'arrêt, etc.), ce qui rendra difficile l'application de ces prescriptions par les PLUi.

Réponse du PMGA

Contexte / analyse :
Pour mémoire, le Code de l'urbanisme demande que le DOO « fixe » les objectifs chiffrés de densification en cohérence avec l'armature territoriale et la desserte par les transports collectifs. »

L'objectif 34 « Concevoir des développements urbains réduisant le besoin de déplacements carbonés » pose comme principe l'articulation entre la stratégie de mobilité et les choix d'urbanisation.
Il « propose de prioriser les développements futurs en renouvellement ou en extension dans les secteurs ou sites offrant la meilleure potentialité d'accès à pied ou à vélo aux centralités, lieux d'emploi et de formation, pôles d'échanges multimodaux de toute nature, en particulier ceux situés dans les polarités. »

Cette notion qui n'apparaît plus dans le Code de l'Urbanisme mais la règle du SRADDET dit que les SCOT «doivent prioriser le développement urbain résidentiel, économique et commercial à l'intérieur des espaces déjà urbanisés ou des surfaces artificialisées. Les extensions urbaines doivent être conditionnées à… la présence de transports en commun ou de la possibilité d'usage de modes doux, visant à limiter l'usage de la voiture… »

Proposition de modification du DOO :

Reformuler l'extrait des Principes généraux de l'objectif 34 ainsi :

« Le projet propose de prioriser les développements futurs en renouvellement ou en extension dans les secteurs ou sites offrant la meilleure potentialité d'~~accès~~ remplacée par accessibilité à pied ou à vélo aux centralités, aux lieux d'emploi et de formation, ainsi qu'aux lieux d'échanges multimodaux existants, en développement ou projetés ~~de toute nature, en particulier ceux situés dans les polarités et/ou bien desservis par les transports collectifs~~.

Dans les secteurs bien desservis par les transports collectifs, les développements urbains viseront une densité supérieure à l'objectif de densité minimale moyenne de la commune mentionnée dans le SCoT ».

Et d'ajouter la prescription suivante :

« Prescription relative au plan de mobilité (PDM) et/ou aux documents d'urbanisme (PLU, PLUi) : Les collectivités compétentes définissent et justifient la méthode retenue pour caractériser et/ou mesurer les notions suivantes :
- « la potentialité d'accès à pied ou à vélo aux centralités, aux lieux d'emploi et de formation, ainsi qu'aux lieux d'échanges multimodaux existants, en développement ou projetés. »
- « les secteurs bien desservis par les transports collectifs ».

Hiérarchisation des « secteurs bien desservis »

Insertion du paragraphe suivant :

La méthode retenue ainsi que les secteurs identifiés sont présentés et justifiés dans le rapport de présentation ou dans tout document tenant lieu de justification du plan de mobilité ou du document d'urbanisme.

À titre indicatif,

- la « potentialité d'accès à pied ou à vélo aux centralités, aux lieux d'emploi et de formation, ainsi qu'aux lieux d'échanges multimodaux existants, en développement ou projetés » peut s'apprécier selon la distance ou le temps d'accès à pied ou à vélo en tenant compte des itinéraires existants ainsi que des liaisons programmées ou inscrites dans les documents de planification ;

- la délimitation des secteurs bien desservis peut s'appuyer sur une appréciation croisée des critères suivants :

Critère	Éléments d'appréciation
Accessibilité	Distance ou temps d'accès à pied et/ou à vélo jusqu'à l'arrêt de transport collectif, en tenant compte des itinéraires existants ainsi que des liaisons programmées ou inscrites dans les documents de planification
Niveau de desserte	Fréquence, amplitude horaire, jours de circulation
Nature du service	Ferroviaire, ligne structurante de car ou bus, ligne régulière de car ou bus, transport à la demande …
Qualité d'accès	Continuité des cheminements, confort, sécurité
Intermodalité	Stationnement vélo, covoiturage, parc-relais, correspondances

La qualification d'un secteur comme « bien desservi » résulte d'une appréciation d'ensemble tenant compte des caractéristiques locales du réseau et des objectifs poursuivis par le plan de mobilité ou le document d'urbanisme.

Les collectivités peuvent distinguer plusieurs catégories et niveaux de « secteurs bien desservis » afin d'adapter les règles d'urbanisme selon, par exemple, la nature des services et le niveau de desserte offerts par les différents réseaux de transport et selon le mode d'accès (marche, vélo…). »

Cela implique de modifier l'objectif 5 en remplaçant « les secteurs desservis par les transports collectifs » par « les secteurs **les mieux** desservis par les transports collectifs »

L'objectif 31 sur la gouvernance des mobilités reste très procédural et ne prescrit pas d'orientations de fond sur les lignes à développer ou les liaisons à prioriser, se contentant de renvoyer aux instances de coordination existantes.

Réponse du PMGA

Cela répond au souhait des élus du PMGA pour que le volet mobilité du SCoT donne un cadre à minima aux collectivités AOM ou maîtres d'ouvrage des PLU et PLUi et leur laisse le maximum de latitude.

Le DOO ne fixe aucun objectif chiffré de réduction de l'usage de la voiture individuelle, de part modale des transports collectifs ou de développement du vélo. Cette absence d'indicateurs rendra difficile l'évaluation du SCoT à mi-parcours.

Réponse du PMGA

Pour mémoire, le Code de l'urbanisme demande que le DOO « fixe « notamment les orientations de la politique de mobilité dans un **objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile.**

L'ensemble de la stratégie du SCoT vise un objectif de diminution de l'usage individuel de l'automobile par :

- L'organisation en bassin de vie de proximité autour de polarités renforcées offrant habitat, services et équipements publics et marchands ;
- La densification préférentielle autour des secteurs les mieux desservis ou les offrant la meilleure accessibilité à pied ou à vélo

L'orientation 8 comporte les objectifs allant dans ce sens :

- Objectif 32 : conforter ou développer une offre de mobilité alternative à l'autosolisme
- Objectif 33 : Développer et valoriser les pôles d'échanges multimodaux diversifiées et efficients
- Objectif 34 : Concevoir des développements urbains réduisant le besoin de déplacements carbonés.

Concernant les indicateurs permettant d'évaluer le niveau d'atteinte de cet objectif, différents éléments peuvent être pris en compte :

- Les données de l'INSEE sur les moyens de locomotion utilisées par les actifs pour aller au travail, la distance moyenne des trajets domicile – travail des actifs résidents,
- La mise en œuvre et le suivi du PCAET pourra également fournir des indicateurs. Le PCAET adopté en 2023 sera en évaluation en 2027.
-

Extrait de l'avis détaillé PETR du Grand Beauvaisis

- **Concernant la connexion directe à la plateforme Roissy- Charles de Gaulle :**
  Pour le Grand Beauvaisis, le raccordement à la Région Ile-de-France, et à Amiens constitue un enjeu pour le désenclavement du Nord-Ouest de l'Oise. Aussi, l'affirmation d'Amiens comme pôle relais métropolitain est un point positif pour appuyer l'équilibre régional inscrit au SRADDET.
  Toutefois, il est important que le raccordement d'Amiens à l'Île-de-France par le barreau Roissy-Picardie ne se fasse pas uniquement en liaison directe mais permette bien d'augmenter le nombre d'arrêts sur le Grand Beauvaisis, principalement sur Clermont-de-l'Oise. Les intercommunalités du Grand Beauvaisis ont participé au financement du barreau Roissy-Picardie et entendent bien pouvoir bénéficier d'arrêts suffisants au service de leur population.

Réponse du PMGA

Pour mémoire : il n'y avait pas d'arrêt prévu à Clermont-de-l'Oise dans les études initiales. Cela implique un arrêt intermédiaire entre Amiens et Creil.
Le SCoT fait référence en plusieurs endroits à une desserte ferroviaire / accessibilité / connexion directe vers Roissy :

- Diagnostic :
  P33 : « Le tourisme d'affaires dont le potentiel est susceptible de s'amplifier à partir de décembre 2028, lors de la mise en exploitation du barreau ferroviaire – Roissy-Picardie. Le Grand Amiénois bénéficiera alors d'une desserte ferroviaire directe avec la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle (de l'ordre de 1 200 vols quotidiens au départ et à l'arrivée) et sa gare TGV (près de 50 TGV par jour offrant une accessibilité directe vers toutes les régions de France). »
- DOO :
  P8 : « Valoriser la connexion directe à la plate-forme de Roissy-Charles de Gaulle. »

Proposition de modification du DOO : supprimer le mot « directe »

- **Concernant le SERM (Service Express Régional Métropolitain) :**
  Il peut s'agir d'une opportunité pour le Grand Beauvaisis de mieux se raccorder à Amiens voire à la métropole lilloise et d'être un relais vers les territoires à fonctions métropolitaines des Hauts-de-France.

Pour ce faire, l'enjeu d'une bonne connexion du Grand Beauvaisis par des transports ferroviaires (barreau Roissy-Picardie) et des bus interurbains plus nombreux et plus d'arrêts sur le territoire est primordial. Outre les arrêts de trains sur Clermont-de-l'Oise, un dialogue sur le fonctionnement de la ligne directe de bus 601 – Amiens- Beauvais – apparaît nécessaire. Très fréquentée, elle cumule 198 000 passagers en 2022 dont 98 % d'usages commerciaux. Une augmentation du nombre de bus en heures de pointes de cette liaison directe, en passant par l'autoroute A16, apparaît nécessaire compte tenu de sa très forte fréquentation. Une attention doit être portée sur la capacité d'accueil des gares routières, la coordination des horaires des bus avec le train afin de réduire au maximum les ruptures de charges entre les différents modes de transports. Il s'agit d'assurer un temps de parcours « acceptable » vers les pôles métropolitains.

Réponse du PMGA

Dans le diagnostic, la ligne Amiens-Beauvais est bien identifiée comme la première ligne de car desservant le Grand Amiénois en termes de fréquentation et la deuxième du point de vue des usages commerciaux.

Dans la carte de synthèse du DOO, elle est identifiée – avec ses 2 itinéraires (via la RD1001 et l'aéroport ; via l'A16) – comme « ligne de car régionale existante ou structurante… à conforter ou développer ». La gare routière d'Amiens fait partie du pôle d'échange multimodal (PEM) régional d'Amiens identifié au SRADDET, à développer et valoriser.

- **Concernant les liaisons cyclables inter-EPCI :**
  Pour le SM SCOT du Grand Beauvaisis, la continuité de la Véloroute 32, reliant Amiens à Beauvais en passant par Crèvecoeur-le-Grand, est un enjeu. Un travail inter-EPCI voire inter-SCOT dépassant les frontières de la Somme semble pertinent au regard notamment du travail effectué par les EPCI et le PETR du Grand Beauvaisis en matière de Tourisme.

Réponse du PMGA

Pour mémoire : L'itinéraire de la Véloroute 32 reliant Amiens à Beauvais figure au schéma national des véloroutes voies vertes. Dans la Somme, le Département est le principal maître d'ouvrage des sections rurales des véloroutes du réseau national, sans que cette compétence soit exclusive. Selon les tronçons, la maîtrise d'ouvrage peut également être assurée par les EPCI, les communes ou d'autres gestionnaires d'infrastructures.

Proposition :

- Modifier les prescriptions du DOO

Prescriptions relatives aux documents de planification de la mobilité et au PCAET

Au travers de ces documents, les autorités compétentes définissent leur

- **stratégie de mobilité et les actions à mettre en œuvre, en se coordonnant avec les AOM voisines**, la Région Hauts-de-France (pour veiller notamment à la cohérence des offres aux franges des périmètres des AOM) et, le cas échéant, avec les autres acteurs ~~de la mobilité~~ concernés (État, départements, maîtres d'ouvrage de SCoT, communes…), en recherchant les mutualisations possibles et en associant la société civile ;
- **schéma cyclable**, en particulier, en se coordonnant avec les AOM voisines, le Département de la Somme, ~~et~~ la Région et le cas échéant, les autres acteurs concernés (État, Département(s) voisin(s), le(s) maître(s) d'ouvrage de SCoT concerné(s), communes…) pour veiller à la continuité des itinéraires et la cohérence des aménagements, de la signalétique et du jalonnement.

Extrait de l'avis détaillé de la CC du Grand Roye

> **Concernant la mobilité,** la Communauté de communes du Grand Roye souligne que, si elle n'exerce pas la compétence mobilité, le PLUi-H doit néanmoins traduire spatialement les objectifs du SCoT visant à réduire l'autosolisme, rapprocher habitat, services et emplois, et favoriser les mobilités alternatives à l'usage individuel de la voiture. Dans cette perspective, l'enjeu n'est pas pour la Communauté de communes d'organiser directement l'offre de transport, mais de créer les conditions d'un fonctionnement territorial plus sobre en déplacements en confortant les centralités, en privilégiant des développements urbains compacts et en assurant une bonne insertion des secteurs d'habitat et d'activités dans les polarités les mieux desservies.
>
> Le PLUi-H peut ainsi contribuer à la mise en œuvre des orientations du SCoT en réservant les projets les plus générateurs de flux aux secteurs les plus accessibles, en limitant l'étalement et en facilitant, dans ses choix d'aménagement, le recours au covoiturage, au vélo, à la marche et aux transports collectifs lorsque ceux-ci existent. La Communauté de communes entend donc assumer son rôle d'urbanisme de mise en cohérence, tout en rappelant que la déclinaison opérationnelle des services de mobilité relève d'autres autorités compétentes ; cette articulation n'enlève rien à la responsabilité du PLUi-H de réduire les besoins de déplacements contraints par sa structure territoriale

Réponse du PMGA

Pas de réponse particulière à apporter.

Pour mémoire : La CC du Grand Roye est la seule CC du PMGA à ne pas avoir pris la compétence mobilité. La Région est AOM locale sur son territoire. Mais en effet, les objectifs 1, 32, 34 abordent des enjeux de mobilité.

En effet,

Extrait de l'avis détaillé de la Communauté de Communes Somme Sud Ouest

> 2. **Sur la faisabilité et la proportionnalité des dispositions proposées**
>
> La déclinaison systématique des principes généraux dans les PLUi ne semble pas toujours faisable de façon réglementaire. C'est le cas par exemple pour l'objectif 11 concernant la mobilisation des leviers permettant aux entreprises de réduire leurs consommations d'énergie. A l'inverse, le document n'énonce pas de principes généraux dans le cas de l'objectif 32 comme pour les autres objectifs (hormis la nécessité de considérer trois « échelles de mobilités » pour le développement de l'offre de mobilité alternative à l'"autosolisme") ; en outre, sont évoqués « (les principes généraux) spécifiques aux documents de planification de la mobilité et au PCAET », qui n'apparaissent pas et renvoient plutôt à des « prescriptions » (idem pour l'objectif 33).

Réponse du PMGA – proposition de modification du DOO

Objectif 32 :

- Proposition de modifier les Principes généraux ainsi :
  - Ajouter la phrase : « Pour chaque échelle de mobilité, des offres de mobilité sont déployées, en adéquation avec les besoins, selon l'échelle de pertinence des différents moyens de locomotion comme illustrée dans le schéma »
- Proposition de modifier les prescriptions relatives aux documents de planification de la mobilité et au plan climat air énergie territorial :
  - Remplacer « prennent en compte les 3 échelles de mobilité dans leur stratégie de mobilité » par : « déclinent les principes généraux précédents ».

Pour plus de clarté, la mention « ainsi que ceux spécifiques aux documents de planification de la mobilité et au PCAET » sera modifiée ainsi : « ainsi que ceux définis dans les documents de planification de la mobilité et le PCAET ».

Extraits de l'avis détaillé du Conseil de Développement Durable en Commun (CDDC)

MOBILITE

« La proximité : l'essentiel des besoins courants dans des pôles d'attractivité à environ 15 minutes de chez soi ; en milieu rural, c'est 15 minutes en voiture ».

→ Sur les franges des territoire du 1/4 d'heure en milieu rural, la référence au moyen de mobilité « voiture » est reliée à la tendance démographique baissière. Dans ces secteurs périphériques, une alternative par les transports collectifs n'a pas été jugée économiquement possible (cf. beaucoup de villages à desservir mais que pour peu d'habitants concernés).

La contradiction a alors été soulignée entre :

- cette idée directrice de la voiture pour les franges du ¼ d'heure dans le Scot
- et la mise en avant des modes de transport alternatifs (train, car, pistes cyclables) qui eux répondent aux objectifs de réduction de CO_2 prévus dans les accords de Paris.

Cela n'aide pas à se projeter sur un changement de paradigme pour l'aménagement du territoire à 2050, orienté davantage vers les modes de transport collectifs ou doux.

Par conséquent, à destination des nouveaux élus, il vaudrait mieux qu'ils se projettent directement sur ce changement de structuration recherché dans le Scot ; et de n'orienter la communication et les objectifs que vers les modes de mobilité alternatifs.

Réponse du PMGA

La notion d'accessibilité autour de polarités selon une accessibilité à 15 minutes en voiture a été utilisée pour identifier des polarités complémentaires à celles définies par le SRADDET, dans les secteurs non couverts.

Au sein de cette aire d'accessibilité, qui correspond au « bassin de vie de proximité », le SCoT laisse aux autorités organisatrices de la mobilité la liberté d'organiser l'accès aux polarités par une offre de mobilité alternative à l'autosolisme diversifiée et adaptée selon l'échelle de pertinence des différents moyens de locomotion (Cf DOO p 54). Pour l'accès aux polarités rurales, les autorités organisatrices de la mobilité peuvent ainsi développer : transport collectifs, transport à la demande, covoiturage, autopartage, vélo à assistance électrique, vélo mécanique, marche et autres moyens de locomotion alternatifs qui pourraient se développer à moyen ou long terme, en adéquation avec les besoins.

L'usage partagé de la voiture est encouragé (covoiturage, autopartage).

Proposition de modification du DOO :

Dans l'objectif 1 : reformuler la dernière phrase de l'introduction :

« Garantir une qualité de vie sur l'ensemble du territoire qui passe par un rapprochement entre l'habitat, les services et lieux d'activités quotidiennes (santé, travail, éducation, formation, achats, loisirs, etc.) dans des bassins de vie de proximité, organisés autour de polarités, définis selon une accessibilité à 15 minutes en voiture ~~particulière~~. Cette approche nécessite de compléter l'armature issue des polarités du SRADDET par 6 communes permettant de couvrir l'ensemble du territoire.

Au sein des bassins de vie de proximité, les autorités organisatrices de la mobilité organisent l'accès aux polarités par une offre de mobilité alternative à l'autosolisme diversifiée et adaptée selon l'échelle de pertinence des différents moyens de locomotion (Cf DOO p 54). »

ENERGIE - AUTONOMIE ENERGETIQUE - ENVIRONNEMENT

Les « Recharges hydrogène » (P.26 PAS SCOT PMGA) ne sont pas une solution d'avenir grand public. L'hydrogène produit actuellement n'est ni propre à la production, ni efficace (cf. son rendement global). Concentrons-nous pour le moment sur l'électrification.

Réponse du PMGA – proposition de modification

Cela fait référence à la dernière phrase des principes généraux de l'objectif 34 :
« Pour toute opération d'aménagement en renouvellement ou en extension :

- engager une réflexion sur l'opportunité d'équipements et de services de mobilité utilisant les **énergies alternatives** au pétrole (électrique, hydrogène, GNV, etc.). »

en écho à la règle générale 31 du SRADDET

Règle générale 31 (CAE)

Les SCOT, PLU, PLUI, PDU et PCAET, chacun dans leurs domaines, de manière coordonnée, facilitent les trajets domicile-travail et l'accès aux zones d'activités par des modes alternatifs à la voiture individuelle. Pour cela, ils encouragent le développement :

- d'expérimentation dans les réponses aux besoins de déplacements domicile-travail, notamment le développement des espaces de télétravail,
- du stationnement et des infrastructures nécessaires pour les modes alternatifs de mobilités (modes actifs, transports en commun, covoiturage, auto-partage…),
- de points de rechargement en énergies alternatives au pétrole (électrique, hydrogène, GNV…).

Extrait de l'avis de la commune de Seux

Le bassin de vie étant majoritairement Amiens, Seux est une commune **dépendante de l'automobile**, faute d'offre de transport collectif.

Il est nécessaire de favoriser , développer les accès aux transports en commun, aires de covoiturage sécurisées et mobilités douces si l'on souhaite réduire la circulation dans les villages.

A noter que la suppression de la gratuité de l'accès à la rocade a amplifié les traversées du village par des véhicule extérieures Nord/Sud

Les premiers accès aux transports en commun sont actuellement à 20 minutes à vélo : gare Ailly sur Somme) – et bus de villeà 15 minutes à vélo pour Salouel/Saveuse.

Extrait du document : « Développer une offre de mobilité alternative à l'autosolisme »

La commune soutient cette ambition, mais rappelle que :

- les solutions alternatives doivent être adaptées aux villages ruraux,
- les investissements doivent aussi concerner les petites communes,
- la mobilité douce doit être encouragée (liaisons cyclables, cheminements sécurisés).

En résumé et plus généralement, la commune formule les recommandations suivantes :

5. Développer des solutions de mobilité adaptées aux villages, notamment des liaisons cyclables intercommunales.

Réponse du PMGA

Les liaisons cyclables intercommunales sont bien prises en compte dans le projet de SCoT, au travers de la prise en compte, dans les documents de planification, de l'échelle des bassins de vie du quotidien, qui porte sur l'accès aux polarités et zones d'activités depuis les bourgs et villages inclus dans chaque bassin de vie.

Proposition de reformulation du DOO :

« Trois échelles de mobilité doivent être considérées pour le confortement ou le développement de cette offre s'appuyant sur l'armature territoriale* :

- celle du Grand Amiénois et au-delà, qui concerne notamment les relations entre les polarités, en particulier avec la polarité amiénoise et également avec les pôles du SRADDET externes au Grand Amiénois ;
- celle des bassins de vie* du quotidien, qui porte sur l'accès aux polarités et zones d'activités depuis les *(centralités des)* bourgs et villages faisant partie de chaque bassin de vie ;
- celle des quartiers, bourgs et villages, qui comprend les déplacements internes à ceux-ci, pour accéder aux centralités*, pôles d'échanges multimodaux, lieux d'emploi et de formation. »

Extraits de l'avis de la Région Hauts-de-France

3. Garantir un système de transport fiable et attractif

Objectif 18 et Règle Générale 26

Ce que dit le territoire et analyse régionale :

L'objectif 31 du DOO « assurer la cohérence des stratégies et actions des acteurs de la mobilité » **prend en compte l'objectif 18 du SRADDET**. La gouvernance de la mobilité et la coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) doivent être renforcées grâce à :

- des instances de suivi qui pilotent et évaluent des dispositifs comme le Contrat Opérationnel de Mobilité (COM) et le Plan d'Action pour la Mobilité Solidaire (PAMS).
- l'adhésion des AOM à des structures communes chargées de coordonner l'offre de transport, l'information multimodale, la tarification et la billettique ;

Il **conviendrait d'ajouter le comité de bassin** qui permet de faire perdurer la communauté des partenaires constituée pendant l'élaboration du COM et du PAMS et d'assurer une cohérence et la complémentarité entre COM et PAMS. Concernant l'adhésion d'AOM du Grand Amiénois à l'instance compétente en matière de coordination de l'offre de transport, de l'information multimodale, de la tarification et de la billettique, **il conviendrait de mentionner le syndicat mixte des mobilités des Hauts de France.**

Réponse du PMGA

Choix de ne pas nommer les structures dont le nom peut évoluer mais de parler de leur rôle.

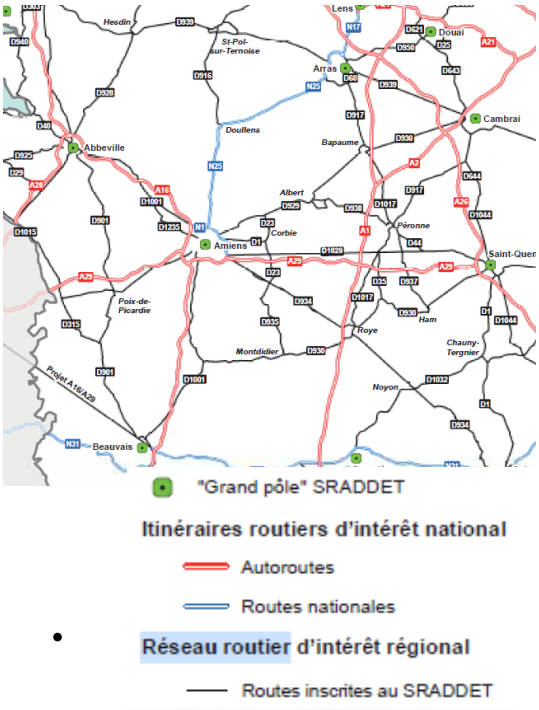
Règle générale 25

Ce que dit le territoire et analyse régionale :

La règle générale 25 du SRADDET indique que « La Région définit le réseau routier d'intérêt régional (RRIR). Les collectivités doivent intégrer les itinéraires de celui-ci dans leurs documents de planification. Les Départements, et les métropoles ayant la compétence en matière de voirie, doivent prendre en compte ces itinéraires dans le cadre de leurs interventions. » **Il conviendrait à minima de mentionner ce réseau routier d'intérêt régional (RRIR) dans le SCoT pour une compatibilité du SCoT avec la règle générale 25 du SRADDET.**

Réponse du PMGA – proposition de modification du diagnostic et du DOO

La référence au réseau routier d'intérêt régional sera faite dans le diagnostic et il sera rappelé dans les prescriptions le fait que les EPCi doivent intégrer les itinéraires du RRIR dans leurs documents de planification.



Liste des axes retenus au réseau routier d'intérêt régional dans le Grand Amiénois

- RD929 - Amiens / Albert / Bapaume
- RD901- Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais
- RD925 - Abbeville / Doullens
- RD901 - Abbeville / Poix-de-Picardie / Beauvais
- RD934 – Amiens / Roye / Noyon
- RD938 – Albert / Péronne
- Barreau desserte CHU Amiens
- RD1 - Amiens / Corbie
- RD916 – Doullens -> Pas de Calais
- RD930 – Roye / Montdidier / vers Oise
- RD935 – Embranchement RD924 / Moreuil / Montdidier
- RD1029 - Saint-Quentin / Amiens / Poix-de-Picardie / Normandie
- RD1001 – Amiens -> Beauvais
- RD1001 - Pas-de-Calais / Abbeville / Amiens
- RD1235 – Amiens - Yseux
- RD1017 – Roye / Péronne -> Bapaume
- RD1017 - Roye / Senlis / vers Île-de-France
- RD147 entre RD329 et RD938

Objectif 20 et règle générale 28

Ce que dit le territoire et analyse régionale :
Le PAS, dans son volet 2.4 « améliorer la mobilité du quotidien pour tous », mentionne également le souhait d'encourager les initiatives de billettique et de tarification intégrées et intermodales, pour simplifier l'utilisation des différents moyens de transport avec un même billet ou tarif.
Il est regretté l'absence de traduction de cette volonté dans le projet de DOO. Ainsi, le projet de SCoT prend en compte partiellement l'objectif 20 et est partiellement compatible avec la règle générale 28 du SRADDET.

Réponse du PMGA - proposition de modification du DOO

Dans l'objectif 33 Développer et valoriser des pôles d'échanges multimodaux diversifiés et efficients, Ajout de la mention « notamment à travers des initiatives de billettique et de tarification intégrées et intermodales »

Erreur matérielle :

Toute mention d'un document dénommé précisément dans le DOO sera complétée par la mention « ou document en tenant lieu ».

- schéma départemental des aires de covoiturage ;
- schéma cyclable départemental ;
- référentiel régional des PEM.

Précision pour consolidation juridique

- **aire de mobilité*** : PEM particulièrement adapté aux territoires peu denses, organisé autour de la convergence en un même lieu de services de mobilités ~~partagées et actives~~ sans nécessairement disposer d'une ligne régulière de transport collectif.

PILIER III

« Un environnement qualitatif pour les habitants et favorable au bon fonctionnement écologique de la planète »

TRAJECTOIRE DE SOBRIETE FONCIERE

Extraits de l'avis de la région Hauts-de-France

Analyse régionale :

En préambule, il est important de souligner que **si les dispositions relatives à la réduction de la consommation d'ENAF sur la période 2021-2031 et de la réduction de l'artificialisation sur la période 2031-2050 sont bien précisés dans les principes généraux de l'objectif 35, leur traduction en prescription demande à être effective.** En effet, le volet prescriptif de cet objectif stipule simplement : « Au travers de ces documents, les autorités compétentes,

- définissent leur stratégie de sobriété foncière dans le cadre de l'enveloppe foncière définie, et en tenant compte des spécificités et des dynamiques propres à chaque porteur de document de planification ;
- assurent un dimensionnement raisonné de la planification, permettant de respecter les limites de consommation foncière et d'artificialisation effectives des sols ;
- mènent un suivi régulier des consommations foncières et de l'artificialisation : les zones à urbaniser à long terme ne pourront être ouvertes à l'urbanisation qu'à condition que les limites de consommation et d'artificialisation ne soient pas dépassées. »

Réponse du PMGA

Un dispositif de suivi sera mis en place pour vérifier que la consommation d'espaces ne dépasse pas le compte foncier défini par le SRADDET et dans les phases ultérieures, vérifier l'équilibre entre les surfaces artificialisées et celles qui seront renaturées.

Néanmoins, la mise en place d'une enveloppe mutualisée à l'échelle du Grand Amiénois, non territorialisée, de 94 hectares maximum pour la décennie 2021-2030 (enveloppe correspondant au potentiel issu de la rétention foncière, en référence à la circulaire du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le Zéro Artificialisation Nette des sols) pour l'accompagnement de projets d'intérêt « Grand Amiénois », remet en cause la compatibilité avec la règle générale 14 du SRADDET. Ces 94 hectares supplémentaires portent le compte foncier local à 565 hectares soit un taux de réduction de 51,7% représentant un écart de 5,2% avec les 56,9% attendus par le SRADDET. A ce titre, les dispositions relatives à la période 2021-2031 sont incompatibles avec le SRADDET. La Région invite le territoire à revoir son projet pour être compatible avec le taux de réduction.

Analyse régionale

- La mise en place d'une enveloppe mutualisée à l'échelle du Grand Amiénois, non territorialisée, de 94 ha maximum pour la décennie 2021-2030, permettant de réserver une capacité foncière pour des projets structurants, sans remettre en cause, le principe général d'application de la garantie communale – enveloppe correspond au potentiel issu de la rétention foncière, en référence à la circulaire du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers le Zéro Artificialisation Nette des sols, remet en cause cette compatibilité avec la règle générale 14 du SRADDET. Ces 94 ha supplémentaires portent le compte foncier local à 565 ha ce qui au regard de la consommation de référence du SRADDET de 1093.7 ha amène à un taux de réduction de 51,7% soit un écart de 5,2%. A ce titre, les dispositions relatives à la période 2021-2031 sont incompatibles avec le SRADDET. La Région invite le territoire à revoir son projet pour être compatible avec le taux de réduction.

Réponse du PMGA

Les 94 hectares inscrits dans le SCoT pour permettre l'accueil éventuel de projets d'envergure « Grand Amiénois » ne constituent pas 94 hectares supplémentaires venant s'ajouter à l'enveloppe de 471 ha définie dans le SRADET Hauts-de- France.

Cette enveloppe mutualisée correspond à la notion de rétention foncière évoquée par la circulaire ministérielle du 31 janvier 2024 relative à la mise en œuvre de la réforme vers la zéro artificialisation nette des sols, dite « circulaire Béchu », considérant que sur la période passée, 286 communes ont consommé moins de 0.5 ha, 286 X 0.5 ha soit 94 ha qui peuvent être considérés comme « gelés ».

Le suivi de la consommation foncière devra effectivement être réalisé annuellement notamment avec en données de base, les éléments fournis par le Portail de l'Artificialisation mais avec l'appui des services de l'Etat, des vérifications devront intervenir notamment pour déduire la consommation réalisée dans les ZAC. Cette vérification annuelle permettra de suivre la trajectoire de consommation des 471 hectares d'ENAF sur la période 2021-2030. L'activation de cette disposition du SCoT nécessitera une procédure de modification du SCoT et la démonstration de sa compatibilité avec le SRADDET.

A titre d'information, dans leurs avis, les services de l'Etat ont d'ores et déjà indiqué que 13ha ont déjà été consommés sur certaines communes au-delà de l'hectare dont elles disposent au titre de la garantie communale et porte donc l'enveloppe mutualisée à 81ha en fonction des données disponibles en juin 2026.

GRAND AMIÉNOIS
LE PÔLE MÉTROPOLITAIN

La Présidente,

Région Hauts-de-France
A l'attention de Monsieur Daniel LECA
Vice-président en charge de l'Europe, de la stratégie territoriale et des politiques contractuelles
151 avenue du Président Hoover
59555 LILLE Cedex

Amiens, le 3 septembre 2026

Objet : Réponse à l'avis de la Région sur le projet de SCoT révisé du Grand Amiénois

Monsieur le Vice-président,

J'accuse réception de l'avis de la région Hauts-de-France en date du 30 juillet 2026 concernant le projet de SCoT révisé du Grand Amiénois, arrêté par délibération du Pôle métropolitain du Grand Amiénois le 13 février 2026.

Dans cet avis, vous soulignez notamment l'incompatibilité du projet de SCoT avec le SRADDET concernant la règle générale 14 relative au volet gestion économe de l'espace.

Vous indiquez que la mise en place d'une enveloppe mutualisée de 94 hectares à l'échelle du Grand Amiénois conduirait à porter le compte foncier local à 565 hectares, soit un taux de réduction de 51,7 %, alors que le taux de réduction de référence retenu par le SRADDET est de 56,9 %. Vous considérez ainsi que les dispositions prévues pour la période 2021-2031 ne sont pas compatibles avec le SRADDET et invitez le Pôle métropolitain à revoir son projet.

Cette lecture appelle une précision de notre part, car elle ne correspond pas à la manière dont l'enveloppe mutualisée est intégrée au projet de SCoT. Les élus du Grand Amiénois ont en effet souhaité inscrire leur projet dans le cadre fixé par le SRADDET et dans le respect de ses orientations.

C'est dans cet esprit que le projet de SCoT prévoit un compte foncier de 471 hectares, au sein duquel est intégrée une enveloppe mutualisée de 94 hectares. Cette enveloppe n'a donc pas vocation à s'ajouter aux 471 hectares prévus, mais bien à être mobilisée dans le cadre de ce compte foncier.

Le calcul de cette enveloppe a notamment été établi en s'appuyant sur les principes de la circulaire du 31 janvier 2024, dite « circulaire Béchu », et en tenant compte de la réalité des capacités de mobilisation du foncier sur la période 2021-2031. Cette approche a par ailleurs été présentée aux services de l'État, qui ont accueilli favorablement cette proposition.

La mutualisation tient compte des situations différentes des communes. D'ici 2031, certaines ne disposeront pas de projets suffisamment avancés pour utiliser pleinement leur capacité foncière, en fonction notamment de leurs projets, de leur calendrier et des situations de rétention foncière. Elle permet ainsi de mettre en adéquation les capacités disponibles avec les projets du territoire, notamment en matière de développement économique, et de favoriser l'implantation de ces projets sur les secteurs les plus pertinents à l'échelle du Grand Amiénois.



Cette démarche s'inspire également de la logique mise en œuvre par la Région à travers les Projets d'Envergure Régionale, qui permet d'apprécier certains projets au regard de leur intérêt pour un territoire plus large que celui de la seule commune d'implantation. À l'échelle du Grand Amiénois, elle vise ainsi à permettre aux élus d'apprécier collectivement les projets et les conditions de mobilisation de l'enveloppe mutualisée.

Les autres observations formulées dans l'avis de la Région feront l'objet de séances de travail avec les élus dans les prochaines semaines. Nous souhaitons néanmoins apporter dès à présent une clarification concernant la prise en compte des 94 hectares dans le compte foncier du SCoT, compte tenu de l'importance de ce point.

Nous souhaitons par conséquent que cette précision puisse être prise en compte dans la suite des échanges et jointe à l'avis de la Région dans le dossier d'enquête publique.

Je reste bien entendu à votre disposition pour tout complément d'information et pour poursuivre les échanges sur ce sujet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-président, l'expression de ma considération distinguée.

Esra ERCAN

Présidente du Pôle métropolitain du Grand Amiénois

Pôle métropolitain du Grand Amiénois (PMGA)
Immeuble Terrasa • 60, rue de la Vallée 80000 AMIENS • contact@grandamienois.com

Extrait des avis des EPCI

L'objectif 35 prévoit de mutualiser une superficie de 94 ha pour des projets d'intérêt « Grand Amiénois », cette superficie étant calculée en référence à la circulaire du 31 janvier 2024. Nous soutenons le principe de cette enveloppe mise au service du développement du Grand Amiénois. Cette ambition de servir l'intérêt général est d'ailleurs reprise dans l'objectif 8 du même document. Nous émettons un avis favorable, sous réserve que cette enveloppe soit exclusivement destinée au développement de projets économiques. À ce sujet, nous invitons le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois à installer une instance de gouvernance qui soit représentative de l'ensemble des territoires. Une conférence des Présidents pourrait par exemple être créée à cette fin.

REPARTITION DE LA CONSOMMATION D'ESPACES ENTRE DEVELOPPEMENT ECONOMIQIE ET HABITAT

Analyse régionale

Sur la période 2021-2050 :

- **Il est regretté l'absence de répartition foncière entre le logement et le développement économique**. En effet, la règle générale 14 précise que les territoires orientent la consommation d'espaces ou l'artificialisation en faveur des projets de développement économique. Le projet de DOO ne permet pas d'appréhender cette répartition. **Il serait nécessaire de le préciser pour une bonne compatibilité avec la règle générale.**
- Les dispositions prises concernant la renaturation sont compatibles avec la règle générale 14.

1. Les modalités de gouvernance de l'enveloppe mutualisée des projets d'envergure

La Communauté de communes prend acte de la création d'une enveloppe mutualisée de **94 hectares** destinée à accueillir de futurs projets économiques d'envergure « Grand Amiénois », mobilisable après modification du SCoT et dans le cadre d'une gouvernance portée par le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois.

Toutefois, les modalités d'attribution et de gouvernance de cette enveloppe demeurent insuffisamment précisées.

La Communauté de communes souhaite que cette gouvernance soit clairement définie, transparente et qu'elle garantisse une représentation équilibrée de l'ensemble des intercommunalités dans les décisions d'attribution de cette enveloppe foncière.

Par ailleurs, il est demandé que cette enveloppe puisse également être mobilisée pour des projets d'équipements publics structurants, lorsque ceux-ci présentent un intérêt stratégique pour le territoire et répondent aux objectifs du SCoT, et non exclusivement pour des projets économiques.

Réponse du PMGA

Le PMGA prend acte de la remarque formulée par la Région. Il n'est toutefois pas prévu d'établir une répartition foncière prédéfinie entre les besoins liés au logement et ceux relevant du développement économique.

Le SCoT retient en effet une approche fondée en priorité sur la sobriété foncière. Quel que soit le type de projet envisagé, il vise à mobiliser et à optimiser les capacités existantes au sein des espaces déjà urbanisés — notamment par la densification, le renouvellement urbain, la reconversion des friches et l'utilisation du foncier économique disponible ou optimisable — avant toute consommation d'ENAF.

Par ailleurs, les surfaces identifiées au titre de l'enveloppe potentielle de consommation d'ENAF constituent un plafond maximal et non un objectif de consommation ou un droit à construire. Leur inscription ne préjuge donc ni de leur mobilisation effective ni de leur affectation entre les différentes destinations. Dans ce cadre, une ventilation chiffrée et figée entre habitat et développement économique apparaît peu adaptée car elle pourrait limiter la capacité du territoire à répondre à des besoins qui évolueront au cours de la période 2021-2050, sans garantir pour autant une moindre consommation foncière.

Ces principes pourront être explicités dans les justifications du SCoT afin de mieux faire apparaître l'articulation entre sobriété foncière, développement résidentiel et développement économique.

TRAME VERTE ET BLEUE

Amiens Métropole souligne que le fleuve Somme et les axes Est-Ouest auraient pu être mieux mis en valeur dans le projet de SCoT. Le fleuve Somme et ses abords représentent un corridor écologique essentiel. Leur préservation et leur mise en réseau avec les trames vertes et bleues doivent être prioritaires, avec des mesures contraignantes pour en préserver les qualités. Cette épine dorsale permet une connectivité territoriale vers l'est et l'ouest de notre territoire. Le socle du projet de territoire du DOO (Document d'Orientations et d'Objectifs) aurait pu identifier cet axe Est-Ouest transversal au Pôle Métropolitain pour identifier une armature territoriale de l'amont à l'aval du fleuve, se tournant vers la baie de Somme.

Réponse du PMGA

Cette remarque pourra être prise en compte dans le rapport de présentation, ainsi que dans le contexte de l'orientation concernant la trame Verte et Bleue

Extrait de l'avis de l'Etat

2. Biodiversité et trame verte et bleu TVB

Le diagnostic et l'évaluation environnementale convergent sur un constat préoccupant : la fragmentation croissante des milieux naturels, en particulier des zones humides, sous l'effet conjugué des infrastructures, de l'urbanisation et de la dégradation des éléments écopaysagers. Ils alertent sur la vulnérabilité spécifique des corridors écologiques, moins protégés que les réservoirs de biodiversité, et sur la nécessité de préserver les quatre sous-trames (aquatique, humide, boisée et ouverte).

Le PAS traduit fidèlement ces enjeux en orientations, en visant notamment la préservation des réservoirs, l'atténuation des ruptures liées aux infrastructures et une réflexion sur la trame brune.

Au contraire, le DOO ne reprend pas le cadre stratégique. Si les mesures destinées aux zones humides sont formulées de façon réellement prescriptive (inconstructibilité, interdiction des affouillements et remblais), les autres dispositions — relatives aux corridors, aux éléments écopaysagers ou à la perméabilité urbaine — restent au niveau de l'incitation, sans obligation opposable aux PLU.

Pour renforcer la portée du DOO, le projet SCOT devra être revu globalement, notamment des points listés:

- Cartographier les biocorridors à l'échelle de chaque EPCI et imposer aux PLU de les intégrer et de les affiner localement, avec une interdiction ou un conditionnement rigoureux de tout développement sur ces espaces ;
- Imposer la protection réglementaire des haies, bosquets, ripisylves, mares, fossés, talus et prairies permanentes, en mobilisant les outils du Code de l'urbanisme (articles L. 113-1 et L. 151-23) ;
- Définir des zones tampons le long des cours d'eau, classées selon leur niveau d'enjeu, avec des distances minimales de protection des berges exprimées en mètres et des règles claires d'interdiction ou de conditionnement de l'urbanisation, afin de préserver les continuités écologiques — à l'image des dispositions du DOO de 2012 qui imposait des zones de protection de 10 à 20 mètres sur chaque berge.
- Intégrer une cartographie précise de la TVB, avec éventuellement une déclinaison plus précise pour chaque EPCI.

Réponse du PMGA

Les élus ont souhaité que le SCoT soit un document de définition des objectifs et des trajectoires sans imposer les moyens d'y parvenir ».

Les prescriptions telles que formulées par l'Etat relèvent des moyens de mise en œuvre des objectifs et ne correspondent pas à la philosophie du document.

Extrait de l'avis du Conseil Régional des hauts-de-France

Objectif 41 et Règle générale 41

Ce que dit le territoire :
La question des chemins ruraux est évoquée dans les objectifs 39, 41 et 43.
L'objectif 39 « Maintenir l'identité des grands ensembles paysagers et patrimoniaux, support d'attractivité du territoire » pose dans ses principes généraux d'anticiper l'impact des évolutions des infrastructures agro écologiques (haies, chemins ruraux, mares, etc.).
L'objectif 41 « Pérenniser la place du végétal et compenser l'artificialisation par la renaturation » affirme la trame verte et bleue comme composante paysagère intégrant les infrastructures agro écologiques (haies, chemins ruraux, mares, etc.) dans ses principes généraux
L'objectif 43 « Développer les espaces de nature ordinaire » pose dans ses principes généraux de limiter la disparition de l'infrastructure agroécologique, jouant un rôle essentiel dans le maintien des continuités écologiques, notamment […] les réseaux de haies, pâtures, bosquets, trottoirs enherbés, mares, vergers, arbres isolés, alignement d'arbres, ripisylves, chemins ruraux, courtils et tours de ville, nécessaires au maintien des couloirs de déplacement et zones de reproduction.

Analyse régionale :
Si le projet de SCoT intègre bien la notion de chemins ruraux comme composante de la trame verte et bleue et la nécessité de limiter leur disparition, il est regretté que le projet de SCoT ne pose pas de prescriptions permettant d'alimenter un état des lieux des chemins ruraux existants à l'échelle des Hauts-de-France comme le préconisent la règle générale 41 du SRADDET. Ainsi **le projet de SCoT prend partiellement en compte l'objectif 41 et est partiellement compatible avec la règle générale 41 du SRADDET**.

Réponse du PMGA

Une prescription pourra être ajoutée afin d'identifier dans le cadre des PLUi les chemins à préserver afin d'alimenter l'inventaire régional des chemins ruraux à l'échelle régionale.

Analyse régionale :
Le projet de SCoT fait de la trame verte et bleue composée des réservoirs de biodiversité, des corridors de biodiversité et de la nature ordinaire le squelette du fonctionnement du Grand amiénois. Les prescriptions prises permettent leur identification et préservation. A ce titre, **le projet de SCoT est compatible avec la règle générale 42. Il est toutefois regretté l'absence de réflexion sur la continuité de ces espaces avec les territoires voisins**.

Le projet de SCoT est compatible avec la règle générale 43. Toutefois, si la question des sous-trame est posée, **il est regretté l'absence de prescriptions spécifiques pour les sous-trames relatives aux milieux ouverts, milieux aquatiques et milieux forestiers**. Par ailleurs, les sous trame noire et brune évoquées en prescription dans l'objectif 43 aurait pu être davantage développées pour assurer une meilleure protection.

Réponse du PMGA

La rédaction de la prescription concerne l'ensemble des sous-trames écologiques. Il est notamment demandé aux PLU(i) de protéger les éléments éco-paysagers constitutifs de ces corridors écologiques (haies, mares, talus, pâtures, alignement d'arbres, chemins etc.).

La trame noire est une trame transversale concernant l'ensemble des autres sous-trames. Quant à la trame brune, elle est directement liée au ZAN et à la restauration de la nature en ville et à l'infiltration des eaux pluviales.

Extraits de l'avis du Conseil Régional des Hauts-de-France

Analyse régionale :
La règle générale 39 demande des stratégies d'aménagements des SCoT garantissant le maintien et la restauration de la capacité de stockage de carbone des sols sur leur territoire selon le principe ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Les actions de compensation ne doivent pas détruire d'habitats ni de fonctions écologiques. Les résultats attendus de la règle 39 sont les suivants :
→ suivi par les SCOT de l'évolution du stock de carbone de leur territoire,

→ suivi de l'évolution du stock de carbone régional.

Le suivi du stock de carbone du territoire du Grand Amiénois n'est pas traité comme spécifié dans la règle générale. Des précisions chiffrées auraient dû être apportées. Ainsi, le territoire ne connaît pas son puits de carbone initial en Mteq CO2. A ce titre, le projet de SCoT n'est pas compatible avec la règle générale 39.

Réponse du PMGA

Les données « air » ont été intégrées à l'EIE à partir des données du PCAET. Il convient de noter que le SCoT n'est pas l'unique politique d'amélioration de la qualité de l'air (Plans de Déplacements, ZFE, Plan d'électrification). La présentation de l'état des lieux n'enlève en rien la pertinence des prescriptions énoncées en matière de maitrise des pollutions et nuisances.

> L'objectif 32 concerne l'amélioration de la qualité de l'air en lien avec les enjeux de santé publique et de qualité de vie. La règle générale 34 indique que les SCOT et les PLU/PLUi doivent définir les principes d'aménagement visant à une réduction chiffrée des polluants atmosphériques et une réduction de l'exposition des populations à la pollution de l'air, notamment dans les établissements accueillant des publics sensibles aux pollutions atmosphériques (personnes âgées, enfants, malades…).
>
> Dans ce cadre, **il est regretté l'absence de prise en compte chiffrée des émissions des polluants atmosphériques et leur évolution dans le temps.**
> Il est **recommandé de présenter les mesures précises des différents polluants atmosphériques et leur évolution par rapport à 2021, d'identifier les zones sensibles, d'analyser les sources d'émissions (trafic, industrie, agriculture) et de montrer la situation du territoire vis-à-vis des seuils réglementaires.**
> Ainsi, le **projet de SCoT prend partiellement en compte l'objectif 32 et est partiellement compatible avec la règle générale 34.**

Réponse du PMGA

La Région fait référence à des indicateurs de suivis. Le projet de SCoT en revanche demande bien de préserver la trame verte et bleue, les zones humides et demande de renforcer le stockage de carbone dans les sols et de développer les espaces de nature ordinaire concourants à cet objectif.

Le PCAET fait un suivi du stockage carbone grâce à l'outil ALDO. Il pourra être fait mention de cette donnée dans le diagnostic.

PRESERVATIONS DES PAYSAGES

Extrait de l'avis de la DDTM

IV. La préservation des milieux naturels

1. Les prescriptions paysagères

Le diagnostic identifie un recul préoccupant des milieux naturels ordinaires — prairies, haies, mosaïque agro-paysagère — sous l'effet du déclin de l'élevage et de l'extension des grandes cultures. Les enjeux sont clairement posés : enrayer la perte de biodiversité, préserver les spécificités locales (courtils, villages verts) et développer la nature en ville.

Le DOO reprend ces préoccupations à travers plusieurs objectifs (18, 41, 43), en cohérence avec les orientations du PAS sur la diversité des paysages agricoles et la préservation des éléments écopaysagers, sans fixer de véritables prescriptions.

Les alertes et les enjeux développés par le diagnostic et l'EIE sur la standardisation des formes d'habitat ou la disparition de l'habitat traditionnel ne font l'objet d'aucune prescription dans le DOO.

La déclinaison et la traduction dans les documents locaux d'urbanisme semble difficilement opposable.

Pour renforcer la portée du DOO, le projet SCOT devra être revu globalement, notamment des points listés:

- Imposer une zone tampon végétalisée pour chaque OAP en interface avec les zones A et N, avec une dimension minimale exprimée en pourcentage de la surface de l'OAP ;
- Fixer un ratio minimum de renaturation par EPCI, rapporté aux surfaces classées en zone AU ;
- Rendre obligatoire la préservation règlementaire des éléments de nature ordinaire identifiés, plutôt que de s'en remettre à une démarche d'identification laissée à l'appréciation des communes.
- Formuler des prescriptions fermes sur les enjeux paysagers clairement identifiées, notamment la qualité des entrées de villes, le développement éolien et la préservation des silhouettes paysagères, afin de garantir que les PLU(i) du territoire atténuent effectivement les effets négatifs potentiels sur la biodiversité et les paysages

Réponse du PMGA

Les élus ont souhaité que le SCoT soit un document de définition des objectifs et des trajectoires sans imposer les moyens d'y parvenir ».

Les prescriptions telles que formulées par l'Etat relèvent des moyens de mise en œuvre des objectifs de et ne répondent pas à la philosophie du document.

LES DECHETS

Avis de la région Hauts-de-France

La règle générale 36 du volet déchets du SRADDET sur les démarches de prévention et de gestion des déchets portées par le territoire aurait donc pu être complété tant au regard de la prévention des déchets que des enjeux à venir pour leur gestion. **A ce titre, le projet de SCoT est partiellement avec la règle générale 36.**
Au vu des orientations de développement des différents secteurs d'activités (commerce, logistique, industrie, tourisme, agriculture, rénovation thermique du bâti…) **des recommandations quant aux déchets générés par chaque grand secteurs d'activités auraient aussi pu être proposées** ; en particulier sur les déchets de la construction et leur captation dans les installations et les filières appropriées. De même, au niveau de l'activité agricole une recommandation pourrait encadrer la réception des déchets inertes sur les terres agricoles et lutter contre les dépôts sauvages.

Réponse du PMGA – proposition de modification du DOO

Au regard de la stratégie de sobriété foncière favorisant le renouvellement urbain, les prescriptions suivantes pourraient être ajoutées :
- Favoriser l'économie circulaire et la valorisation des déchets de construction dans les projets de renouvellement urbain et de recyclage des friches.
- encourager la valorisation *in situ* (sur place) ou à proximité immédiate des matériaux issus des opérations de déconstruction, de réhabilitation et de terrassement (intégrer éventuellement dans les OAP sectorielles ou thématiques des objectifs visant le réemploi des matériaux).

Analyse régionale :
Le PAS et le DOO abordent les préoccupations d'anticipation des risques et des transitions à venir mais il n'est pas fait mention de la prévention et gestion de déchets de situation exceptionnelle liés aux risques identifiés sur le territoire.

Au regard des risques identifiés par le territoire (en particulier le risque inondation), une prescription sur la **prévention et la gestion des déchets issus de situations exceptionnelles** (notamment permettant d'identifier des solutions de collecte et de stockage de ces déchets) aurait permis d'intégrer **la règle générale 37, qui n'est donc pas prise en compte dans le SCOT.**

Le projet pourrait intégrer dans le volet « gestion des risques et nuisances », les prescriptions suivantes :
- intègrent un volet "Prévention et gestion des déchets de situations exceptionnelles" dans leurs démarches de planification, en particulier les plans de continuité d'activité (PCA), en vue de disposer de solutions de collecte et de stockage de ces déchets, compatibles avec la planification régionale. »
- interdiront l'implantation de toute nouvelle infrastructure de transit, de tri ou de traitement des déchets (y compris les déchèteries et installations soumises à autorisation ICPE) au sein des zones exposées à un risque d'inondation de fréquence moyenne à exceptionnelle afin de prévenir les pollutions accidentelles en situation de crise majeure.

AUTRES REMARQUES

Extrait de l'avis du Conseil de Développement Durable en Commun

> Alors qu'il s'agit d'un risque qui devient croissant au fil du dérèglement climatique et de l'arrachage de haies encore aujourd'hui, rien n'est repris explicitement sur la lutte contre le ruissellement de surface et les coulées de boue ; il en est juste fait allusion dans l'objectif 46, en mêlant les risques naturels et les risques technologiques. Cet enjeu, qui, on l'a vu plusieurs fois au cours de ces dernières années, a des conséquences jusque dans les villages et les secteurs de logements, et les habitants qui en sont violemment impactés, mériterait une plus grande attention explicite dans le Scot et ses déclinaisons réglementaires.

Réponse du PMGA

La gestion des eaux pluviales est abordée dans 2 objectifs du pilier 3 :

- Dans les objectifs généraux de l'objectif 45 : il est ainsi indiqué :
    - **Préserver l'infrastructure agro-écologique** jouant un rôle essentiel dans la maitrise des risques de ruissellement et coulée de boue.

- Préoccupation traduite notamment dans la prescription indiquant que les collectivités compétentes :

    - traitent de la question des eaux pluviales via l'élaboration de Schémas de Gestion Des Eaux Pluviales (SDGEP)*, de manière concomitante aux procédures d'élaboration ou de révision des documents d'urbanisme, et définissent les modalités destinées à limiter les surfaces imperméabilisées pour permettre l'installation de dispositifs de rétention et de récupération des eaux de pluie.
      Leur réalisation à l'échelle du bassin versant ou intercommunale sera privilégiée. Dans ce cadre, il s'agit notamment de recenser et de protéger les axes d'écoulement et zones d'accumulation des ruissellements. Les éléments naturels et paysagers (mares, haies, pâtures, vergers, talus plantés, etc.) dont le rôle sur la régulation et le ralentissement des ruissellements est avéré seront conservés voire recréés.
      En complément, il s'agit d'identifier les emprises foncières à réserver ou à maintenir pour créer des dispositifs de rétention et résorber les problèmes d'inondation par ruissellement à la source.
    - préservent et renforcent les éléments fixes du paysage jouant un rôle hydraulique avec une mesure réglementaire adaptée.

- Dans l'objectif 46 : réduire l'exposition aux risques, pollutions et nuisances

Le contexte énonce la préoccupation via la mention suivante : « Le Grand Amiénois est particulièrement concerné par plusieurs risques majeurs (inondations, coulées de boue, affaissements et effondrements liés aux cavités souterraines) et d'autres plus faibles ou modérés (retrait-gonflement des argiles, feux de forêt et de cultures, tempêtes, etc.). Avec le changement climatique, l'ensemble de ces risques est de nature à s'amplifier en fréquence comme en intensité. »

Au-delà des principes généraux énoncés, la prescription intègre spécifiquement :

Pour le risque d'inondation, les collectivités compétentes,
- veillent à identifier les secteurs exposés aux risques d'inondations en s'appuyant, lorsqu'ils existent, sur les atlas des zones inondables, ou en évaluant sa probabilité et son intensité au regard des éléments de connaissance et d'expérience dont les communes et intercommunalités disposent. Ils définiront des règles d'urbanisme adaptées à la nature des risques identifiés ;
- évitent l'urbanisation des zones d'expansion de crues ainsi que des zones d'aléas fort ;
- délimitent les secteurs où l'urbanisation, voire la reconstruction après sinistre, est exclue en raison d'un risque ;
- évitent l'implantation des équipements sensibles (secours notamment) ou abritant des personnes vulnérables en zone exposée, ainsi que le stockage de substances polluantes.

Extraits des avis de LA Communauté de Communes du Pays du Coquelicot

> L'obligation d'intégrer le Schéma Directeur de Gestion des Eaux Pluviales dans le projet règlementaire des PLU(i) est mentionnée dans l'objectif 45. Cet outil de gestion des eaux pluviales doit pouvoir évoluer dans le temps en intégrant les aménagements futurs. Nous vous demandons de réécrire cette prescription pour que ce document soit annexé aux PLU(i). En effet, le remplacement d'une annexe d'un PLU(i) ne nécessite pas de lourde procédure, mais simplement un arrêté. Ce gain de temps peut être crucial au regard des enjeux liés au ruissellement.

Réponse du PMGA

Le DOO ne prescrit pas d'inclure le Schéma de Gestion des Eaux Pluviales dans le projet réglementaire mais de prendre en compte les enseignements de ce schéma et de les traduire dans les différentes pièces constitutives du PLU /PLUI (règlement, OAP, emplacements réservés…).

Extrait de l'avis de la Communauté de Communes Somme Sud Ouest

> 5. **En matière de paysages et d'environnement**
>
> Concernant les énergies renouvelables et de récupération, il s'agit de clarifier les modalités d'implantation et de développement des installations sur les espaces agricoles, pour lesquelles le SCoT suggère la réalisation d'un état des lieux et l'application d'un « objectif de transition énergétique et climatique ». La cohérence du document mérite d'être améliorée concernant les installations d'énergies renouvelables de façon générale (articulation entre l'objectif 12 « encadrer les implantations d'énergies renouvelables » et l'objectif 20 « encadrer le développement des installations d'énergies renouvelables et de récupération sur les espaces agricoles »).

Réponse du PMGA

Certaines prescriptions relèvent effectivement plus du champ du PCAET et seront reconsidérées.

> Enfin, la CC2SO est particulièrement attachée à la préservation et à la valorisation de ses paysages à toutes les échelles. Toutefois, la « conservation » systématique de la silhouette des villes et villages ainsi que le maintien des horizons dégagés entre les parties urbanisées méritent d'être nuancés. La « silhouette » des villes et villages n'est à conserver que si elle est de qualité et/ou patrimoniale. Le « maintien d'horizons dégagés entre les parties urbanisées » ne peut pas être systématiquement assuré au travers des PLU(i), dans le cas de boisements notamment. Pour finir, le document doit renvoyer à une cartographie plus précise ou à une liste des "réservoirs de biodiversité" et des continuités écologiques, afin que leur déclinaison puisse être réalisée.

Réponse du PMGA – proposition de modification

La remarque est prise en compte et la formulation pourrait être « silhouette caractéristique », de même que « le maintien d'horizons dégagés existants préservant la lisibilité des paysages ».

La cartographie de la carte des continuités écologiques sera fournie aux intercommunalités sous format SIG et une liste des réservoirs de biodiversité sera établie et ajoutée au document.

Forme du document- Correction d’erreurs matérielles

Extrait des avis des EPCI

Transcription des prescriptions dans les documents d'urbanisme

1. **Sur la portée juridique du DOO**

Le SCoT a vocation à fournir un cadre aux démarches d'aménagement et de développement menées dans les EPCI qui composent le Grand Amiénois, lesquels devront le mettre en œuvre dans leurs documents de planification dans un rapport de compatibilité. La pièce relative à la justification des choix présente d'ailleurs le SCoT en projet comme « *(u)n document qui définit les* ***objectifs et les trajectoires*** *sans imposer les moyens d'y parvenir* ». Pourtant, la formulation du DOO ne s'inscrit pas dans cette logique : si les principes généraux contenus dans le document déclinent de façon adaptée les orientations et objectifs édictés, la "prescription" de dispositions plus précises tend à vouloir imposer une mise en œuvre systématique des dispositions en question.

Cette formulation ne facilite pas l'appréhension de la notion de compatibilité et incitera à une application à la lettre du SCoT, c'est-à-dire dans un rapport de conformité privant en partie les EPCI de légitimes marges de manœuvre dans la mise en œuvre du DOO. Les dispositions précises évoquées doivent apparaître dans le document comme des moyens d'atteindre les objectifs et de mettre en œuvre les principes généraux et non comme des dispositions à appliquer de façon impérative ; le terme de "prescriptions" n'est donc pas adapté et doit être remplacé. Le caractère prescriptif du document doit davantage relever d'une vigilance continue et partagée quant au respect de ses orientations et objectifs que d'une tentation d'imposer des mesures précises de mise en œuvre. Ainsi par exemple, l'enjeu de la mutualisation des équipements entre communes « afin de partager les coûts d'investissement et d'entretien » ne peut relever d'une « prescription » du SCoT.

La dernière prescription de l'objectif 43 souligne la nécessité de limiter la pollution lumineuse et les atteintes à la trame noire. Bien que nous soyons en accord avec cette volonté, il n'existe, à ce jour, aucun outil connu permettant de règlementer cet aspect dans notre PLUi. Cette compétence relève plutôt de celle du maire, par le biais d'un arrêté municipal. Nous demandons donc de supprimer cette prescription, car elle ne pourrait trouver d'application opérationnelle dans les documents locaux.

Réponse du PMGA :

Considérant que certaines prescriptions peuvent être considérées comme difficilement transcriptibles dans les PLU(i) et afin de faciliter la vérification de la conformité des PLU(I) par rapport au SCoT, certaines prescriptions seront supprimées ou intégrées dans les principes généraux pour plus d'opérationnalité.

Séparation des prescriptions relatives au PLUi et PLH // PCAET

Dans le Document d'Orientations et d'Objectifs, nous proposons de séparer plus systématiquement les prescriptions relatives aux différents documents que sont le Plan Climat Air Énergie Territorial, les Plans Locaux d'Urbanisme (intercommunaux) et les Programmes Locaux de l'Habitat. Par exemple, les objectifs 17, 18, 19 et 20 concernent à la fois le PCAET et les PLU(i). Il conviendrait donc de scinder les prescriptions respectives.

Il serait préférable également dans les prescriptions émises de dissocier celles applicables au PCAET de celles imputables aux documents d'urbanisme.

Réponse du PMGA

Cette erreur matérielle fera l'objet d'une modification dans le document final.

- Les prescriptions s'appliquant au PCAET ne relèvent pas du champ des prescriptions mais de recommandations : la mention « Prescriptions relatives aux documents de planification de la mobilité et au plan climat air énergie territorial » sera modifiée car
  - les PLU(i) sont compatibles avec le SCoT ;
  - les plans de mobilité (PDM) sont également soumis à un rapport de compatibilité ;
  - en revanche, le PCAET n'est pas juridiquement dans le même rapport avec le SCoT.

  Cela évite qu'un requérant soutienne que le SCoT impose des obligations à un document pour lequel le législateur ne lui reconnaît pas ce pouvoir.

  En pratique, les deux documents sont reliés par le SRADDET :
  - *le SCoT doit être compatible avec les objectifs et prendre en compte les règles générales du fascicule du SRADDET, selon les dispositions du code de l'urbanisme ;*
  - *le PCAET doit prendre en compte le SRADDET, conformément au code de l'environnement.*

  Il est donc pertinent de :
  - *citer le PCAET dans le rapport de présentation du SCoT, comme élément de diagnostic et de justification ;*
  - *veiller à la cohérence des orientations du PAS et des prescriptions du DOO avec les objectifs du PCAET, même si cette cohérence n'est pas juridiquement exigée.*

  En résumé, le rapport entre le PCAET et le SCoT est un rapport de cohérence stratégique plutôt que de hiérarchie juridique : aucun lien de compatibilité ou de prise en compte n'est imposé par les textes, mais une articulation étroite est fortement recommandée pour assurer la cohérence des politiques territoriales.

  La même remarque vaut pour les Plans de Déplacements et de Mobilité portés par les EPCI.

Clarification de la notion de « dents creuses »

- Une attention doit être portée sur l'usage de l'expression ''dent creuse'' qui ne possède pas de définition et par conséquent l'ambigüité que cela soulève dans son application notamment dans les objectifs 9, 36, 37 ainsi que dans la définition du ''renouvellement urbain page 82 sur 83 du DOO.

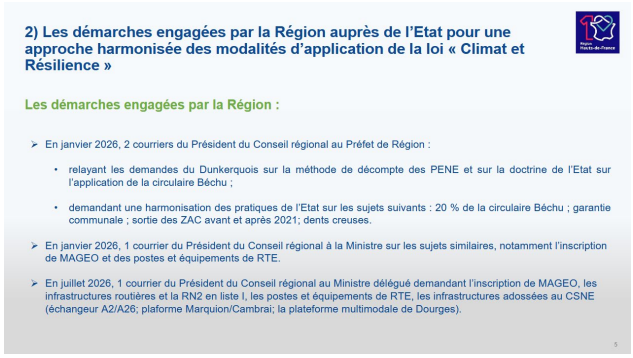
Dans cet objectif 35, la définition du renouvellement urbain s'appuie sur l'analyse des données à partir de l'OCS 2D et en particulier sur une maille foncière de 500m² en dessous de laquelle, une parcelle située au sein de la Partie Actuellement Urbanisée, est considérée comme consommée pour la période 2021- 2030. La Communauté de communes du Pays du Coquelicot est favorable à cette analyse. La réponse du Ministère de l'aménagement du territoire et de la décentralisation du 18 décembre 2025 abonde également en ce sens.

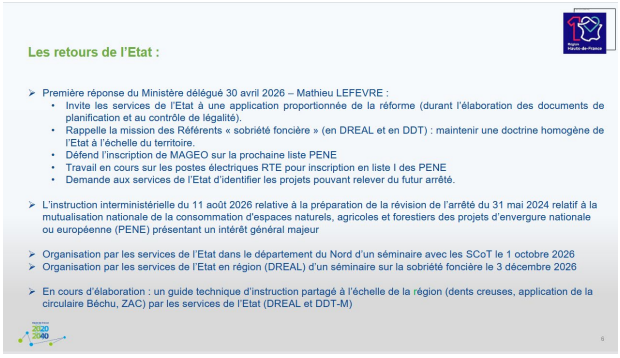
Réponse du PMGA

Le sujet des dents creuses est un sujet dont les doctrines ne sont pas encore fixées de façon claire au niveau national A ce titre la région a interpellé l'Etat. (Cf. éléments ci-après présentés lors de la conférence de gouvernance des SCoTs des Hauts-de-France à Arras le 22 septembre 2026).









Nous demandons également la mise en cohérence des surfaces mentionnées dans les objectifs 29 et 30 concernant les « grandes parcelles ». Nous préconisons une surface plancher de 2 500m².

Réponse du PMGA :

Cette remarque est prise en compte et sera corrigée en harmonisant la référence à une surface de plancher de 2 500 m²

Extrait de l'avis du Conseil de Développement Durable en Commun (CDDC)

2. Remarques sur la forme, la méthodologie et la présentation des documents de travail et livrables

PRESENTATION

Document qui se met fort peu à la hauteur des élus d'une petite commune qui auront à appliquer le règlement de leur PLUi découlant de ce Scot. Cette démarche de projet de Scot souffre au global d'une complexité administrative et d'une lourdeur disproportionnées. La documentation est en définitive un ensemble de plus de 1000 pages d'informations ; trop complexe, et avec de multiples redondances (qui n'excluent pourtant pas quelques erreurs de recopie de chiffres) et répétitions (inutiles ?) du SCOT 2012 ; ce qui en rend la lecture particulièrement opaque. Tout est fait comme si l'étude était payée au nombre de pages… ou bien au nombre d'années pour le réaliser ; nous ne sommes plus dans une époque où l'on peut consacrer autant d'années pour mettre à jour un document, si important soit-il. Le temps qui passe ne devrait pas être une variable d'ajustement mais une contrainte que l'on se donne. L'approbation en février 2027 n'est même pas une date ferme, juste une cible que l'on va tenter d'atteindre.

Réponse du PMGA

Le projet de SCoT arrêté par le PMGA en date du 13 févier est issu d'une procédure de révision. L'ambition de cette révision a fait l'objet d'un positionnement des élus du PMGA prise par délibération en date du 19 décembre 2028 complétée par la délibération du 13 février 2020 ci – dessous.

En séance du 19 décembre 2018, le Pôle Métropolitain du Grand Amiénois a prescrit la mise en révision du SCoT. Cette mise en révision a été justifiée par l'évolution du périmètre intervenue depuis 2012 (fusion des communautés de communes Avre-Luce-Moreuil et Val de Noye et intégration de la communauté de communes du Grand Roye) qui entraine une augmentation démographique de 38 000 habitants et 650 km² soit une extension de 20% du périmètre initial du SCoT.

Afin d'assurer un sens collectif aux travaux de révision et d'en définir le niveau d'ambition, 5 commissions SCoT se sont déroulées entre septembre et décembre 2019. La présente délibération vient donc restituer les principaux éléments issus de ce processus et précise ainsi les objectifs poursuivis par la mise en révision du SCoT du Grand Amiénois.

2. Les objectifs du territoire du Grand Amiénois :

Au-delà de l'évolution du périmètre qui a justifié la mise en révision du SCoT du Grand Amiénois, le territoire s'est penché sur les sujets clés à investiguer dans le cadre de la révision.

Ces sujets clés sont issus à la fois de premiers éléments d'actualisation des tendances territoriales à l'origine du projet territorial de 2012, de réflexions relevant du retour d'expérience du SCoT en vigueur, des principaux champs sur lesquels des approfondissements sont nécessaires et des nouvelles thématiques à appréhender au regard du fonctionnement territorial actuel. Enfin, ils relèvent également des nécessités de prendre en compte les évolutions législatives intervenues depuis 2012.

Par la présente, il ne s'agit pas de lister l'ensemble des sujets clés repérés mais bien par grand cadre territorial de définir un positionnement de « curseur » afin d'appréhender le degré d'investissement et d'ambition de révision.

Le cadre environnemental du territoire

Même si le SCoT en vigueur relève des règlementations « Engagement Nationale pour l'Environnement » (ou Grenelle), l'importance de traiter avec minutie le socle territorial, à travers toute ses composantes, est apparu comme un enjeux qui relève à la fois de la qualité de vie mais aussi de l'attractivité territoriale.

Concernant les paysages et les patrimoines, la révision s'attachera à caractériser les sensibilités paysagères et leurs composantes naturelles, agricoles et bâties. Un travail particulier de sensibilisation de la population à cette identité territoriale semble se dessiner. Ce volet s'inscrit également dans une logique de renforcement de la stratégie touristique du Grand Amiénois. Enfin, la question de l'intégration paysagère du développement éolien est un sujet d'importance pour le territoire. Il s'agira d'imaginer une organisation globale et concertée des nouvelles implantations éolienne.

Concernant les milieux et les ressources naturelles, la révision s'attachera à veiller à une compatibilité optimale avec les SAGE, à une articulation approfondie avec le PCAET en cours d'élaboration et à la mise en place d'une évaluation environnementale continue tout au long du processus.

Concernant l'activité agricole, pilier identitaire du territoire, il s'agira de faire interagir le développement agricole avec les enjeux environnementaux, énergétiques et touristiques du territoire. Ces interactions restent à spécifier. Il s'agira également d'encourager et faciliter le développement des projets de diversification d'une « agriculture de proximité ».

Enfin, concernant la question foncière la révision s'attachera à définir une stratégie foncière globale dans un objectif triple : éviter, réduire, compenser. L'établissement d'une trame verte et bleue locale peut être un levier à saisir afin de mieux articuler enjeux de développement et enjeux écologique.

Le cadre humain du territoire

Le SCoT approuvé en 2012 a mis au centre du projet politique l'ambition forte d'enrayer le déficit migratoire persistant. Au regard des premiers éléments d'actualisation, il apparait que ce définit migratoire encore très présent, tend malgré tout à s'atténuer.

Concernant le volet démographique, la révision s'attachera à projeter la population à horizon 2040. Pour cela, elle travaillera à caractériser plus finement les populations à travers des portraits de territoires afin d'anticiper les mutations démographiques, à fixer des objectifs quantitatifs réalistes et à mettre le renouvellement des populations au cœur des réflexions.

En lien direct avec le renouvellement des populations, la révision s'attachera à travailler aux questions relatives au renouvellement de l'habitat. Il s'agira de mieux appréhender le phénomène de la vacance en lien avec les marchés immobilier et foncier locaux, d'agir sur l'amélioration du parc ancien, et de définir les conditions nécessaires afin de garantir la meilleure diversification de l'habitat possible que ce soit en milieu urbain comme rural. Enfin, des réflexions sur la réversibilité de l'habitat seront à mener.

Concernant les questions de mobilités, la révision s'attachera à définir les grandes orientations de la politique de transports et déplacements, ainsi qu'à définir les grands projets de dessertes par les transports collectifs. Aussi, les réflexions en cours, issues de la loi LOM autour d'une possible prise de compétence à l'échelle du Pôle Métropolitain, viendront directement impacter le projet de territoire futur.

Enfin, concernant la structuration et l'équilibre territorial, la révision s'attachera à requestionner l'armature territoriale afin de mieux appréhender les systèmes urbains et les « bassins de proximité ».

Le cadre fonctionnel du territoire

Au regard des tendances territoriales à l'œuvre, le projet de territoire approuvé en 2012 a reposé sur un certain nombre de partis pris qu'il convient aujourd'hui de mettre ou remettre en débat.

Concernant l'emploi et l'économie, la révision s'attachera à identifier et explorer les nouveaux axes de développement économique et d'innovation du territoire (approche prospective et orientations territorialisées). Dans un contexte foncier contraint, il s'agira également d'optimiser l'aménagement et le développement des espaces économiques en zone d'activité ainsi que d'identifier et définir le potentiel des friches d'activité susceptibles de participer au développement économique du territoire.

Concernant la fonction commerciale, la révision s'attachera à anticiper les nouvelles formes de commerce, à renforcer les polarités urbaines par la revitalisation des centres-bourgs, à anticiper l'avenir des friches et des centres commerciaux de périphérie. Il s'agira également à inventer un cadre d'orientation du développement commercial qui permette de conserver l'esprit des ZACOM.

Concernant les équipements et les services, la révision s'attachera à identifier les manques de la couverture géographique du Grand Amiénois en termes d'équipements/services disponibles et de niveaux d'accessibilité physique ou numérique. Il s'agira également d'organiser le comblement de ces manques en définissant de façon concertée les priorités, et les bassins de services liés à ces priorités, avec pour effet potentiel l'actualisation des polarités du SCOT.

Enfin, même si l'ensemble des réflexions et objectifs exposées ci-dessus visent à renforcer de manière globale l'attractivité du territoire, la révision du SCoT s'attachera à définir les socles de la notoriété du territoire et les priorités pour conforter l'attractivité.

Compte tenu de ces objectifs, de la promulgation de la loi Climat et Résilience et suivantes, la révision du SCoT a consisté en une remise en débat d'un certain nombre de points du SCoT de 2012 et l'ajout d'un certain nombre d'enjeux notamment au regard du bouleversement climatique.

Quant à la forme du document et son volume de pages, les références d'autres territoires engagés dans les démarches de révision de leur SCoT permettent d'apprécier que les documents du SCoT Grand Amiénois ne sont pas singuliers en termes de volumétrie.

Territoire	Durée de la procédure (date de délibération de la prescription – arrêt de projet)	Volume total de l'ensemble des documents	Nombre de pages du PAS	Nombre de pages du DOO	Annexes
SCoT révisé	2019 - 2026	1071 **dont 150 opposables**	38	88 +26	Diag : 247 Justif : 178 EIE : 232 Eval Env : 262
SCoT 2012	2007 - 2012	700 **dont 394 opposables**	PADD : 87	307	Rapport de présentation (diag + justif : 341)
Loire Angers 3 EPCI 65 Communes 391 000 habts 1725 km²	2018 - 2024	923 **dont 195 opposables**	47	148	Diag : 140 Justif : 164 EIE : 208 Eval Env : 216
Nancy Sud Lorraine 13 EPCI 434 communes 560 000 habitants	2019 - 2023	997 **dont 208 opposables**	60	148	Diag : 110 Justif : 170 EIE : 417 Eval Env : 89

SCoT de la région de Strasboourg 4EPCI 104 communes	2018 - 2025	819 **dont 150 opposables**	40	110	Diag : 458 Justif : 72 EIE : 151 Eval Env : 81
SCoT pays basque Seignanx 3150 km² 360 000 habitants 166 communes	2018 - 2025	1503 **dont 280 opposables**	56	224	Diag : 152 Justif : 239 EIE : 568 Eval Env : 264
Scot Baie de Somme	2015 - 205	865 **dont 221 opposables**	69	152	Diag : 224 Justif : 64 EIE : 283 Eval Env : 73

Une simplification des documents (PAS, DOO) serait bienvenue, avec une approche plus pédagogique.
Propositions :
• Créer un "Guide de poche" opérationnel : à éditer par le Pôle métropolitain du Grand Amiénois, une synthèse ultra-simplifiée de moins de 20 pages, vulgarisant les obligations réglementaires par type de commune (pôles urbains vs communes rurales).
• Fiches de compétences décisionnelles : la mise à disposition pour les maires ruraux de "fiches outils" d'aide à la décision lors de la décision après instruction des permis de construire ou des aménagements locaux, traduisant le DOO en critères clairs (O/ N).

Il a été relevé, dans le PAS, parfois des propos trop généraux, donc peu explicites, et un manque de références concrètes ; par exemple, p 30, concernant la sensibilisation de la population à l'identité régionale : concrétiser cette notion et expliquer comment faire par rapport à ce thème sociétal pour l'intégrer concrètement dans les PLUi.

Réponse du PMGA

Conscient de la lourdeur et complexité des documents formatées pour répondre aux cadres réglementaires des documents d'information ont été produits pour éclairer les principaux enjeux du territoire. Dès l'approbation, des guides ou fiches techniques seront produits pour permettre la prise en main et la traduction des orientations et objectifs du DOO dans les documents d'urbanisme. Ils consisteront des éléments de décryptage du SCoT au regard de tels ou tels thèmes notamment énoncés dans le Projet d'Aménagement Stratégique.

Corrections d'erreurs matérielles en référence à l'avis du Conseil Régional Hauts-de-France

1 - La consommation de référence pour le suivi de la trajectoire foncière est bien de 1093.70 ha –

Correction apportée dans le DOO dans l'objectif 35.

2 - Surfaces des projets PER Hauts-de-France

Le projet INNOVIA est inscrit dans le SRADDET pour une superficie de 47.30 ha et non 47.50 ha

3- Consommation foncière ~~effective~~ fixée à 471 ha

La consommation foncière est fixée à 471 ha -suppression de « effective »

4 – Précision à apporter sur la trajectoire ZAN sur la période 2030 – 2050

Ajout de la mention « Les données de référence n'étant pas encore connues, les objectifs chiffrés seront ajustés lors des bilans périodiques et les futurs révisions du SCoT »

Sans référence particulière - Erreur matérielle :

Toute mention d'un document dénommé précisément dans le DOO sera complétée par la mention « ou document en tenant lieu » permettant de garder la référence tout en permettant l'évolution des références spécifiques.