

# AMIENS MÉTROPOLE

**Paul Oudart \***

**RÉSUMÉ.** Amiens connaît un profond renouveau. De ville industrielle textile, puis équipementière de l'automobile, elle est devenue une ville d'activités tertiaires (santé, éducation, nouvelles technologies et logistique). Parallèlement, le paysage urbain est en mutation: déjà le centre-ville a été remodelé tandis que les grands ensembles voient arriver des emplois, notamment avec les zones franches. Comme sa cathédrale, nettoyée par laser et colorisée par projection de diapositives, son image s'améliore pour ses habitants comme pour ses visiteurs.

• AMIENS • MÉTROPOLE • MUTATION URBAIN

**ABSTRACT.** Amiens is being revitalised. The former industrial town specialised in textiles, then automotive parts, is now service-oriented (healthcare, education, new technologies and logistics). The urban landscape is also changing: the town centre has already been remodelled and jobs are being created in the high-rise estates, particularly the tax-free zones. Like its cathedral, cleaned by laser and coloured by a slide projection, Amiens's image is improving for residents and visitors alike.

• AMIENS • METROPOLIS • URBAN CHANGE

**RESUMEN.** Amiens se esta renovando. De ciudad industrial textil, luego especializada en la elaboración de piezas para automóvil, se ha vuelto terciaria (salud, educación, nuevas tecnologías y logística). En el mismo tiempo se renueva el paisaje urbano: el centro ha sido remodelado cuando los habitantes de los suburbios son empleados, particularmente en las zonas francas. Al estilo de su catedral, ahora limpiada por laser y colorizada con proyección de transparentes, se va mejorando la imagen de la ciudad para los habitantes y los visitantes.

• AMIENS • METRÓPOLIS • MUTACIÓN URBANA

Amiens et dix-neuf communes constituent depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 la communauté d'agglomération Amiens-Métropole, avec 170 800 habitants au recensement de mars 1999. Elle succède au District du Grand Amiens créé en 1994, et traduit les progrès de l'intercommunalité dans la capitale picarde et correspond mieux à la réalité du phénomène urbain (1). Toutefois, la seule commune d'Amiens compte près de 136 000 habitants, assurant à elle seule toute la croissance de la communauté de 1990 à 1999.

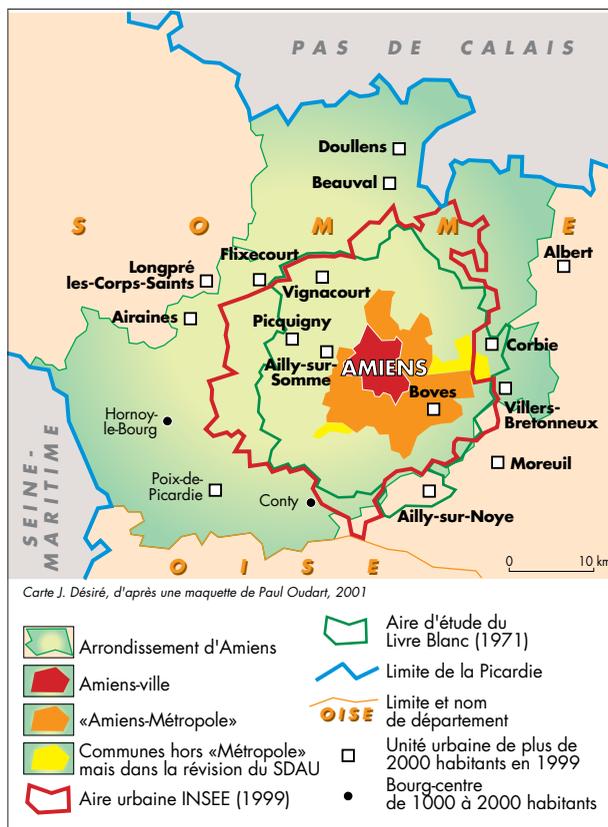
## Amiens, carrefour en devenir

Longtemps en position frontalière, ville de garnison dotée de fortifications encore visibles et de vastes casernes, Amiens a

subi de nombreux sièges, occupations militaires, destructions massives. Les Amiénois en ont acquis une certaine tendance à se replier sur eux-mêmes. De nombreuses années furent passées à reconstruire, à faire revenir dans la ville des populations qui avaient fui. Qu'elle soit restée longtemps à l'écart des grands axes contribue à expliquer le prix qu'elle attache à ses liaisons.

La ville est située sur le cours moyen de la Somme, dans une zone de convergence hydrographique où le fleuve est rejoint par l'Ancre, l'Hallue, l'Avre et la Selle. Le périglaciaire et les mouvements eustatiques ont laissé de larges vallées à fond plat marécageuses et tourbeuses et des systèmes de terrasses colluvio-alluviales célèbres dans le monde des spécialistes du Quaternaire. Ces vallées ont guidé les circulations et

\* Université de Picardie Jules Verne. E-mail : paul.oudart@wanadoo.fr



### 1. Délimitation de l'Amiénois en 2001

orienté l'urbanisation sous forme de faubourgs de talwegs et par absorption de villages en doublets, de part et d'autre des cours d'eau. La dissymétrie des versants de la Somme, en terrasses côté sud et abrupts au nord, a favorisé l'urbanisation sur la rive gauche, tandis qu'à droite elle est restée bloquée sous la citadelle imposée par Henri IV après le siège de 1597. Le fond marécageux et tourbeux n'a que 600 m de large à Amiens, contre 2000 en amont dans les hortillonnages, en aval vers l'île Sainte-Aragone: d'où cette notion gauloise de «pont sur Somme» (Samarobriva), qui a guidé ensuite la via Agrippa dans son tracé de Senlis à Boulogne, seul axe oblique recoupant le rectangle de la ville coloniale gallo-romaine.

À ce vieil axe et aux routes de berge, doublées par les voies ferrées à partir de 1846, se sont ajoutées des radiales rectilignes à travers les plateaux, dessinant une étoile routière qui a poussé au radiocentrisme local. Mais la voie royale directe Paris-Lille, devenue la N 17 puis l'autoroute A 1, passe plus à l'est: Amiens a été privée d'une grande desserte routière. Il a fallu le passage à 4 voies de la liaison Amiens-Roye, qui met

Roissy à 1 h 10 d'Amiens, les ouvertures de l'A16 (1997) et de l'A29 entre Amiens et Saint-Quentin (2001) pour qu'Amiens ait une étoile d'autoroutes. Le TGV direct de Paris vers Calais par Amiens est prévu mais non programmé; la voie ferrée Amiens-Rouen a été électrifiée, les voies vers Abbeville et Saint-Quentin-Laon ne le sont pas encore: Amiens attend une étoile ferroviaire à sept branches.

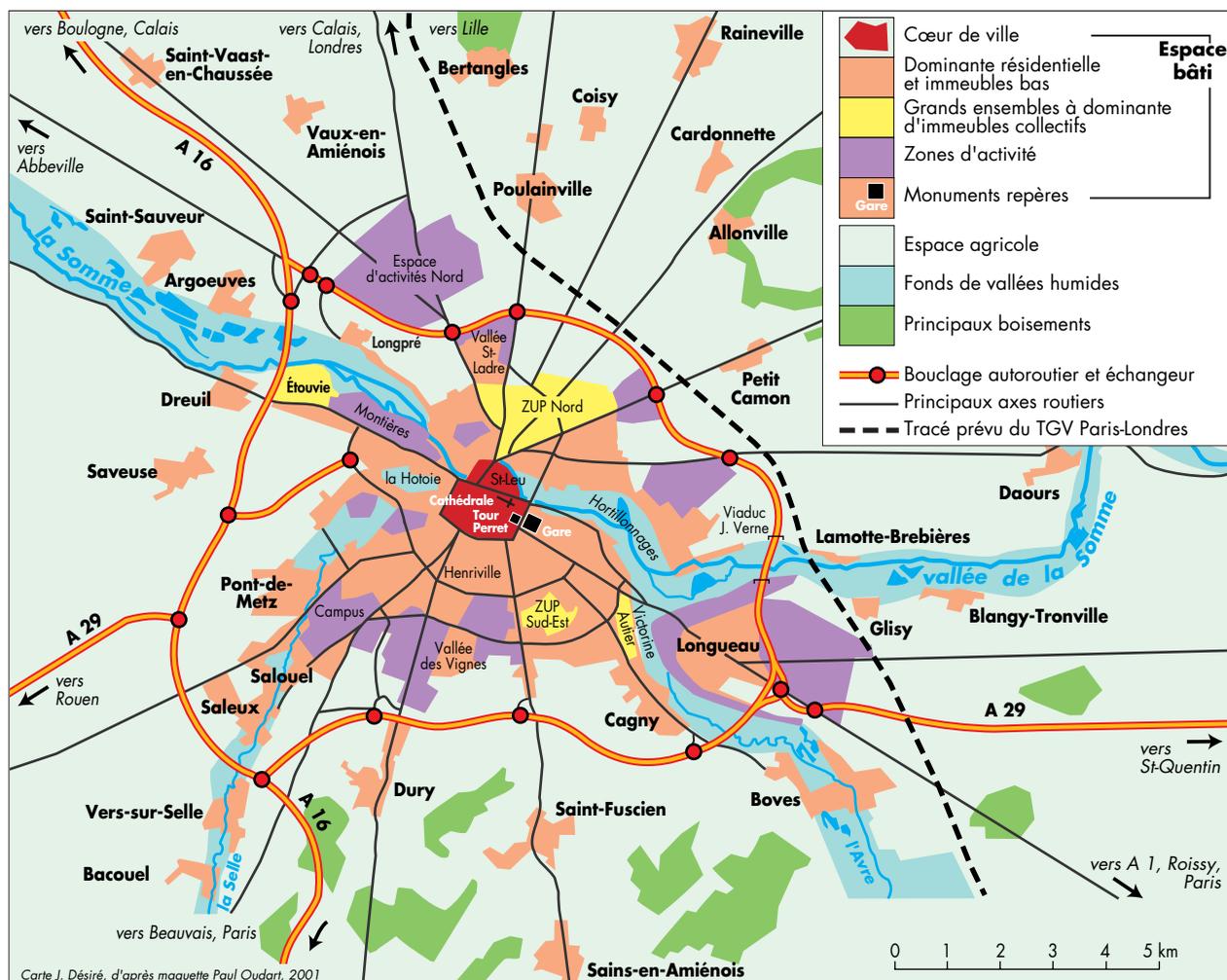
### Une ville industrielle aérée

Riche en eau et en espace mais démunie de ressources du sous-sol, le pays d'Amiens (fig. 1) a fondé son développement industriel sur des proximités et sur des savoir-faire – aménager des moulins à vent et à eau ou tirer du sol des matières premières non alimentaires (lin, laine ou guède) ou alimentaires (blé, betteraves sucrières ou légumes de plein champ). Des industriels, des techniques et des machines ont été importés de Paris et du Nord, du travail des draps de laine au XII<sup>e</sup> siècle aux équipementiers automobiles des années 1960 en passant par la serge, le velours ou la confection. Installées principalement dans les vallées, et de taille modérée, les usines n'ont pas créé de paysage «noir» mais suscité la prolifération de petites maisons jointives (les «amiénoises») et des solidarités avec les campagnes voisines (partage du travail jadis, navettes aujourd'hui).

En l'absence d'obstacle majeur, et une fois la citadelle contournée, Amiens a pu s'étendre dans toutes les directions. La reconstruction de la ville après 1945 a réduit la longueur des voies urbaines mais les a élargies, tandis que les grands ensembles étaient assortis de vastes espaces verts: la densité urbaine brute de l'agglomération n'est que de 15 habitants par hectare en 1999 (moins de 29 pour la commune d'Amiens) (fig. 2).

### Les temps du renouveau

La ville a été détruite à 50% pendant la guerre. Dès 1943, l'architecte Pierre Dufau élaborait un plan de reconstruction, repris dans ses grandes lignes en 1946 et 1949, fondé sur une croisée de voies N-S et E-O, des places confiées à des architectes différents (dont Auguste Perret pour la gare et la tour qui porte son nom), ensembles immobiliers socialisant les droits à reconstruire, retour pour d'autres sur un parcellaire équivalent avec des maisons individuelles, y compris dans des quartiers proches du centre-ville; «zones de compensation» pour les industries (Montières). Pour pallier les effets de la crise du textile, le président de la Chambre de commerce et d'industrie, Roger Dumoulin, lançait ensuite la zone indus-



**2. Esquisse morphologique d'Amiens :** le croquis montre le développement radio-concentrique de la ville, appuyé sur le versant sud, étagé, de la vallée de la Somme et le « rééquilibrage » sur le versant nord avec l'espace d'activité (ex-zone de Longpré) et la ZUP Nord. Le bouclage autoroutier est en voie d'achèvement avec la mise à deux fois deux voies du viaduc Jules Verne pour le franchissement est de la Somme. Désormais associés et mieux reliés à la ville-centre, les villages et bourgs de la périphérie participent davantage à l'expansion urbaine. Longueau a cessé d'être une « ville ferroviaire » en accueillant des activités commerciales ; son maire est vice-président d'Amiens-Métropole.

truelle de Longpré, considérée comme un modèle du genre, où Honeywell s'installait dès 1956. La période 1954-1962 voyait la population augmenter, le chômage baisser, les premiers grands ensembles collectifs s'élever (Étouvie, ZUP d'Amiens-Nord), l'Université s'installer. Dunlop, Goodyear, Carbone-Lorraine, Ferodo-Valéo, Procter & Gamble suivaient Honeywell à Longpré, d'autres firmes profitant des locaux abandonnés par l'industrie textile (Whirlpool, Magneti-Borelli). Tous visaient des foules d'ouvriers peu qualifiés reproduisant des biens matériels conçus ailleurs : bureaux d'études et sièges sociaux, malgré quelques promesses, n'ont jamais rejoint Amiens, de plus en plus dépendante de décisions prises loin de la capitale picarde.

Cette expansion industrielle s'arrête en 1975 – le dernier venu est Eurolysine, exploitant un brevet japonais pour l'alimentation du petit bétail. Croissance du chômage, tassement de la natalité, stabilisation des effectifs universitaires, ralentissement de la construction, étalement de l'habitat dans les campagnes périurbaines concourent à une sorte de fossilisation : les grands projets urbains (campus, nouveaux hôpitaux, nouvelles zones d'activités, etc.) sont inachevés. La municipalité communiste (René Lamps de 1971 à 1989), très sollicitée par les besoins sociaux, n'entreprend plus de grands chantiers et l'État reste absent. L'arrivée de la gauche au pouvoir en 1981 et les lois Defferre de 1982 permettent un inventaire des retards accumulés. La nouvelle politique urbaine et une patiente reconquête des sols du



**3. Trois aspects majeurs du développement d'Amiens :** la ville médiévale avec son imposante cathédrale et sa façade nettoyée au laser, à droite des constructions de brique rouge de la reconstruction des années 1950, à gauche le bâtiment de la nouvelle bibliothèque universitaire Droit-Sciences, avec son parc à voitures souterrain, à l'emplacement du port fluvial antique de *Samarobriva*. (cliché Paul Oudart)

quartier Saint-Leu permettent d'envisager un remodelage de quartiers en difficulté, mais les résultats sont décevants. Les transports en commun sont promus et le combat pour le TGV à Amiens réunit majorité et opposition.

Un renouveau s'esquisse pourtant à partir de 1989. L'équipe municipale de Gilles de Robien (UDF) s'installe au moment où le nombre d'étudiants grossit, ce qui pose avec acuité la question de l'université dans la ville. La nouvelle équipe s'engage à changer l'image de la ville par l'amélioration de l'environnement des entreprises et les formations de qualité, le remodelage du centre-ville, le rapprochement avec les communes de banlieue, ceci dans un temps de profond changement structurel des activités.

### Défis et projets

*Le Journal des Amiénois* du 17 janvier 2001 titrait « Amiens à l'épreuve de la mondialisation ». Les annonces successives de la fermeture des usines Magneti-Marelli (groupe Fiat) et Honeywell confirment un mouvement de désindustrialisation engagé dès les années 1980 avec le départ des fabrications de vêtements de Lee Cooper vers la Tunisie; on craint les effets du rapprochement récent entre Goodyear et Dunlop. Pourtant les efforts n'ont pas manqué pour conforter les implantations amiénoises des grandes firmes internationales : entrepôts agrandis pour Procter & Gamble, nouvelle chaîne de fabrication chez

Whirlpool, centre technique de recherche pour Valéo. Clarins (soins de beauté) installe son centre logistique à Glisy. Sur les sites industriels, les effectifs se réduisent et la part des « cols blancs » augmente. La ZI Nord (Longpré) compte de nombreux emplois tertiaires : transporteurs routiers, magasins généraux, entrepôts de distribution Atac, AFPA, douanes, impôts, etc. Ce développement récent de la logistique redonne à Amiens sa fonction ancienne de carrefour d'échanges à moyenne et longue distance.

On mise sur les nouvelles technologies : les « centres d'appel » ont créé 1 400 emplois, la dernière entreprise arrivée étant Médiamétrie. La zone franche d'Amiens-Nord, des locaux disponibles dans l'ensemble commercial Amiens-2 près de la gare et dans l'ancienne caserne Friant, l'existence d'un centre de formation adapté qui a profité de la masse de bacheliers disponibles, ont fait le reste. Ce développement se poursuit et la municipalité annonce 2 000 emplois dans ce secteur fin 2001 ; seront-ils durables ?

Le secteur commercial a fourni sa part de création d'emplois avec le renforcement des trois grands hypermarchés (Auchan, Géant, Carrefour), leurs galeries marchandes et les « grandes surfaces » spécialisées. Le commerce du centre-ville, un temps ébranlé par la piétonnisation, semble désormais profiter de l'animation grandissante (du type « marché de Noël »), de la croissance de la population, d'une zone de chalandise plus étendue.

Les emplois de santé et de formation progressent. En plus des ensembles hospitaliers publics et universitaires Nord et Sud, deux cliniques privées, un centre régional d'imagerie médicale ont contribué à concentrer sur Amiens médecins spécialistes et personnel sanitaire ; il est vrai que c'est au détriment du reste du département, sous-médicalisé. Amiens compte deux écoles d'ingénieurs : ESIEE (électricité et électronique), Arts et Métiers. Sup de Co a créé l'Institut supérieur d'administration et de management (ISAM), l'École supérieure d'art et de design (ESAD) a réinvesti une ancienne teinturerie de velours dans le quartier Saint-Maurice. L'université Jules Verne est passée à 20 000 étudiants ; elle a établi de nombreuses relations avec les entreprises et un nouveau débat pose la question de son implantation : tandis que l'on rénove le campus, on construit de nouvelles facultés en centre-ville : sciences, droit et sciences économiques s'installent dans le quartier Saint-Leu, non loin de la cathédrale ; il est également question d'un transfert dans la citadelle, au moins pour des instituts spécialisés.

Enfin, la ville améliore ses équipements culturels. L'ouverture de la Maison de la Culture en 1966 avait déjà provoqué un choc salutaire. Rénovée et agrandie, elle demeure l'une des rares créations de l'époque Malraux encore en activité. Des compagnies théâtrales locales, de nouvelles salles (Comédie de Picardie, Maison du Théâtre), le Cirque municipal rénové, l'ensemble de halls d'exposition et de salles de spectacle Mégacité, des manifestations de réputation internationale (festival bisannuel du film médical, festival de jazz, festival du film d'ailleurs) ajoutent d'autres dimensions.

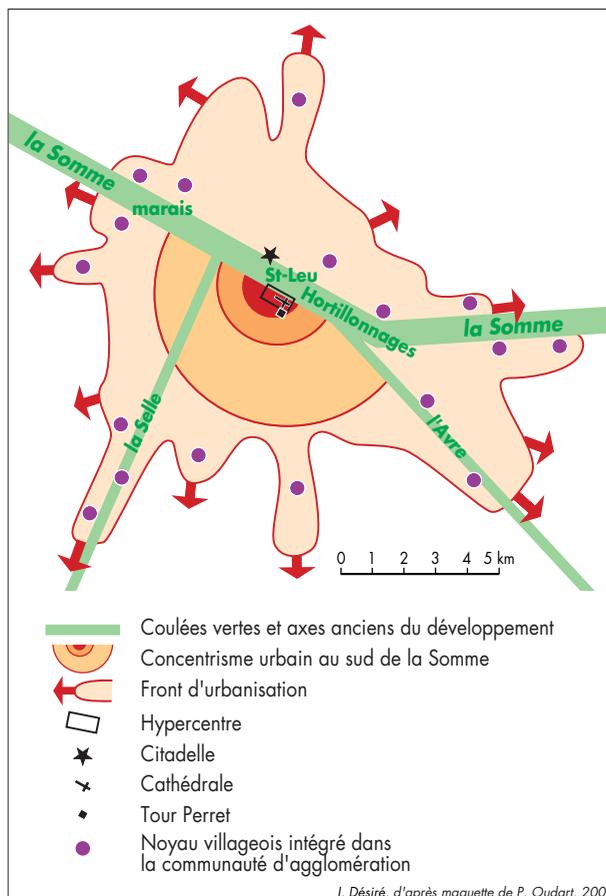
### L'image de la ville

Le remodelage de la ville depuis 1989 est discuté. Il a commencé par le centre-ville: les places Gambetta, de l'Hôtel de ville, du Marché et du Beffroi ont été remodelées, non sans quelques erreurs; une nouvelle halle commerciale est surmontée d'un ensemble d'appartements, le parvis de la cathédrale est fermé, la zone piétonne occupe l'axe central qui va de la gare à la Maison de la Culture et ses principales ramifications, repoussant la circulation automobile sur un «anneau vert» (2).

La rénovation des quartiers a suivi: après les opérations de «développement social des quartiers» des années 1980, les réfections entreprises ont eu peu d'effets; le nouveau programme de développement global financé à la fois par l'État, l'Europe et la Ville (100 millions d'euros) devrait rénover les grands ensembles du Pigeonnier et d'Étouvie. Les espaces verts de la Hotoie, du Zoo ont été modernisés et interdits aux automobiles. Une coulée verte entre l'île Sainte-Aragone et les Hortillonnages devrait s'appuyer sur les berges de la Somme (3). Le principal projet externe est «Europamiens» près de l'autoroute A16, à l'ouest d'Amiens; il doit associer des zones d'activité non polluantes et un habitat de qualité.

Amiens est un vaste chantier permanent. La mutation du paysage plaît plus aux visiteurs qu'aux vieux Amiénois, pourtant fiers que l'on parle en bien de leur ville, longtemps ignorée alors que Jules Verne avait su en apprécier les atouts: «On est près de Paris, assez près pour en avoir le reflet, sans le bruit insupportable et l'agitation stérile» (Lettre à Charles Wallut, 1871). La ville s'est donné une image nouvelle de ville universitaire, de centre culturel, de cité accueillante, d'unité écologiquement présentable, d'une capitale régionale aux «couleurs du monde».

(1) L'aire urbaine de l'Insee, définie par les migrations alternantes, est évaluée à 221 000 habitants répartis en 118 communes.



### 4. Amiens-Métropole : essai de modélisation

(2) La rénovation de la place de la Gare reste un dossier brûlant. Les réalisations d'Auguste Perret rendent les architectes très déferents. Son contournement ou son franchissement par trémie souterraine ne sont pas encore choisis et la piétonnisation ne peut y être totale.

(3) Le Plan de déplacement urbain, en cours d'élaboration, prévoit l'extension de la zone piétonne et du stationnement payant, de nouveaux parcs de stationnement souterrains, le développement des transports collectifs avec deux axes en site propre, l'achèvement du réseau cyclable.

### Références bibliographiques

BARTHE F., 1999, « Le Parc Saint-Pierre d'Amiens : un espace citoyen », *Hommes et Terres du Nord*, 2, p. 67-74.

DÉSIRÉ É.-P., SOUDAIN J.-F., 1997, « La pollution de l'air à Amiens : contribution. à une géographie de l'environnement », *Cahier du Centre d'Études Géographiques*, n° 2, Amiens, p. 58-80.

GRUPE HUIT (dir. : DAMETTE Félix), SGAR et DRE Picardie, 1999, *Villes et système urbain en Picardie*, 212 p.

OUDART P., 1974, *Amiens*, Paris : La Documentation Française, Les Villes Françaises, décembre, 84 p.

LOUDART P., 1986, « Une nouvelle donne (1945-1985) », in *Histoire d'Amiens*, (dir. : HUBSCHER Ronald), Toulouse : Privat, p. 277-302.

LOUDART P., 1989, « Amiens, structure urbaine », in *Picardie-Atlas*, bilingue français-anglais, planche p. 47, Amiens.

LOUDART P., 1994, « Amiens, nœud d'infrastructures de transport », Congrès des Sociétés Savantes, Amiens, octobre, 8 p.

LOUDART P., 1997, « Amiens en 2015 », *Cahier du Centre d'Études Géographiques*, 2, Amiens, p. 92-103.

LOUDART P., 1999, « Le renouveau d'Amiens », *Hommes et Terres du Nord*, 2, p. 139-144.

SIEPRA (Syndicat Intercommunal d'Études et de Programmation de la Région d'Amiens), 1999, *Schéma Directeur de l'agglomération amiénoise*, Rapport de présentation, version finale, juillet, 164 p.

Les cartes 1, 2 et 4 ont été réalisées par l'Atelier de cartographie de l'UPJV grâce à un concours financier de la ville d'Amiens.

### Aperçu des principaux employeurs d'Amiens-Métropole (nombre d'emplois de toute nature, début 2001)

Centre hospitalo-universitaire (4 sites)	4 509
Amiens métropole (ville et communauté)	3 300 <sup>1</sup>
Université de Picardie Jules-Verne	1 5 65 <sup>2</sup>
Ensemble des Centres d'appel	1 400
Zone d'activité Nord (Longpré)	12 000
dont 4 établissements industriels de plus de 500 salariés :	
<i>Procter and Gamble</i> (savons et détergents),	
<i>Valéo</i> (embrayages et circuits de freinage auto),	
<i>Goodyear</i> et <i>Dunlop</i> (pneumatiques, désormais associés)	

(1) non compris les médecins (914)

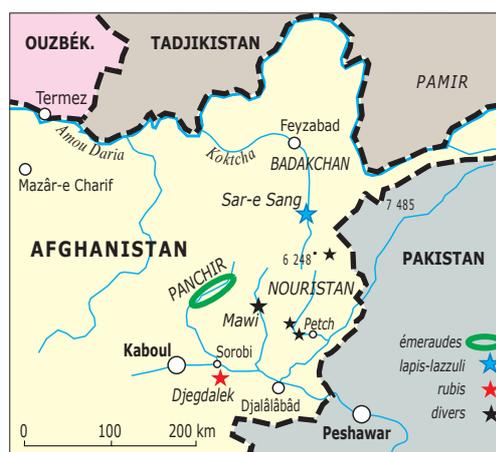
(2) y compris 48 emplois jeunes et dont 1008 enseignants chercheurs (uniquement sur Amiens)

NB – Une seule entreprise industrielle d'Amiens dépasse les 500 salariés, depuis la fermeture de Magneti-Marelli, Whirlpool (lave et sèche-linge). À noter que les services de la Région de Picardie n'emploient que 372 personnes.

## CES LIEUX DONT ON PARLE

### Joyaux de l'Afghanistan

L'Afghanistan est connu comme producteur d'opium. Il l'est moins pour ses pierres précieuses (1). Pourtant, leurs trafics n'ont pas cessé de soutenir l'activité des chefs de guerre, à commencer par Massoud, qui disposait des émeraudes du Panchir. La célébrité de ces gisements est fort ancienne : les lapis-lazzuli locaux se trouvent dans les palais de l'Égypte antique, des mines de rubis et de spinelles ont été exploitées au moins depuis le 10<sup>e</sup> s. et Marco Polo en parlait avec admiration ; les rubis *balas* ou « balais » (du Badakchan) furent longtemps célèbres. Les gisements actuels sont surtout à l'est et au nord-est de Kaboul, dans les montagnes de l'Hindou-Kouch : rubis et saphirs à Djegdalek près de Sorobi (entre Kaboul et Djalalâbâd) ; béryls, tourmalines de toutes couleurs, aigues-marines, kunzites et morganites dans plusieurs vallées du Nouristan, surtout autour de Petch et plus encore de Mawi ; émeraudes dans six mines de la vallée du Panchir, à environ 150 km de Kaboul au bout de médiocres pistes. La plupart ont été découverts par les géologues russes au cours des années 1970, sont d'un accès difficile et souvent à plus de 3 000 m. Au Badakchan, dans le Nord-Est de l'Afghanistan, les anciens sites de lapis-lazzuli restent mystérieux ; ils n'ont pas été retrouvés, sauf à Sar-e Sang, dans la haute vallée de la Koktcha, où l'on extrait la variété dite afghanite. Les gisements sont censés relever



de l'État, mais la plupart sont en fait sous l'autorité effective des tribus et les pierres sont extraites par de nombreux artisans ; elles sont exportées en contrebande vers Peshawar au Pakistan ; il y fallait 20 jours de marche en altitude depuis le Panchir. L'usage de l'hélicoptère intensifiera peut-être les mouvements. — **Roger Brunet**

(1) G. BOWERSOX, 1985, « A status report on gemstones from Afghanistan ». *Gems and Gemmology*, winter, p. 192-204 ; compléments dans les numéros du printemps 1991 et n° 2-2000 de la même revue ; le site [www.palagems.com/afghanistan\\_bariand.htm](http://www.palagems.com/afghanistan_bariand.htm) rend hommage au géologue français P. Bariand, qui a étudié plusieurs gisements ; voir aussi [www.ruby-sapphire.com/afghanistan](http://www.ruby-sapphire.com/afghanistan) et [www.gems-afghan.com/int-magazines.htm](http://www.gems-afghan.com/int-magazines.htm)