

En cours de finalisation



## **Projet industriel de fabrication de batteries sodium-ion porté par TIAMAT sur le territoire amiénois**

**Concertation préalable du 28 avril au 22 juin 2025**

### **Compte-rendu de la réunion thématique**

#### **Réunion Enjeux socio-économiques du 20 Mai 2025**

#### **Organisation**

Date : mardi 20 mai de 18H00 à 20H00

Lieu : quai de l'innovation 93 rue du Hocquet à Amiens

#### **Intervenants**

- Dorothée Desson (responsable Service Accueil et Mobilité CCI Amiens-Picardie)
- Daniel Gay (Directeur développement CCI Amiens-Picardie)
- Judith Gaston (Chef de projet aménagement CCI Amiens- Picardie)
- Cédric Guillemot (directeur des espaces publics d'Amiens Métropole),
- Maxime Raingal (chef d'unité modes alternatifs d'Amiens Métropole),
- François Boll, chef de service mobilité Amiens Métropole,
- Félicien Garbez (Ingénieur circulation Amiens Métropole),
- Tiamat : Hervé, Beuffe Président, Denis Falck Directeur Industriel, Eleuthere De Meyer Responsable RH
- Joana Janiw, garante de la CNDP
- Emmanuelle Carpentier, assistance à maîtrise d'ouvrage

#### **Documentation et matériel disponible**

- Le dossier de la concertation
- La plaquette de présentation synthétique du projet et de la concertation
- Deux kakémonos qui présentent le dispositif de concertation et le projet

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site [Accueil - Concertation TIAMAT](#)

## En cours de finalisation

- Les slides de la présentation, complétés pour les ateliers relatifs, d'une part, aux enjeux de mobilité et d'accès au site et, d'autre part, au pôle Jules Verne et l'aménagement des abords du site, de supports spécifiques (plan, coupes, photo, feuille à idée)

### Objectifs de la réunion

- Présenter le projet TIAMAT en se focalisant sur les enjeux socio-économiques du projet,
- Rappeler le cadre réglementaire de la concertation préalable,
- Approfondir les enjeux socio-économiques avec :
  - Une présentation du dispositif d'accueil du territoire aidant à l'installation sur le territoire amiénois,
  - Un atelier sur la ZAC Jules Verne 2 et les aménagements des abords du site d'implantation du projet,
  - Un atelier sur les enjeux de mobilité et d'accès au site d'implantation du projet,
- Permettre à toute personne de poser des questions et de formuler des observations et ainsi de contribuer au projet.



### Temps 1 - Propos introductifs

Hervé Beuffe présente TIAMAT et les objectifs du projet.

Emmanuelle Carpentier présente le dispositif de concertation préalable mis en place afin de permettre à chacun de s'informer, de s'exprimer et de poser les questions qu'il souhaite. Elle précise les prochaines dates des réunions.

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site [Accueil - Concertation TIAMAT](#)

## En cours de finalisation

Il est également rappelé qu'un site dédié à la concertation est mis en place, qui permet à chacun de s'informer sur le projet, d'accéder à toute la documentation, de poser des questions, de contribuer et de prendre connaissance des autres questions et contributions.

Joana Janiw présente la CNDP et la procédure de concertation préalable, les missions des garantes, les étapes réglementaires qui suivront et les valeurs de la CNDP.

Cf [Présentation PowerPoint](#)

### Temps 2 – Présentation du projet : Hervé Beuffe, CEO, TIAMAT

Hervé Beuffe présente le projet porté par TIAMAT, le site d'implantation, l'évolution prévisionnelle des effectifs, l'intégration du projet au sein de la ZAC Jules Verne 2 et le trafic routier qui pourrait être généré à terme par le projet.

Cf [Présentation PowerPoint](#)

### Temps 3 – Dorothée Desson (CCI)

Dorothée Desson présente le dispositif d'accueil de nouveaux emplois/nouvelles familles du territoire, qui est mis en place par la CCI et qui vise à faciliter les recrutements de nouveaux arrivants sur le territoire. Le projet porté par TIAMAT sera créateur de 2000 emplois avec 80% en production qui mobilisera principalement les compétences locales. Ce service s'adresse aux 20% restants. Actif depuis 33 ans, ce service unique en France apporte une valeur ajoutée au territoire grâce à son expertise. Financé par la chambre de commerce et la métropole, il aide les entreprises à recruter et à attirer les talents. Le soutien inclut la recherche de logement, l'emploi pour les conjoints, l'inscription des enfants à l'école, et l'intégration sociale. Chaque mois, des événements sont organisés pour favoriser la découverte et l'intégration au territoire amiénois, avec un accompagnement de 12 mois.

Cf [Présentation PowerPoint](#)

### 1ère intervention du public

*J'avais une question sur les retours d'expérience en France ou en Chine. Comment adapter le taux d'automatisation qui n'est peut-être pas le même partout ? A quel point le projet est réaliste en France, et prend-il en compte des fournisseurs de machines ? A quel point ce projet est forcément local ?*

#### Réponse d'Herve Beuffe :

Dans le monde de la batterie, l'automatisation est limitée aux standards imposés par la Chine, le Japon et la Corée et est dictée par le nombre de machines installées. Pour augmenter la capacité, il faut multiplier les machines, ce qui accroît le nombre d'opérateurs nécessaires. En Europe, nous sommes plus économes en main-d'œuvre en raison de son coût élevé, mais les lignes et la façon de les organiser restent comparables à celles d'Asie.

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site [Accueil - Concertation TIAMAT](#)

## En cours de finalisation

Au démarrage, il y a parfois plus de personnel pour anticiper des défauts, mais globalement, les standards asiatiques et européens sont semblables. Par exemple, la ligne pilote qui est encore peu automatisée nécessitera environ 400 personnes, réparties en plusieurs équipes de contrôle et de pilotage.

### **2<sup>ème</sup> intervention du public**

*J'avais une question sur le sujet du personnel. Quel est le profil des personnes que vous imaginez recruter ?*

#### **Réponse d'Herve Beuffe :**

Les emplois à pourvoir sont principalement des postes traditionnels comme de conducteurs de lignes, opérateurs, chefs d'équipes ou techniciens, avec des compétences de base déjà présentes sur le territoire amiénois, notamment dans la métallurgie et la plasturgie. Cependant, il manque aujourd'hui le savoir-faire spécifique aux batteries, qui ne s'acquiert qu'avec le temps et l'expérience sur le terrain. Ce savoir-faire industriel n'est pas encore maîtrisé localement, ni par les nouveaux acteurs du secteur. Pour combler ce manque, l'entreprise a choisi d'importer ce savoir-faire grâce à la collaboration avec un partenaire chinois expérimenté. Ainsi, si les profils de base restent classiques, le véritable enjeu est d'apprendre et de transmettre ce savoir-faire industriel spécifique aux batteries.

## **Temps 4 - Ateliers**

### **Atelier Pôle Jules Verne et aménagements des abords du site**

Judith Gaston présente le pôle Jules Verne et la ZAC Jules Verne 2, une extension de 56 hectares réparties sur trois communes Glisy, Blangy-Tronville et Boves qui visent à renforcer l'attractivité économique d'Amiens Métropole en créant des emplois directs et indirects, et en proposant des solutions foncières adaptées aux entreprises industrielles. L'un des enjeux majeurs est l'intégration environnementale et la qualité des espaces extérieurs. La CCI a travaillé l'intégration de revêtements perméables, le développement de corridors écologiques et la préservation de la biodiversité. L'accessibilité du site doit être améliorée par la promotion des transports alternatifs comme le covoiturage, les transports en commun ou les modes doux. Judith Gaston explique le dispositif ZAN (Zéro Artificialisation Nette), qui est pris en compte dans le cadre de la création de cette extension de ZAC. La ZAC Jules Verne 2 est strictement réservée à l'industrie au niveau des secteurs Sud et Centre et aux PME-PMI au niveau du secteur Nord.

Cf [Présentation PowerPoint](#)

### **3<sup>ème</sup> intervention du public**

*J'habite à Querrieu. Je suis technicien fabrication dans une usine à Abbeville. Je voudrais savoir s'il va y avoir un projet de route pour relier les 3 ZAC par l'arrière et éviter ce pôle ici ?*

## En cours de finalisation

### Réponse de Judith Gaston:

La ZAC est multi-sites, composée de trois parties indépendantes, non reliées entre elles, sauf par un bois préservé qui fait une jonction naturelle. La partie nord sera connectée à une zone existante appelée Bois Planté 2 et une parcelle sera cédée à l'entreprise IGOL pour regrouper ses activités, sans création de nouvelles voiries. Les accès à cette parcelle se feront par le site actuel d'IGOL.

La troisième partie, au sud, dispose déjà d'une voirie existante qui sera requalifiée, notamment pour intégrer des modes de déplacement doux. Ainsi, chaque secteur de la ZAC a une organisation et des aménagements spécifiques.

La ZAC a été conçue sans créer de routes qui feraient barrière car l'objectif était de répondre aux besoins variés des entreprises industrielles, certaines demandant de grandes parcelles comme TIAMAT, d'autres, comme IGOL, souhaitant regrouper leurs activités pour des raisons économiques et environnementales. IGOL, qui est actuellement en centre urbain, profite de cette extension sans nécessiter de nouvelles infrastructures. D'autres secteurs de la ZAC accueilleront de plus petites parcelles, autour de 5 000 m<sup>2</sup>, adaptées à des PMI, et connectées par des prolongements de voiries existantes. La logique du projet vise à limiter la création de nouvelles infrastructures routières, afin de respecter la sobriété foncière. Il s'agit ainsi d'optimiser les investissements déjà réalisés sur le pôle Jules Verne depuis plus de 20 ans et d'exploiter les accès routiers existants.

**Denis Falck** précise que le projet porté par TIAMAT aura 2 accès à terme, un accès pour le personnel qui sera à l'est et un accès au sud pour le trafic logistique. Tous les deux sont alimentés par le réseau déjà existant.

### 4<sup>ème</sup> intervention du public

*Comment les travailleurs vont arriver à l'usine ? Et si l'usine fonctionne en 3\*8, y aura-t-il des bus à 04h00 du matin ? Sera-t-on obligé de venir en voiture ?*

### Réponse de Judith Gaston: :

LCe sujet sera abordé dans l'autre atelier mais je vous ai présenté quelques éléments ici. Lors de la requalification de la voirie concernée, une piste cyclable sera créée, notamment pour permettre l'accès au site TIAMAT par le sud.. Actuellement, il n'existe pas de piste cyclable sur ce tronçon, d'où l'importance de ce nouvel aménagement. Les salariés accéderont au site principalement le long de la départementale. Concernant les transports en commun, une ligne de bus dessert déjà Amazon à proximité. Lorsque l'usine TIAMAT sera en activité, la ligne de bus sera prolongée pour desservir le nouveau site. Les détails précis sur ces aménagements seront abordés dans l'autre atelier sur la mobilité.

**Denis Falck** précise que le projet a été présenté au Conseil municipal de Boves en présence d'Alain Gest durant lequel ce sujet a commencé à être abordé. Le principe exprimé par la métropole est que ,dès qu'un trafic suffisant le justifie, la métropole pourra prolonger le service de transport. Cette prolongation dépendra du nombre de passagers.

### 5<sup>ème</sup> intervention du public

*Ce que vous présentez, ces zones là, ce sont des zones avec de l'agriculture. Y a-t-il des compensations ?*

**Réponse de Judith Gaston:**

Actuellement, les trois terrains concernés par le projet sont agricoles, tandis que le bois Planté, déjà existant, est maintenu. Le projet prévoit d'installer une activité industrielle sur ces terrains, sans toucher aux espaces forestiers comme le bois du Canada. Judith Gaston revient sur le dispositif ZAN, votée en 2021, qui vise à atteindre zéro artificialisation nette des sols d'ici 2050, avec une réduction progressive des nouvelles constructions sur espaces naturels, agricoles ou forestiers d'ici 2050. Après 2050, toute artificialisation sera théoriquement impossible sans compensation par la renaturation d'autres espaces.

**Denis Falck** complète en précisant pour le projet, même si le Zéro Artificialisation Nette n'est pas encore applicable, une compensation environnementale est prévue. Cette compensation se fera de l'autre côté de l'autoroute A29, au niveau du Bois de Marguerite. L'obligation légale impose une compensation « un pour un », mais TIAMAT ira au-delà, avec un ratio de 1,6 pour un.

**Emmanuelle CARPENTIER** précise que la création de la Zac Jules Verne 2 fait l'objet également d'une compensation agricole.

**Réponse de Judith Gaston:**

On a deux types de compensation :

- La compensation agricole est cadrée avec les services de l'État et la chambre d'agriculture, avec une étude d'impact sur l'arrêt de l'activité agricole. Cette étude a abouti à une estimation de 670 000 € consignés à la Caisse des dépôts, destinés à financer des projets agricoles collectifs portés par des groupes d'agriculteurs locaux. Des ateliers ont déjà permis d'identifier des thèmes comme la méthanisation, l'irrigation ou des entrepôts de stockage pour les agriculteurs qui font du bio en circuit court. La recherche de projets collectifs est en cours pour utiliser ces fonds conformément à la loi. Par ailleurs, les terrains ont été achetés à l'amiable, sans expropriation et une indemnisation spécifique a été versée aux exploitants agricoles concernés.
- La compensation environnementale, différente de celle pour le bois du Grassouillet gérée par Tiamat. Cette compensation environnementale consiste à planter des arbres pour compenser la perte de stockage de carbone liée à l'artificialisation des terres agricoles. Ces deux types de compensations sont distincts et répondent à des obligations légales et environnementales.

**6<sup>ème</sup> intervention du public**

*Sur les espèces d'arbres plantés, seront-elles des espèces endémiques ?*

**Réponse de Judith Gaston :**

Tiamat va réaliser une compensation environnementale en plantant des arbres sur une zone dédiée, et le projet voisin prévoit également de planter des arbres à proximité pour créer un ensemble cohérent, visant à renforcer la biodiversité locale, bénéfique pour la faune et la flore. Une haie sera plantée le long de l'entreprise IGOL afin d'assurer une jonction écologique avec le bois du Canada, favorisant les déplacements d'espèces comme les chauves-souris. Le schéma retenu, sur la proposition de l'écologue qui accompagne les deux projets, s'inspire du principe des « pas japonais », permettant aux chauves-souris de se déplacer de bois en bois grâce aux connexions végétales créées. La compensation de TIAMAT et la plantation de la haie formeront

## En cours de finalisation

un corridor écologique entre les différents bois existants avec environ 18 000 m<sup>2</sup> de surface végétalisée. Cette stratégie vise à créer un réseau écologique continu et de garantir un impact positif à long terme pour la biodiversité locale.

### **7<sup>ème</sup> intervention du public**

*Y a-t-il déjà un projet sur ces zones-là?*

#### **Réponse de Judith Gaston :**

Alors là c'est IGOL qui est déjà installé. Ils vont prendre l'ensemble de la parcelle du secteur Centre et y implanter leur centre de recherche. Parallèlement, la CCI a déjà cinq prospects pour des parcelles d'environ 5 000 m<sup>2</sup> qui accueilleront des PMI. Ce développement renforce la vocation industrielle du secteur.

### **Complément de Daniel Gay**

Sur les 56 hectares avec tous les prospects qui sont déjà identifiés, il ne restera que 9 hectares disponibles pour l'agglomération.

### **8<sup>ème</sup> intervention du public**

*Je reviens sur la compensation. J'ai du mal à comprendre qu'on utilise le mot compensation dans le sens où un arbre comparé à de l'argile qui met énormément de temps à se constituer, même c'est positif d'un point de vue carbone. Vous avez parlé d'un chiffrage de 670 000 euros. Cet argent sera utilisé pour des projets pour l'agriculture ?*

#### **Réponse de Judith Gaston:**

Les terres agricoles ne sont pas compensées physiquement, mais via des projets collectifs agricoles comme le prévoit la loi. La chambre d'agriculture lance un appel à projets auprès des agriculteurs, qui proposent des projets. Ces derniers sont évalués selon des critères environnementaux, puis l'État décide de l'attribution des fonds issus de l'enveloppe de 670 000 €. Les arbres plantés par la CCI servent par ailleurs de compensation par rapport au carbone. La compensation agricole passe par une étude des filières amont et aval, mais la loi n'autorise que la CCI finance directement des projets. Ce doit être des projets collectifs, tels que par exemple la méthanisation, l'irrigation ou la plantation d'arbres, selon les choix des agriculteurs.

### **9<sup>ème</sup> intervention du public**

*Pour planter des arbres, vous êtes obligé de le faire sur une zone géographique précise ? Vous avez dit que ça devait rester dans le département ?*

#### **Réponse de Judith Gaston :**

La compensation agricole, doit se faire de préférences sur le périmètre d'Amiens métropole. Mais il y a une tolérance pour que ça soit au niveau du département. C'est le texte de loi qui définit ce périmètre.

## En cours de finalisation

Pour la compensation environnementale, c'est mieux de la faire près du site. C'est ce qu'on a pu faire du fait que l'on maîtrisait les terrains et il y avait un vrai intérêt à venir compenser vraiment à proximité des bois existants.

### **10<sup>ème</sup> intervention du public**

*On ne peut pas en profiter pour végétaliser les agglomérations ? On sait qu'avec le réchauffement climatique, c'est important de planter des arbres dans les agglomérations.*

#### **Réponse de Judith Gaston**

Compenser en centre-ville n'aurait pas eu le même impact, car la faune et la flore y sont différente. Le choix a été fait de planter les arbres sur place pour créer un ensemble écologique cohérent avec la compensation de TIAMAT. Sur la zone concernée, on retrouve des espèces comme des oiseaux et des chauves-souris absentes en milieu urbain. La compensation vise donc aussi à préserver la biodiversité locale, pas seulement à planter des arbres.

#### **Complément de Denis Falck**

En complément, sur le site TIAMAT, nous allons paysager le site, l'arborer, avec des essences locales. Il n'y aura pas que les bâtiments.

### **11<sup>ème</sup> intervention du public**

*Sur la terre agricole, qu'en est-il de la biodiversité ?*

#### **Réponse de Judith Gaston**

Les terres agricoles concernées, utilisées de façon assez intensive, abritent peu de faune et de flore. Mais il est clair que l'on artificialise ces terres.

#### **Denis Falck :**

A préciser en complément que la terre ne disparaît pas totalement. Il nous est demandé que la terre soit récupérée pour être réutilisée sur les zones de replantation, afin de préserver en partie l'écosystème qui était présent.

#### **Judith Gaston :**

Le projet de création de la ZAC a certes un impact et on essaie de le réduire.

Par ailleurs, lors de chaque vente de terrain à un industriel, un cahier de prescriptions architecturales, urbaines, paysagères et environnementales est imposé sur la gestion des eaux pluviales (qui doit se faire par infiltration sur chaque parcelle), la qualité paysagère, l'intégration de la biodiversité, la création de parkings enherbés, à créer des haies la création de haies en plus des clôtures, de végétations favorables à la faune locale. Une attention particulière est aussi demandée sur l'éclairage nocturne pour limiter les nuisances pour la faune, tout en respectant les normes de sécurité. Chaque architecte doit intégrer ces prescriptions dans son projet. Ainsi, même si l'artificialisation des terres reste nécessaire pour accueillir les projets industriels, des

## En cours de finalisation

mesures concrètes sont prises pour limiter et compenser les impacts négatifs, ce qui marque une amélioration significative par rapport aux pratiques des décennies précédentes.

### **12<sup>ème</sup> intervention du public**

*Ma question porte plutôt sur la sécurité autour des sites tels que Tiamat, avec la densification d'activités, en cas d'incidents industriels. Comment envisagez-vous l'impact que ce soit au sol ou dans l'air, sur le site mais aussi à l'échelle de la ZAC ?*

#### **Réponse de Denis Falck**

Dans le projet Tiamat, des systèmes de rétention sont intégrés à chaque zone contenant des cuves de produits pour éviter toute fuite. Les risques d'incendie sont pris en compte dès la conception, avec des murs coupe-feu pour isoler les différentes parties de l'usine. Des systèmes d'extinction et de surveillance sont installés dans les zones à risque. Le plan du site a été présenté aux pompiers, qui ont donné leurs recommandations pour l'emplacement des bornes incendie. Toutes ces mesures visent à répondre à nos obligations en confinant et en anticipant les risques sur le terrain même. L'objectif est d'intégrer un maximum de dispositifs de sécurité dès la conception du projet.

### **13<sup>ème</sup> intervention du public**

*Si je prends l'exemple de la réglementation Post Lubrizol, êtes-vous dans le cadre de cette réglementation ? Qu'en est-il de la gestion individuelle ou concertée du site pour suivre et gérer tout incident qui pourrait arriver ?*

#### **Réponse de Judith Gaston**

Chaque industriel est soumis à la réglementation ICPE, avec des dossiers instruits par l'État selon leur niveau de risque. En cas d'accident, ce sont les services de l'État et du site qui interviennent et feront les mesures nécessaires. Les aménageurs ne sont pas responsables du contrôle environnemental. Leur rôle est d'assurer un réseau d'eau potable et des poteaux incendie suffisants pour permettre une intervention rapide en cas d'incident.

### **14<sup>ème</sup> intervention du public**

*Je vois là un aéroport. Est-il appelé à garder sa vocation et son emprise ? Ou est-il appelé à évoluer ?*

#### **Réponse de Denis Falck :**

C'est un aérodrome. Je pense qu'il faut poser la question aux élus. Nous avons posé la question des éventuels risques pour le projet. Les instances compétentes ont répondu qu'il n'y a pas de risque spécifique.

### **15<sup>ème</sup> intervention du public**

*Il y a été identifié dans l'autre atelier un problème d'accès au site. Par ici, il n'y a pas de possibilité du tout pour accéder au site.*

#### **Réponse de Judith Gaston et de Daniel Gay**

Cette zone que vous montrez est propriété de la Sanef. Et IGOL, qui utilisera le secteur centre, a déjà son propre accès.

Sur le parc d'activités, il y a 8520 emplois aujourd'hui. Avec TIAMAT, on passera à 10 500 emplois, plus le reste, on atteindra 11 000 emplois.

### **16<sup>ème</sup> intervention du public**

*On va avoir 50 hectares d'artificialisation. Comme s'inscrivent-ils dans le cadre du dispositif ZAN ?*

#### **Réponse de Judith Gaston**

La loi ZAN, issue de la loi climat et résilience de 2021, vise le zéro artificialisation nette des sols à l'horizon 2050. L'objectif n'est pas immédiat. Tous les dix ans, chaque territoire doit réduire de moitié l'artificialisation par rapport à la décennie précédente. Cette réduction se fait à l'échelle du grand Amiénois (Scot). Pour y parvenir, on favorise la densification des zones existantes, la requalification de parcelles vacantes et la renaturation des friches. À chaque vente de terrain, un cahier de prescriptions architecturales et paysagères impose des règles strictes, notamment sur la gestion des eaux pluviales et le stationnement.

Les projets industriels doivent être aussi denses que possible, malgré leurs contraintes spécifiques. La philosophie de la loi encourage une utilisation plus sobre et vertueuse du foncier et marque une rupture avec les pratiques foncières des décennies passées.

### **17<sup>ème</sup> intervention du public**

*Qu'en est-il des places de parking ? Aujourd'hui, on essaie de les faire plus vertes, moins bétonnées.*

#### **Réponse de Judith Gaston**

C'est un axe du cahier de prescription où on impose un pourcentage de places de parking, fait avec des mélanges terres pierres avec de l'herbe pour que l'eau puisse s'infiltrer (et donc sans bitume). Nous imposons la plantation d'arbres tous les 3 à 4 places de parking en plus du revêtement adapté. Cette végétalisation rend les parkings plus agréables et évite l'aspect tout bitumé des grandes surfaces. Les arbres contribuent aussi à réduire les îlots de chaleur en été.

### **18<sup>ème</sup> intervention du public**

*Sur l'utilisation et la densité des bâtiments et les hauteurs ?*

### **Réponse de Denis Falck**

Nous avons déjà fortement densifié notre projet pour maximiser la capacité de production sur une surface limitée. Cette densification répond à notre propre intérêt industriel. Ainsi, optimiser l'espace est une priorité intrinsèque de notre démarche.

Le cahier de prescriptions de la ZAC autorise une hauteur maximale de 35 mètres, mais nos bâtiments resteront en dessous de 20 à 25 mètres. Le premier bâtiment, dédié à la ligne pilote expérimentale, fera environ 15 mètres de haut. Les autres bâtiments seront entre 20 et 25 mètres, sans jamais dépasser la limite. Pour optimiser la densification, nous superposerons les machines, ce qui explique la hauteur de certains bâtiments.

### **19<sup>ème</sup> intervention du public**

*Qui y-aura-t-il sur la toiture ?*

### **Réponse de Denis Falck**

Nous prévoyons d'installer des panneaux photovoltaïques sur une partie des toitures, avec l'intervention probable d'un prestataire extérieur pour leur exploitation, même si leur contribution à l'alimentation électrique globale restera marginale. Cette démarche fait néanmoins partie intégrante de notre approche environnementale.

### **20<sup>ème</sup> intervention du public**

*Avez-vous une volonté de monter des bornes de recharge pour les salariés ? Il me semble que la loi prévoit une obligation.*

### **Réponse de Denis Falck**

La politique de recharge pour véhicules électriques n'est pas encore définie. Cependant, la mobilité électrique n'est pas le cœur de notre activité et n'est pas une priorité comme dans les zones commerciales. Mais la question sera étudiée pour le projet de parking.

### **21<sup>ème</sup> intervention du public**

*Je reviens au dispositif ZAN. Ce projet entrera dans quelle catégorie de quotas (nationaux, régionaux ,...)?*

### **Réponse de Judith Gaston**

La loi ZAN est complexe et repose sur une enveloppe nationale de surfaces à artificialiser, dont 8 145 hectares attribués aux Hauts-de-France. Une partie de cette enveloppe est retirée pour des projets nationaux majeurs, comme les prisons ou le Canal Seine-Nord, réduisant le quota régional à 7 417 hectares. Cette enveloppe est ensuite divisée entre les projets d'envergure

## En cours de finalisation

régionale et l'enveloppe régionale territorialisée. L'enveloppe territorialisée de 6 082 hectares est répartie entre les territoires selon le schéma régional (SRADDET) et a été votée fin 2024. Chaque territoire reçoit une part, et le grand Amiénois bénéficie d'environ 400 hectares. Voici la déclinaison de la loi ZAN à ce stade pour la région.

### **22<sup>ème</sup> intervention du public**

*400 Hectares pour le scot du grand amiénois, c'est petit.*

#### **Réponse de Judith Gaston**

Les régions peuvent créer des enveloppes régionales pour des thématiques spécifiques. Les Hauts-de-France ont choisi de dédier une enveloppe à l'industrie, aux inondations et à la reconstruction du littoral. La Zac Jules Verne postule à l'enveloppe industrielle, donc ses 56 hectares seront comptabilisés dans ce quota spécifique et non dans le quota général. Cette organisation régionale pourrait encore évoluer selon les débats nationaux à venir.

### **23<sup>ème</sup> intervention du public**

*La région a arrêté la répartition des droits à artificialiser ? Cela a été officialisé ?*

#### **Réponse de Judith Gaston**

Les grandes enveloppes ont été actées, mais la Région Hauts de France n'a pas encore confirmé l'intégration de cette surface aux Projets d'Envergure Régionale (PER). Le processus administratif est long, car le SRADDET n'a été approuvé qu'à la fin de 2024. La ZAC Jules Verne est une ZAC d'État créée par arrêté préfectoral en octobre 2024, la chambre de commerce étant le porteur et maître d'ouvrage, contrairement à d'autres ZAC gérées par Amiens Métropole. Cette ZAC est multi-sites et gérée en propre par la chambre de commerce, alors que les anciennes ZAC l'étaient en concession pour Amiens Métropole. Sur la nouvelle ZAC, chaque vente de terrain nécessite l'avis du préfet, qui vérifie la vocation industrielle des entreprises. Ce contrôle n'existait pas auparavant, mais désormais aucune entreprise ne peut s'installer sans validation préfectorale. Enfin, il y a toujours une concertation avec la métropole pour l'accueil des entreprises sur la nouvelle ZAC.

## **Atelier les enjeux de mobilité et d'accès au site**

**François Boll** montre que l'enquête de mobilité menée entre octobre 2023 et mars 2024 explore les modes de déplacement dans la métropole d'Amiens. On observe une réduction significative de la part modale de la voiture depuis 10 ans, compensée par une augmentation de l'utilisation du bus et du vélo. Les déplacements domicile-travail représentent seulement 19% des motifs de déplacement total et 96% des trajets se déroulent au sein du grand périmètre amiénois. Cette enquête, soutenue par le CEREMA, révèle qu'il y a peu de flux externes vers le territoire. Les

## En cours de finalisation

graphiques issus de l'étude montrent également des spécificités autour des zones d'activité, notamment concernant la dispersion des salariés.

Les trajets en voiture vers le site de TIAMAT pourront s'effectuer via la RD 167, avec des accès possibles par la D 1029 ou la RD 934. À terme, l'accès par la RD 934 à côté d'Amazon deviendra privilégié. D'ici 2031, une étude prévoit que 665 véhicules passeront en heure de pointe, principalement depuis Amiens et Longueau, avec deux tiers des mouvements en provenance de cette direction. Les analyses de giratoires indiquent qu'en 2022, la capacité de la RD 934 était utilisée à 62%, augmentant à 73% avec 439 véhicules liés à TIAMAT en 2031, sans saturation prévue, puisque la saturation se produit à partir de 80% à 90%. De plus, des alternatives comme le covoiturage, le vélo, ou le bus pourraient minimiser la congestion en heures de pointe.

Cf [Présentation PowerPoint](#)

### **24<sup>ème</sup> intervention du public**

*On est dans le cas le plus défavorable ?*

#### **Réponse de François Boll**

Le cas le plus défavorable a été analysé pour la circulation, en se focalisant sur le ralentissement observé, qui semble être causé par un rétrécissement de voie. Ce passage de deux voies à une seule pouvait accueillir environ 1600 véhicules par heure, et le flux observé était proche de 1400 véhicules, causant des ralentissements mais non liés à la saturation du giratoire. Le giratoire RD 934-RD 167, situé plus loin, avait une utilisation de 62% en 2022, avec une projection à 68% pour le matin et 62% pour le soir en 2031, sans atteindre une saturation. Sur ce giratoire, les voies d'accès et de sortie sont maintenues à deux voies, assurant une capacité d'accueil de 3600 véhicules par heure en heure de pointe, ce qui évite tout problème de circulation.

**François Boll** présente le réseau Ametis de transport en commun, le plan vélo, les possibilités de desserte du site par le train et le plan mobilité.

Cf [Présentation PowerPoint](#).

La zone du projet, située près de l'usine Amazon, envisage un arrêt de bus spécifique à 500 mètres de l'actuel arrêt Amazon, sur la ligne 13, dont la fréquence de passage est actuellement de 60 minutes. Un potentiel ajustement de fréquence pourrait être envisagé selon la demande. Les grandes lignes N1 et autres, bien fréquentées et exploitant des véhicules électriques, resteront au centre-ville. Toutefois, une consigne à vélo sécurisée est proposée pour des trajets combinés.

### **25<sup>ème</sup> intervention du public**

*L'étude sur la mobilité réalisée par Amiens Métropole est-elle faite régulièrement ?*

### **Réponse de François Boll**

Les études sur la mobilité, sont très chères mais sont obligatoires pour élaborer des plans sur 10 ans, et l'évolution est observée sur une période de 14 ans sans études intermédiaires.

### **26<sup>ème</sup> intervention du public**

*Le bus qui dessert actuellement Amazon et qui serait prolongé jusqu'au site TIAMAT, c'est quel bus aujourd'hui ? J'ai vu que c'était une fréquence de 60 minutes. Elle n'est pas déjà saturée, Amazon étant un gros site ?*

### **Réponse de François Boll**

Sans avoir le chiffre précis demandé, l'arrêt du site Amazon n'est pas parmi les moins fréquentés, mais il est loin d'être saturé, la faible cadence de 60 minutes de la ligne limitant le niveau de fréquentation.

### **27<sup>ème</sup> intervention du public**

*Avez-vous effectué des essais pendant les horaires de pointe matinaux pour évaluer l'afflux potentiel de passagers ?*

### **Réponse de François Boll**

C'est assez compliqué, notamment car nous sommes sur des emplois postés. Il est particulièrement ardu d'adapter l'offre de transport à la demande réelle. Même en augmentant l'offre pour une entreprise importante, qui représente 2000 salariés, cela ne correspond pas forcément au besoin sur toute la ligne. La clientèle principale des bus reste essentiellement scolaire. Cette réalité impose une contrainte supplémentaire, avec la nécessité de synchroniser les horaires des bus avec ceux des établissements scolaires, ce qui complique la gestion de l'offre de transport.

### **Complément de Cédric Guillemot**

Avec 2000 salariés et seulement 10 % utilisant le bus, cela fait 200 personnes, soit un bus rempli par poste sur trois équipes, ce qui est déjà un bon résultat. La chance d'avoir la ligne N1 à proximité, rare pour une zone d'activité, permet de combiner bus et vélo. C'est dans cette optique que la métropole a installé une consigne sécurisée à vélo à Glisy pour faciliter les déplacements.

Élodie Legrand confirme que des élèves prennent régulièrement la ligne N1, mais ils ne sont pas très nombreux. L'état actuel des pistes piétonnes et cyclables prêter à débat. D'autres internes utilisent la ligne 13, qui les amène directement sur le site en environ 40 minutes, ce qui reste acceptable. Toutefois, pour relier la zone industrielle à la cité scolaire, le trajet peut prendre jusqu'à une heure.

### **Complément de François Boll**

La métropole discute avec Amazon, qui souhaite des bus parfaitement adaptés à ses horaires de prise et de fin de poste. On essaie de répondre à cette demande, mais on doit veiller à ne pas réduire la desserte des établissements scolaires, ce qui impose un équilibre. Un enjeu similaire existera pour TIAMAT, avec la nécessité de coordonner les horaires pour que les bus puissent desservir les salariés des deux entreprises.

### **28<sup>ème</sup> intervention du public**

*Les élèves viennent de divers quartiers et mettent environ 30 minutes pour rejoindre la cité scolaire. Avec la ligne 14, leur trajet total peut atteindre jusqu'à 1h20 de porte à porte. Des élèves venant d'Albert prennent le train pour leurs stages dans la zone, mais lorsqu'ils doivent aller à pied jusqu'à Amazon, ce qui n'est pas rassurant en hiver. Il est donc essentiel de sécuriser et d'améliorer la ligne. Quelles sont les mesures en étude pour sécuriser la zone ?*

### **Réponse de François Boll**

Il y a quelques années, un travail avait déjà été mené avec le département sur la sécurisation de la RD 934, notamment via un chemin rural en rive sud. Une solution de giratoire régulé avec feux pour permettre la traversée des piétons avait été envisagée, mais jugée inadaptée à cause de la vitesse des véhicules. À l'avenir, la construction d'une passerelle est évoquée comme solution la plus plausible, mais elle nécessiterait d'importants investissements et un cofinancement entre plusieurs acteurs (collectivités, entreprises, CCI, etc.). Des entreprises de ce pôle qui se coordonneraient sur le financement conduiraient à des solutions plausibles.

### **29<sup>ème</sup> intervention du public**

*Seule la partie sud de l'axe semble envisageable en termes d'aménagement. Est-il envisageable de le mettre de l'autre côté ?*

### **Réponse de François Boll**

Le contexte est très interurbain, avec une route nationale où des aménagements ont déjà été faits pour limiter la vitesse à l'entrée de la zone urbanisée. La question de l'intermodalité entre l'arrêt N1 et la zone reste complexe pour Amiens Métropole. Une simple traversée piétonne ne suffira pas : il faudra un équipement spécifique, réalisable grâce aux dénivelés, mais dont le principal enjeu sera le financement. Une alternative par un passage souterrain serait possible, mais elle est jugée trop anxiogène.

### **30<sup>ème</sup> intervention du public**

*Concernant la consigne à vélo, s'agit-il d'un espace réservé aux vélos communaux en location ou bien les particuliers peuvent-ils aussi y garer leur propre vélo ? Est-il possible pour les usagers de déposer leur vélo personnel le matin dans la consigne sécurisée, ce qui favorise l'intermodalité et l'utilisation des modes doux pour tous.*

#### **Réponse de François Boll**

La consigne à vélos est destinée aux vélos particuliers des usagers. Elle contient environ vingt places sécurisées, accessibles via un abonnement annuel au service bus-cyclette. Actuellement, la consigne est peu utilisée.

Les usagers peuvent y déposer leur vélo le matin, mais elle sert principalement pour ce trajet spécifique. Il est difficile d'utiliser la consigne pour d'autres trajets ou usages. Les usagers ont aussi la possibilité de choisir de faire tout leur trajet à vélo s'ils le souhaitent.

### **31<sup>ème</sup> intervention du public**

*La question porte sur les aménagements qui sont prévus chez TIAMAT pour faciliter la venue des salariés à vélo, notamment en matière de capacité de stationnement, de sécurité, et de logistique comme l'accès à des douches et vestiaires pour se changer et stocker leurs affaires.*

#### **Réponse d'Herve Beuffe :**

À ce stade, aucun aménagement spécifique pour les cyclistes n'a encore été prévu, car le projet est encore en phase initiale. Les équipements sanitaires (douches, vestiaires) seront naturellement présents, conformément à la réglementation et à l'activité de l'usine. La réflexion sur la sécurité et l'incitation à venir à vélo reste à approfondir, en lien avec les partenaires concernés. TIAMAT engagera une réflexion en faveur de la mobilité douce, avec des dispositifs adaptés, notamment pour protéger les vélos des intempéries.

### **32<sup>ème</sup> intervention du public**

*La question s'adresse plutôt à Amiens Métropole sur la sécurité des trajets à vélo et à pied, en insistant sur l'importance d'assurer une continuité sécurisée pour les usagers. Il est en particulier essentiel que le dernier kilomètre restant à faire pour arriver à destination soit sécurisé. Comment abordez-vous ce sujet de la sécurisation ? Vous envisagez sur un partage ou non de certaines zones entre piétons et cyclistes ?*

### **Réponse d'Amiens Métropole :**

Lors de l'arrivée d'Amazon, la question de la sécurité des déplacements a été étudiée, avec deux itinéraires possibles : rive nord (impossible à cause d'une bretelle autoroutière infranchissable) et rive sud (où un chemin rural existe déjà).

Le revêtement du chemin sud est correct et peu coûteux à refaire, mais la traversée au niveau du giratoire RD 934 – RD 167 a été refusée par le département, jugée trop complexe en zone interurbaine.

D'autres solutions, comme la traversée régulée par feux, ont aussi été écartées. La seule solution technique viable serait la construction d'une passerelle, facilitée par le dénivelé du terrain sur la rive sud.

Le principal enjeu reste le financement, qui pourrait mobiliser la Région, l'Europe, le Département et des entreprises locales, car le coût dépasserait 1 million d'euros. Ceci est un sujet inscrit dans le plan pluriannuel.

### **33<sup>ème</sup> intervention du public**

*Est ce que cette passerelle serait utilisable en vélo également ?*

### **Réponse de la métropole**

Oui. C'est une passerelle piétons-vélos.

### **34<sup>ème</sup> intervention du public**

*Je travaille dans la zone industrielle au Nord et je trouve le trajet en bus depuis la gare trop long. J'ai entendu parler de la ligne N1, mais selon moi, son extension jusqu'à TIAMAT n'est pas justifiée par le nombre d'employés prévus. J'apprécie l'idée des douches, mais dans mon entreprise elles sont mixtes, ce qui décourage les femmes de venir à vélo alors que le trajet serait rapide. Enfin, je m'interroge : 1 million d'euros pour une passerelle, est-ce comparable aux dépenses faites pour les voitures en termes de maintenance ou de création d'infrastructures ?*

### **Réponse de la métropole**

Je n'ai pas la réponse.

### **35<sup>ème</sup> intervention du public**

*J'avais un projet d'achat à l'extérieur de la ville, mais faire du vélo hors centre me semble risqué, même si je serais prêt à le faire, contrairement à mes partenaires. Je trouve que l'investissement dans les infrastructures cyclables en ville rend les déplacements très confortables, mais dès*

*qu'on s'éloigne, cela devient plus compliqué. Pour le covoiturage, j'ai des collègues qui le pratiquent, mais je ne sais pas combien de personnes sont concernées ni si c'est vraiment efficace.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe**

Je pense que le covoiturage est difficile à rendre efficace pour une collectivité locale. La solution passe probablement par les entreprises d'une même zone qui s'organisent entre elles, comme c'est le cas dans la zone industrielle Nord. Des entreprises s'y fédèrent, optimisent le stationnement et recrutent un opérateur comme Blablacar Daily pour gérer le covoiturage de leurs salariés. Je suis convaincu que dans ce cadre, avec une vraie synergie locale et une bonne communication, le covoiturage peut vraiment marcher.

### **36<sup>ème</sup> intervention du public**

*Ne faudrait-il pas que plusieurs entreprises mutualisent des moyens, comme la création de navettes partant de la gare, pour desservir les entreprises de la zone industrielle, sur les derniers kilomètres.*

### **Réponse d'Hervé Beuffe :**

C'est vrai qu'il faudrait probablement se fédérer à plusieurs pour que ça serve vraiment au plus grand nombre, parce que la difficulté c'est que pour l'action vaille le coup, il faut vraiment avoir une masse critique de gens à transporter.

### **37<sup>ème</sup> intervention du public**

*Ça mérite quand même d'être réfléchi parce vous nous avez dit que le dernier train à Longueau est à 21h20. On a évoqué les horaires de TIAMAT qui finissent à 21h0.0 Il faut se dépêcher pour attraper le dernier train à Longueau à 21h20, ce qui n'est pas évident à pied. J'ai remarqué que certains collègues ont déménagé près des gares pour privilégier le train, car c'est une bonne solution quand on travaille près de la gare d'Amiens. Mais il faut encore pouvoir rejoindre la gare à temps après le travail. Cela montre qu'il reste un vrai défi pour assurer la connexion entre la sortie du travail et les horaires des trains.*

## Temps 5 – Restitutions

Les points saillants issus des échanges lors de chacun des deux ateliers sont les suivants :

### Atelier Pole Jules Verne et aménagement des abords du site

- **Relation entre les 3 parcelles Nord / Centre / Sud** : elles sont totalement indépendantes
- **Projets sur les 2 autres secteurs de la ZAC** : 5 prospects PMI au Nord + Regroupement des activités IGOL
- **Les types de compensations** : Compensation agricole et les Projets agricoles collectifs
- **Lieu de la compensation** : de préférence localement mais tolérance sur le département
- **Possibilité de compenser par de la végétalisation urbaine** : faune et flore n'auraient pu être intégrées en centre-ville
- **Comment compenser la terre artificialisée** : récupération d'une couche de la terre du bois pour la nouvelle plantation, noues et bassins d'infiltration naturelle, création de haies en plus des clôtures
- **Gestion des impacts accidentels sur éco système** : systèmes de rétention, murs coupe-feu, sprinklage. Validations SDIS et Services de l'Etat
- **Les différents accès au site** : Au sud pour la logistique et à l'est pour le personnel
- **Quid de l'Aéroport** : il est hors périmètre de la ZAC et non remis en cause
- **Possibilité d'un accès au Nord de l'A29 en complément de la Ligne N1** : pas d'accès disponible.
- **Quid du ZAN** et catégorie enveloppe dans laquelle s'inscrit la ZAC JV2 : Présentation détaillée du dispositif visant à réduire progressivement les surfaces artificialisées ; 8145 ha pour les Hauts de France, moins forfait national, restent 7417 dont Projet d'Envergure Régionale et Enveloppe territorialisé. 400 ha pour le SCOT
- **Parking végétalisé** : oui mélanges terre - pierres et plantations imposées
- **Panneaux photovoltaïques** : Des panneaux devraient effectivement être intégrés au niveau des toitures
- **Systèmes de recharge pour les véhicules électriques** : La question est en cours d'étude
- **Type de ZAC** : C'est une ZAC Etat créée par le préfet, avec concertation de Amiens Métropole
- **Préconisation architecturale** : Charte d'aménagement depuis la création de la ZAC avec toujours le même architecte qui assure la cohérence par ex de chacun des accès

### Atelier enjeux de mobilité et d'accès au site

- **Evolution des modes de mobilité dans le cadre de l'enquête mobilité réalisée par Amiens Métropole** : il y a moins de voitures et plus de marche

Retrouvez tous les éléments de la concertation sur le site [Accueil - Concertation TIAMAT](#)

## En cours de finalisation

- **Saturation de la ligne 13 qui dessert Amazon ?** : Non elle ne l'est pas du tout
- A-t-on essayé d'**adapter la fréquence de la ligne 13 aux changements de poste** (5 heures-13 heures-21 heures)? :
  - Il est difficile de faire du sur-mesure sur une ligne de bus qui dessert également d'autres endroits. La ligne N1 a davantage de rotation. On peut ensuite mettre à disposition des vélos après son dernier arrêt.
  - Pour faire évoluer les horaires, il faudra regrouper les besoins des industriels de la zone.
- **Le problème est de faire le trajet entre la fin de la ligne N1 et la destination finale** pour les élèves des Lycées techniques qui vont en stage dans les entreprises, par exemple de Edouard Branly à Amazon :
  - Il y a un vrai enjeu à sécuriser la partie entre le dernier arrêt de la N1 et de l'accès à Amazon et/ou Tiamat par voie spécifique piéton/cycliste. Il y a aussi une difficulté pour traverser une voie très passante au niveau du premier rond-point (la bretelle)
  - Il y aura un point de financement si l'on veut faire une passerelle utilisable en vélo (plus d'un million d'euros)
  - Un tunnel est moins souhaitable car c'est relativement anxiogène
- Est-ce que les **consignes à vélo sécurisées de la ligne N1** sont pour les vélos privés ? : Oui elles sont destinées aux vélos particuliers
- **Tiamat va-t-il favoriser l'usage du vélo (abris, douche, ...)** ?
  - Tiamat mettra les douches proportionnellement à l'activité qui seront aussi utilisables pour cet usage, et nous pourrons prévoir les infrastructures nécessaires.
  - Cependant l'employeur doit s'assurer que les employés qui se déplaceront en vélo le feront en sécurité, et cela nécessitera probablement des aménagements
- **L'accès en bus est trop long.**
- Il faut prévoir des **douches homme/femme** sinon les femmes ne viendront pas en vélo si les douches sont mixtes
- Difficile de quantifier **l'impact du covoiturage**
- Existe-t-il des **navettes privées pour faire les trajets gare/entreprises** ? : Pas à ce jour, c'est du ressort des industriels qui devront se fédérer.
- Les **horaires des trains sont limités pour ceux qui terminent à 21h** (21h20), il faudrait faciliter le trajet pour que le personnel ne rate pas le train.