**Notre avis sur la Zone d’Aménagement Concertée Plaine Saulnier : développement d’un centre de logistique durable**

En préambule, veuillez noter que **cet avis porte sur la ZAC hors CAO**. Cette partie de la ZAC n’étant pas dans le périmètre des JOP, la métropole prévoit que les travaux débutent en 2024 pour s’achever à l’horizon 2032. Aussi, il est possible et même **indispensable de repenser le projet urbain** d'autant que la crise du Covid-19 que nous traversons nous invite à repenser nos choix économiques et nos investissements publics.

* **Caractéristiques actuelles : une offre de bureaux surdimensionnée et une pollution dépassant les seuils autorisés**

Un **rapport de la DRIA datant de juin 2019** et portant sur le développement tertiaire et la cohérence territoriale de Plaine Commune a mis en évidence que :

* L’offre de bureaux était surdimensionnée au niveau de Plaine Commune
* Le taux de bureaux vides était supérieur à la moyenne régionale
* La population ne bénéficiait pas des emplois créés (ou rapatriés) dans ces bureaux

*Lien vers le rapport cité :* <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/plaine-commune-quel-developpement-tertiaire-a-a5692.html>)

De plus, tous les rapports traitant de la qualité de l’air aboutissent au même résultat :  **les taux de pollution atmosphérique sont supérieurs au seuil légal** et parmis les plus élevés de France. De quoi remettre en cause la construction d’un quartier de vie avec habitations et bureaux.

Alors que la rapport de la DRIA préconise 1m2 de bureau pour 3m2 d'habitation, on peut s’inquiéter que le choix de métropole soit de construire un nouveau pôle tertiaire avec :

* 58% de bureaux
* 17% destinés à l’habitation

Lors des réunions publiques, vous nous avez expliqué que la pollution étant trop élevé, les habitant.e.s devraient être protégés de la pollution par une enceinte de bureaux ce qui est repris dans votre rapport.

On imagine que c’est cette tentative d’évitement qui a conduit à ce choix qui nous apparaît comme hors sol. A contrario, **nous proposons un projet qui transforme les contraintes spatiales ( enclavement et autoroutes) en atout.**

* **Notre proposition : un centre de logistique durable**

Comme nous l'avons rappelé, la parcelle située au croisement entre l’A1 et l’A86 est extrêmement enclavée et polluée limitant considérablement ses possibilités d’usages.

A contrario, ce positionnement pourrait devenir son principal atout car le terrain est idéalement situé pour permettre une **activité de logistique urbaine**. Ajoutant à cela le projet voisin de **reconfiguration de l'échangeur A1/A86** qui reste à finaliser pour diminuer le trafic de transit. Un tel projet permet:

* D’éviter tout transit de camions en dehors des autoroutes
* De procéder aux déchargements des camions en provenance de l’A1 ou de l’A86
* De reconditionner les marchandises destinées au territoire dans des vélos cargos
* D’être en conformité avec les exigences de ZFE sur la limitation de circulation de certain type de véhicules

A plus long terme, le faisceau de voies ferrées qui jouxte la parcelle pourrait lui aussi être exploité afin de développer le **fret ferroviaire**. Il en est de même pour les voies fluviales avec la proximité de la Seine et surtout du canal St-Denis.

Soulignons que l'APUR a produit en 2018 une étude ( sur les questions d'innovations durables pour la logistique urbaine en lien avec les JOP Paris 2024) qui préconise le développement de l'acheminement des marchandises par voie ferrées et fluviales.

*Lien vers l’étude APUR*

[*https://www.apur.org/fr/nos-travaux/jeux-paris-2024-accelerateurs-innovations-durables-logistique-urbaine*](https://www.apur.org/fr/nos-travaux/jeux-paris-2024-accelerateurs-innovations-durables-logistique-urbaine)

* **Les enjeux : développement économique et emploi local**

Le rapport de la DRIA ( voir supra) est très clair, il met en évidence :



Votre projet augmentera encore ce déséquilibre. Dans l’hypothèse où les bureaux puissent être loués, les emplois que vous allez créer ou plus vraisemblablement déplacer ne bénéficieront pas aux habitant.e.s du territoire. Pire encore, la **mobilité générée par ces emplois ne fera qu'accroître la pollution** surtout si le recours à la voiture individuelle continue à être encouragée comme nous l'avons constatée sur des projets connexes ( FUP, échangeur A1- A86, etc).

Au contraire, notre projet crée **des emplois dans la logistique non délocalisables et accessibles à la population locale** largement frappée par le chômage. Une telle organisation diminue les distances domicile/travail favorisant les mobilités actives dont le vélo et désaturant les autres modes de transport. **Rapprocher les travailleur.se.s de leur lieu de travail est un enjeu essentiel trop souvent négligé.**

D’une manière générale, les **activités associées aux vélos ( logistique, réparation, etc) sont créatrices d’emplois**. Nous avons tout intérêt à développer ce secteur d'activité sur notre territoire et à former nos habitant.e.s à ces savoirs-faire. Notons d'ailleurs que les structures locales y sont prêtes. Par exemple, les Régies de quartier de Stains ou Saint-Denis sont des entreprises d'insertion qui développent la cyclo-logistique à l’échelle du territoire.

* **Un projet actuel, essentiel et facile à réaliser**

La Mairie de Paris a vendu cette parcelle à la Métropole pour lui permettre de **réaliser un projet d’envergure métropolitain** : le terrain est totalement public et libre.

Nous savons par ailleurs que l’EPT, **Plaine commune, travaille à la réalisation d’une “centrale du dernier km”**, projet qui semble difficile à concrétiser alors qu’il a sous ses pieds le terrain parfait!

Les livraisons de colis à domicile explosent mais la plupart se font en camionnettes, raison pour laquelle le **Ministère de la transition écologique et solidaire a sélectionné le projet porté par la FUB** (Fédération des Usagers de la Bicyclette) dans le cadre du programme CEE (Certificats d'Économie d'Énergie). Ce projet nommé **ColisActiv’** vise en une *“Expérimentation à échelle réelle d’un mode de livraison durable et décarboné de colis sur les derniers kilomètres par la mobilité active, et notamment* ***le vélo en particulier dans les agglomérations bénéficiant d’une feuille de route qualité de l’air*”.** Evidemment, notre territoire est pleinement concerné par cette expérimentation qui s’achèvera en 2022 c’est à dire bien avant le début des travaux.

Par cet avis, nous souhaitons rappeler **que le vélo** notamment le cargo **est une solution de logistique urbaine en plein développement encouragé par l’état.** Les collectivités territoriales que vous représentez doivent prendre cette solution au sérieux et réfléchir à la façon de l'intégrer dans les projets en cours.

*Source, site du Ministère*

[*https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transition-energetique-elisabeth-borne-annonce-soutien-letat-12-nouveaux-programmes-deconomies*](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transition-energetique-elisabeth-borne-annonce-soutien-letat-12-nouveaux-programmes-deconomies)*)*

* **Conclusion : un projet soumis à la consultation hors sol et anachronique**

Votre projet n'intègre ni les évolutions sociétales ni des spécificités locales, et encore moins les enjeux environnementaux qui s’avèrent cruciaux aujourd'hui. Pour cette partie de la ZAC, il n’y a aucune raison de se précipiter. On peut tout à fait envisager un projet en 2 temps: une partie de l’aménagement ou un équipement provisoire pourrait être **opérationnel dès 2024 pour assurer une partie des aspects logistiques associés aux JOP** puisadaptation faite en phase héritage.

**Votre projet va à l'encontre des attentes exprimées par les habitant.e.s, des besoins du territoire et des enjeux environnementaux. Il doit être totalement revu en tenant compte des études menées (qualité de l’air, DRIA, etc), des directives de l’Etat, des attentes des habitant.e.s et des propositions des associations.**

**Paris en Selle - Plaine Commune**

plainecommune@parisenselle.fr

https://twitter.com/EnPlaine