



**DOSSIER  
DE PRESSE**



# Sommaire

- Édito** ..... 4
- SCoT Métropolitain** ..... 5
- Calendrier** ..... 7
- 12 orientations** ..... 8
- Chiffres-clés** ..... 20
- Cartes du SCoT** ..... 21
- Glossaire** ..... 22



# Édito



## Patrick OLLIER

*Ancien Ministre*

*Président de la Métropole du Grand Paris*

*Maire de Rueil-Malmaison*

La Métropole du Grand Paris vient de fêter ses 5 ans et s'affirme tous les jours comme l'élément moteur de multiples initiatives métropolitaines: maîtrise d'ouvrage du futur Centre Aquatique Olympique (CAO) et de la ZAC Plaine Saulnier, amélioration de la qualité de l'air grâce au remplacement de véhicules polluants par des véhicules propres avec « Métropole Roule Propre! », développement de pistes cyclables avec le Plan Vélo Métropolitain, accélération des actions en matière de transition énergétique par le financement de solutions innovantes... En outre, la Métropole a lancé la plus grande consultation d'Europe en matière d'aménagement et d'urbanisme avec l'appel à projets « *Inventons la Métropole du Grand Paris* », dont la troisième édition, déjà lancée, va permettre d'amplifier cet élan.

Par ailleurs, la Métropole du Grand Paris élabore de grands documents de planification qui organisent la zone dense urbaine pour les années à venir en matières, entre autres, de transport, de nature en ville, de prévention des risques, de transition écologique, d'habitat ou de numérique. Tous ces schémas stratégiques dépendent d'un même cadre de référence, qui est le socle de cette planification. Il s'agit du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) qui est l'instrument de définition et de mise en cohérence de l'ensemble des politiques métropolitaines.

Ce SCoT, que j'ai conduit avec l'appui de Pierre-Yves MARTIN, Conseiller métropolitain délégué à la Cohérence Territoriale, Maire de Livry-Gargan, est le premier document de planification urbaine réfléchi à l'échelle du territoire et du bassin de vie métropolitain. Jusqu'alors, les évolutions de ce territoire étaient encadrées à l'échelle communale par le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ainsi qu'à l'échelle intercommunale avec le Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi).

Aujourd'hui, il s'agit de doter notre territoire d'une vision d'aménagement métropolitaine dans un contexte sanitaire, environnemental et économique qui nécessite d'envisager l'avenir autrement. La Métropole du Grand Paris, ce sont 7,2 millions d'habitants et plus de 4 millions d'emplois qui partagent un territoire où l'urbanisation est continue. Il s'agit d'améliorer le cadre de vie et d'augmenter les possibilités d'emploi pour tous.

Un des enjeux principaux de ce SCoT est la construction d'une métropole résiliente face aux aléas climatiques, aux risques naturels, technologiques et sanitaires. Il aspire à une métropole accueillante pour tous, qui réduit les déséquilibres et les inégalités territoriales. Notre document d'urbanisme doit donc être un SCoT d'accompagnement, de rénovation, de réparation, de régulation, d'innovation et d'expérimentations pour rendre nos villes plus inclusives, plus vivables, plus robustes et résilientes.

Ce chantier, que l'on peut qualifier d'historique, la Métropole du Grand Paris le conduit mais ne le réalise pas seule. C'est avec l'ensemble des Maires, des personnes publiques associées, des acteurs locaux, du monde économique et l'État, que nous sommes en train de construire la Métropole de demain.

Bien cordialement  
à vous

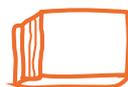
# SCoT Métropolitain

## QU'EST-CE QUE LE SCoT MÉTROPOLITAIN ?



### Un document inédit par son envergure

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) métropolitain est un document qui organise le développement de la Métropole du Grand Paris pour les 15 à 20 ans à venir.



### Un document réglementaire

Le SCoT de la Métropole du Grand Paris doit être compatible avec le Schéma directeur de la Région Île-de-France (SDRIF), et les PLUi doivent être compatibles avec le SCoT métropolitain.



### Une compétence définie par la loi\*

La Métropole du Grand Paris exerce de plein droit, en lieu et place de ses communes membres, la compétence en matière d'aménagement de l'espace métropolitain, qui comprend notamment l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale.

\* La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (dite loi NOTRe).



### Un document politique

Il porte une vision partagée du devenir du territoire métropolitain.

## LE SCoT SE COMPOSE DE 4 DOCUMENTS



### Le Rapport de présentation

Il contient notamment le diagnostic, l'évaluation environnementale du projet, une analyse des besoins en logements et activités, une analyse de la consommation d'espaces.



### Le DOO (Document d'Orientation et d'Objectifs)

Il est la mise en œuvre du PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable) et constitue son « volet réglementaire ».



### Le PADD (Projet d'Aménagement et de Développement Durable)

Il porte la vision partagée et le projet politique du devenir du territoire métropolitain. Il met en cohérence l'ensemble des politiques d'aménagement et de développement durable métropolitaines et fixe les objectifs.



### Le CdR (Cahier de Recommandations)

Il porte sur la présentation du règlement, l'identification des catégories de zonage, les règles d'urbanisme et les documents graphiques du PLUi: trouver un langage commun.

## QUELS SONT SES DOMAINES D'INTERVENTION ?

Le SCoT repose sur une démarche agile qui facilite le dialogue entre les communes, les territoires, les habitants et la Métropole. Il met en cohérence les

politiques publiques d'aménagement et de développement.



## SDRIF, SCoT ET PLU(i) : QUELS LIENS ?

### Des documents complémentaires

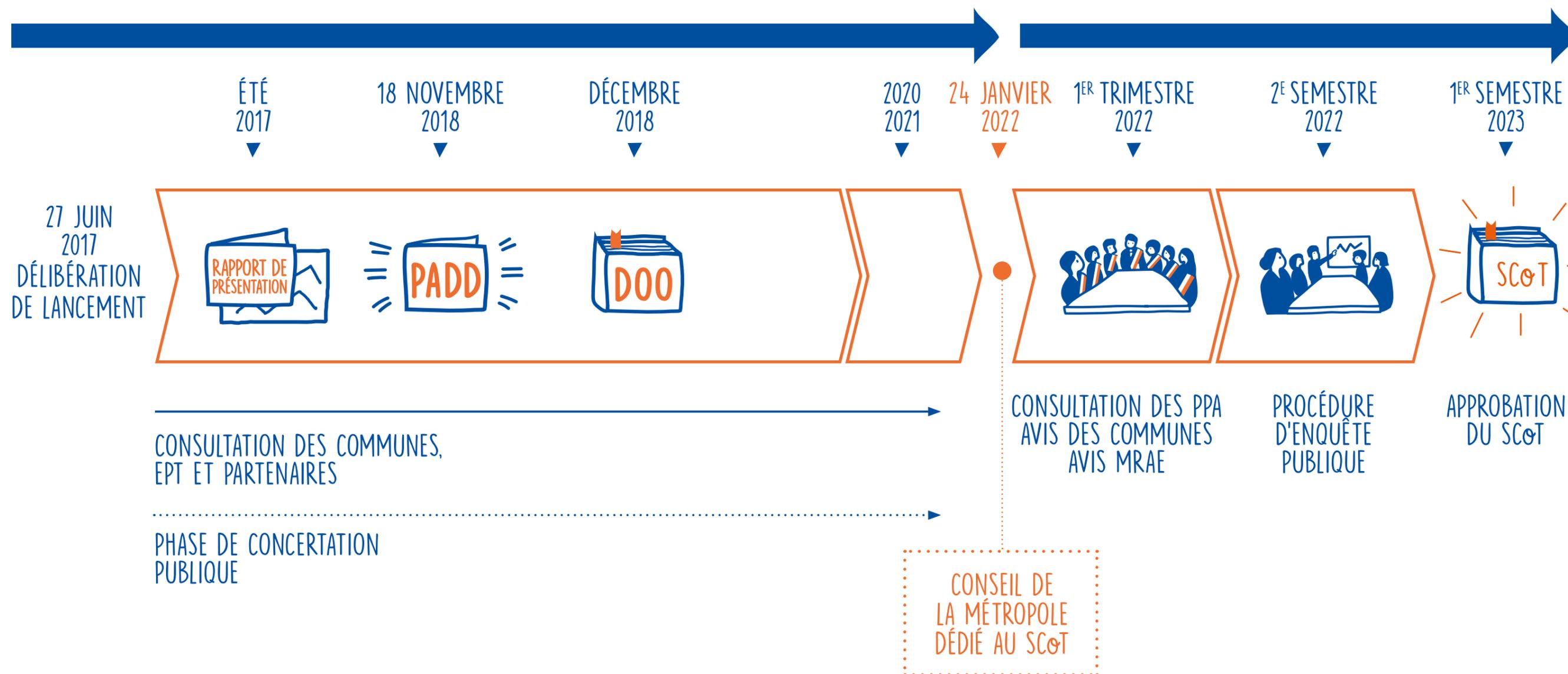
- Le SDRIF est un document de planification régionale avec lequel le SCoT doit être compatible et non pas conforme.
- Le SCoT définit un projet à l'échelle d'un bassin de vie, avec un horizon de 15 à 20 ans.

- Le PLU(i) est établi à l'échelle du territoire et réglemente l'affectation des sols. Il est le document de référence, opposable à toute demande d'autorisation d'urbanisme. Entre le PLU(i) et le SCoT, c'est un rapport de compatibilité et non de conformité qui s'applique.

# Calendrier

PHASE D'ÉLABORATION DU SCoT

PHASE D'EXAMEN DU SCoT



# 12 orientations

## 1. Conforter une Métropole polycentrique, économe en espaces et équilibrée dans la répartition de ses fonctions

La Métropole du Grand Paris est marquée par des déséquilibres dans la répartition des espaces verts, des équipements, des logements, de l'emploi, des commerces et des services de proximité sur le territoire. Les grandes fonctions urbaines (résidentielles, économiques, productives...) sont concentrées à différents endroits, ce qui occasionne de nombreux déplacements pour les métropolitains.



**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- Garantir la mixité des fonctions sur tout le territoire, pour que chaque Métropolitain puisse se loger, travailler, et avoir accès aux différents équipements, commerces et services de proximité dans un même périmètre.
- Renforcer le polycentrisme de la Métropole en confortant les centralités existantes (centres-villes, centres de quartiers) et en créant de nouvelles centralités bien desservies par les transports en commun, notamment autour des futures gares du Grand Paris Express.
- Limiter la consommation d'espaces naturels, forestiers et agricoles pour garantir l'équilibre entre les espaces urbanisés et les espaces naturels.





## 2. Embellir la Métropole et révéler les paysages, renforcer la présence de la nature et de l'agriculture en ville, renforcer le développement de la biodiversité en restaurant notamment des continuités écologiques telles que les trames vertes et bleues, tout en offrant des ilots de fraîcheur et la rétention de l'eau à la parcelle

Aujourd'hui, les espaces naturels représentent 14 % du territoire métropolitain et 86 % des sols sont artificialisés. Or les espaces boisés, les parcs et les jardins, les fleuves, les cours d'eau et les zones humides... sont de véritables réservoirs de biodiversité. Ils participent à la qualité de vie des métropolitains et permettent de lutter contre les effets du changement climatique.

### Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :

- Préserver et créer des espaces verts sur l'ensemble de la Métropole en veillant à les rendre accessibles au plus grand nombre pour que chaque Métropolitain puisse en bénéficier quotidiennement.
- Préserver la biodiversité et lutter contre les effets du changement climatique en renforçant la Trame Verte et Bleue, c'est à dire la continuité écologique entre tous les espaces naturels, y compris dans le cœur des villes (parcs, espaces végétalisés, coulées vertes, cours d'eau, zones humides...).
- Protéger les espaces agricoles existants et permettre le développement de l'agriculture urbaine.





### 3. Permettre aux quartiers en difficulté de retrouver une dynamique positive de développement

La réduction des inégalités et l'intégration des quartiers en difficulté dans la dynamique métropolitaine constituent des enjeux majeurs pour la Métropole. Elles nécessitent de mobiliser plusieurs leviers: des actions sociales et économiques, l'amélioration et la diversification de l'offre de logements de commerces, d'équipements, de services, ainsi qu'un meilleur accès aux transports en commun.

**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- Désenclaver les quartiers isolés par une meilleure desserte en transports en commun, la réduction des coupures urbaines et le développement des mobilités douces.
- Accompagner la transformation des quartiers en difficulté en rénovant et réhabilitant les bâtiments et les espaces publics tout en créant de nouveaux équipements et espaces verts.
- S'assurer du maillage en équipements (publics, culturels, sportifs...), commerces de proximité, et services de proximité dans ces quartiers.





#### **4. S'appuyer sur les nouvelles technologies et les filières d'avenir pour accélérer le développement économique, la création d'emplois et la transition écologique**

La Métropole du Grand Paris est un des leaders européens en matière de numérique et d'industries créatives. L'innovation est un puissant moteur de développement territorial, et un levier pour construire la ville de demain, plus écologique, inclusive et solidaire. La Métropole accueille déjà de nombreux espaces favorables à l'innovation, qui permettent les rencontres et les synergies entre différents acteurs, favorisent la création d'emplois et l'installation de nouvelles entreprises. Une offre qui doit toutefois être développée et mieux répartie sur le territoire.

**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- S'appuyer sur les filières d'avenir pour accélérer le développement économique du territoire et la transition écologique.
- Favoriser le développement, sur l'ensemble du territoire métropolitain, des lieux de rencontre et d'espaces de travail partagés pour les différents acteurs de l'innovation (universités, entreprises innovantes, acteurs de l'économie sociale et solidaire...).
- Développer les infrastructures numériques fixes et mobiles dans les territoires et réserver les espaces nécessaires pour le stockage de la data, deux conditions indispensables pour le développement des nouvelles technologies.



## 5. Mettre en valeur la singularité culturelle et patrimoniale de la Métropole du Grand Paris au service de ses habitants et de son rayonnement dans le monde

En tant que première destination touristique mondiale, la Métropole du Grand Paris rayonne non seulement par les événements d'envergure internationale qu'elle accueille (COP21, JOP 2024...), mais également par la richesse et la diversité de son patrimoine historique, architectural, culturel, et naturel. Un patrimoine métropolitain dont tous les atouts, toutes les singularités sont à révéler et à valoriser.



### Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :

- Faire de la culture et de la création un moteur du développement du territoire et de fabrique de la ville au service de tous les Métropolitains.
- Révéler, préserver et valoriser le patrimoine et les paysages pour consolider les destinations touristiques existantes, et en créer de nouvelles sur tout le territoire métropolitain.
- Rendre les différents équipements culturels plus visibles et accessibles, au service de tous les habitants et usagers de la Métropole.



Architecture : VenhoevenCS + Atelier 213/4 - Image : Proloog



## 6. Offrir un parcours résidentiel à tous les Métropolitains

Dans un marché immobilier toujours plus tendu, la Métropole doit permettre à l'ensemble de ses habitants de trouver un logement adapté à leurs besoins et à des prix raisonnables. Le rééquilibrage de l'offre sur le territoire métropolitain et la construction de nouveaux logements, notamment sociaux, sont des enjeux majeurs.

### Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :

- Encourager la production de logements, notamment sociaux, pour proposer une offre qualitative, diversifiée, bien desservie et adaptée à tous les Métropolitains, quels que soient leur âge, leurs revenus et leurs besoins spécifiques.
- Développer l'offre d'hébergement (urgence, résidence sociale, intermédiation locative) sur l'ensemble de la Métropole.
- Lutter contre l'habitat indigne et la précarité énergétique en accélérant la rénovation des parcs de logements public et privé.



## 7. Agir pour la qualité de l'air, transformer les modes de déplacement et rendre l'espace public paisible

Avec 1,4 million de Métropolitains exposés à un air de mauvaise qualité, et 77 % des Métropolitains exposés à des niveaux élevés de bruit, la lutte contre les pollutions et les nuisances constitue un défi majeur pour la Métropole du Grand Paris. La mise en place du Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM), de la Zone à Faibles Émissions (ZFE) et du Plan de Prévention du Bruit (PPBE) concourent notamment cette lutte.



**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- Limiter l'exposition des personnes les plus vulnérables, au bruit et aux grandes infrastructures polluantes, notamment en favorisant le développement de zones calmes et végétalisées.
- Réduire l'usage de véhicules individuels en favorisant le développement des transports en commun, des mobilités douces et de l'intermodalité (l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement).
- Favoriser la marchabilité en adaptant les espaces publics aux piétons et aux mobilités douces, en garantissant la sécurité et la paisibilité de ces espaces.





## 8. Renforcer l'accessibilité de tous à tous les lieux en transports en commun et tisser des liens entre territoires

Dans la Métropole du Grand Paris, les transports en commun constituent le mode de déplacement le plus utilisé devant la marche à pied et la voiture. Le développement et la complémentarité des modes de transports sont des enjeux majeurs pour la Métropole, tant au regard de la lutte contre le changement climatique que de l'amélioration de la qualité de vie. À ce titre, le Grand Paris Express est un projet structurant qui permettra de faciliter les trajets quotidiens de nombreux métropolitains en connectant l'ensemble des territoires de la Métropole du Grand Paris.

**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- Créer la « ville du quart d'heure » en soutenant les grands projets d'infrastructures de transport, tels que le Grand Paris Express, pour que tous les lieux de la Métropole soient accessibles par les transports en commun.
- Agir pour la mobilité durable en créant les conditions nécessaires pour le développement des modes actifs, de l'intermodalité et des modes partagés. Il s'agit notamment de transformer les grandes voies et les infrastructures urbaines (autoroutes, RN, RD...) en boulevards urbains.
- Favoriser la marchabilité en adaptant les espaces publics aux piétons et aux personnes à mobilité réduite, en résorbant les coupures urbaines et les nuisances, et en réduisant la place de la voiture en ville.





## 9. Confirmer la place de la Métropole comme une première créatrice de richesse en France en confortant les fonctions productives et la diversité économique

Face à une forte pression foncière, les activités productives et logistiques sont progressivement repoussées en dehors de la ville dense. Inversement les activités tertiaires, les pôles de bureaux, s'y développent massivement. Or la diversité économique au sein du territoire métropolitain est garante de son équilibre et de son attractivité.

**Pour répondre à cette orientation, le SCOt définit notamment des dispositions visant à :**

- Maintenir et renforcer la diversité économique sur le territoire, en veillant au bon équilibre des activités productives artisanales, services et commerciales.
- Permettre le renouvellement des zones d'activités existantes, et organiser la création de nouvelles, en répondant à des exigences de desserte (notamment en transport en commun), de mixité fonctionnelle, de qualité architecturale et environnementale.
- Préserver et consolider les sites logistiques existants et réserver des espaces fonciers pour la création de nouveaux sites nécessaires au bon fonctionnement de la Métropole.





## 10. Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse d'économie circulaire et de réduction des déchets

L'économie circulaire propose de repenser nos modes de production et de consommation pour limiter le gaspillage des ressources, notamment grâce au réemploi des matériaux et à la valorisation des déchets. À l'échelle du territoire métropolitain, le développement de l'économie circulaire doit permettre de valoriser les ressources locales et de réduire la dépendance de la Métropole vis à vis des territoires voisins.

**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- Engager la Métropole dans une stratégie de sobriété et d'économie circulaire en favorisant la création d'espaces dédiés à la collecte et à la valorisation des déchets, à toutes les échelles.
- Favoriser le réemploi et l'utilisation de matériaux recyclés, biosourcés ou locaux pour limiter la consommation de ressources en matériaux.
- Réserver des emplacements pour la logistique urbaine et favoriser l'approvisionnement en circuit court.



## 11. Organiser la transition énergétique

Pour faire face au réchauffement climatique, la Métropole du Grand Paris s'est engagée, à travers son Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM), à atteindre l'objectif de neutralité carbone en 2050. Cela revient à réduire par 4 ses émissions de gaz à effet de serre en conduisant des actions dans tous les domaines: transports, rénovation énergétique des bâtiments, développement des énergies renouvelables, logistique urbaine, etc.



**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

- Faire en sorte que tous les bâtiments neufs répondent aux enjeux de la transition énergétique (critères d'éco-conception, conception bioclimatique, production d'énergie) et encourager la rénovation énergétique des bâtiments existants, dans le respect des objectifs fixés par le Plan Climat Air Énergie Métropolitain (PCAEM).
- Développer les systèmes mutualisés de récupération et de production d'énergie pour tendre à un système multi-énergies plus durable.
- Engager les grands services urbains (déchets, eau, énergie, logistique) dans la transition énergétique afin de préserver les ressources et produire de l'énergie sur le territoire.





## 12. Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales, notamment par l'arrêt de la consommation et la reconquête des espaces naturels, boisés et agricoles

L'adaptation de la Métropole face aux différents risques naturels et technologiques constitue un enjeu majeur pour le territoire et ses habitants. En effet, outre des épisodes caniculaires récurrents, le territoire métropolitain est exposé au risque inondation.

**Pour répondre à cette orientation, le SCoT définit notamment des dispositions visant à :**

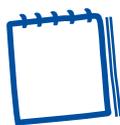
- Réduire la vulnérabilité de la Métropole en réduisant l'exposition des populations et des grands services urbains aux risques naturels et technologiques.
- Construire un territoire résilient face aux risques (inondation, îlots de chaleur, pollutions...) en luttant contre l'imperméabilisation des sols et en favorisant la nature en ville.
- Intégrer la notion de risque dans tous les projets d'aménagement du territoire (adaptation du bâti, formes urbaines, sensibilisation).



# Chiffres-clés

## Le SCoT c'est

4 ANS  
DE TRAVAIL  
ITÉRATIF ET  
COLLABORATIF



PLUS DE  
160 RÉUNIONS  
DE CONCERTATION  
ET D'ASSOCIATION



450 ÉLUS  
MÉTROPOLITAINS,  
COLLECTIVITÉS  
ET PERSONNES  
PUBLIQUES  
ASSOCIÉES (PPA)  
CONSULTÉS



PLUS DE 160  
CONTRIBUTIONS

PLUS DE  
200 000 VISITES  
SUR LA PLATEFORME  
DU SCoT



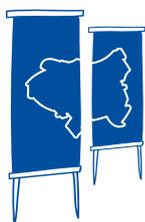
35 VILLES VISITÉES  
PAR LE BUS DU SCoT



12 VISITES  
SUR DES SITES  
EMBLÉMATIQUES



14 ATELIERS  
THÉMATIQUES



12 RÉUNIONS  
PUBLIQUES



1300  
QUESTIONNAIRES  
RECUEILLIS



# Cartes du ScoT

## Carte 1

Veiller à un développement équilibré dans les projets sur le territoire métropolitain

## Carte 2

Protéger et mettre en valeur les paysages de la Métropole du Grand Paris

## Carte 3

Tisser des liens entre territoires

## Carte 4

Maîtriser les risques et lutter contre les dégradations environnementales

## Carte 5

Engager le territoire métropolitain dans une stratégie ambitieuse de transition énergétique d'économie circulaire et de réduction des déchets

## Carte 6

Renforcer la place de la nature et développer la trame verte et bleue

Consultez l'ensemble des cartes en ligne



<https://sharing.odrive.com/share-access/sharings/NkuOaKkk.mqzOqpYU#/filer/share-access/gy9mMn4j1Kg>

# Glossaire

## Continuité écologique

Les continuités écologiques correspondent à l'ensemble des zones vitales (réservoirs de biodiversité) et des éléments qui permettent à une population d'espèce de circuler et d'accéder aux zones vitales (corridors écologiques).

## Économie circulaire

L'économie circulaire désigne un modèle économique dont l'objectif est de produire des biens et des services de manière durable, en limitant la consommation et les gaspillages de ressources (matières premières, eau, énergie) ainsi que la production des déchets. Il s'agit de rompre avec le modèle de l'économie linéaire (extraire, fabriquer, consommer, jeter) pour un modèle économique «circulaire».

## Entrées de villes

La notion d'entrée de ville dans le SCoT métropolitain fait écho à l'ensemble des espaces tampons ou interfaces entre les communes situées en périphérie de la Métropole et les territoires avoisinants. Généralement marqués par une organisation autour d'axes routiers structurants et un faible traitement de l'espace public, ce sont souvent des espaces linéaires dont l'aménagement est favorable à la voiture. Ces entrées de ville peuvent être le lieu d'implantation de nombreux commerces et d'activités qui y trouvent un effet vitrine et bénéficient d'une bonne accessibilité.

## Filières d'avenir

On entend par filières d'avenir celles dans lesquelles les entreprises métropolitaines ont vocation à prendre les premières places mondiales sur les segments de produits et services innovants à forte valeur ajoutée et forte croissance, parmi lesquelles l'ingénierie des systèmes complexes et logiciels, la création numérique, les véhicules décarbonés et intelligents, l'éco construction et quartiers à forte performance environnementale, les dispositifs médicaux, la valorisation des déchets, et l'alimentation.

## Hub logistique

Un hub logistique est une plateforme centrale du réseau logistique qui concentre les flux venant des entrepôts et des e-commerçants, trie par zone géographique et envoie vers le niveau de plateforme inférieur.

## Quartier en difficulté

On désigne par le terme de quartier en difficulté, des quartiers qui concentrent un certain nombre de difficultés liées à une mauvaise desserte parfois causées par la présence de coupures urbaines. Depuis ces quartiers, l'accès à des équipements (sanitaires, sportifs, d'enseignement, culturels...), des services ou des pôles d'emplois est compliqué. Ces quartiers, peu attractifs, peuvent également connaître un vieillissement de leur patrimoine bâti et/ou de leurs espaces publics. Les quartiers inscrits en « politique de la ville » et les copropriétés dégradées et des zones pavillonnaires concernées par la division de logements sans autorisation (phénomène des « grands ensemble horizontaux») en font notamment partie.

## Renaturation

La renaturation est l'ensemble des mesures et des travaux entrepris pour redonner un aspect proche de l'état naturel d'origine lorsque le milieu a été perturbé ou s'est dégradé au cours du temps. Elle consiste à retrouver une faune et une flore diversifiées, un tracé et des berges proches de l'état naturel, une eau de bonne qualité et permet de réduire l'impact des crues par le ralentissement et l'infiltration des eaux.

## Trame verte et bleue

La trame verte et bleue est le réseau écologique formé de continuités écologiques terrestres et aquatiques identifiées au travers de démarches de planification ou de projet à chaque échelle territoriale pertinente. C'est un outil d'aménagement durable du territoire. La trame verte et la trame bleue ont pour objectif d'enrayer la perte de biodiversité en participant à la préservation, à la gestion et à la remise en bon état des milieux nécessaires aux continuités écologiques, tout en prenant en compte les activités humaines, et notamment agricoles en milieu rural, ainsi que la gestion de la lumière artificielle la nuit. Elles doivent permettre aux espèces animales et végétales de se déplacer pour assurer leur cycle de vie et favoriser leur capacité d'adaptation. Les composantes de la trame verte et bleue sont définies par les dispositions de l'article L.371-1 du Code de l'environnement.



Plus d'informations sur le SCoT  
[metropolegrandparis.fr/scot](https://metropolegrandparis.fr/scot)

**Contact presse**  
[presse@metropolegrandparis.fr](mailto:presse@metropolegrandparis.fr)

---

**Métropole du Grand Paris**

17 avenue Pierre Mendès-France  
75013 Paris - T. 01 82 28 78 00

[www.metropolegrandparis.fr](http://www.metropolegrandparis.fr)

