

# Contribution de la Société du Grand Paris au SCoT métropolitain

---

*L'exposé de motifs de la délibération du conseil métropolitain du 23 juin 2017 prescrivant l'élaboration du SCOT de la Métropole du Grand Paris, dispose que « l'un des projets majeurs [du territoire métropolitain] est le développement du réseau de transport en commun Grand Paris Express qui, d'une part confortera le positionnement de la Métropole du Grand Paris dans le concert des métropoles mondiales et, d'autre part, grâce à une mobilité accrue et performante, contribuera à l'amélioration des conditions de vie de l'ensemble de ses habitants, renforcera l'accès des populations à l'emploi et favorisera leur parcours résidentiel, tandis que la mise en réseau et la desserte des territoires contribuera à la cohésion de la métropole.*

*Alors que la réalisation du Grand Paris Express est entrée dans la phase des chantiers, le SCOT devra appréhender l'ampleur des mutations urbaines qu'il va provoquer ».*

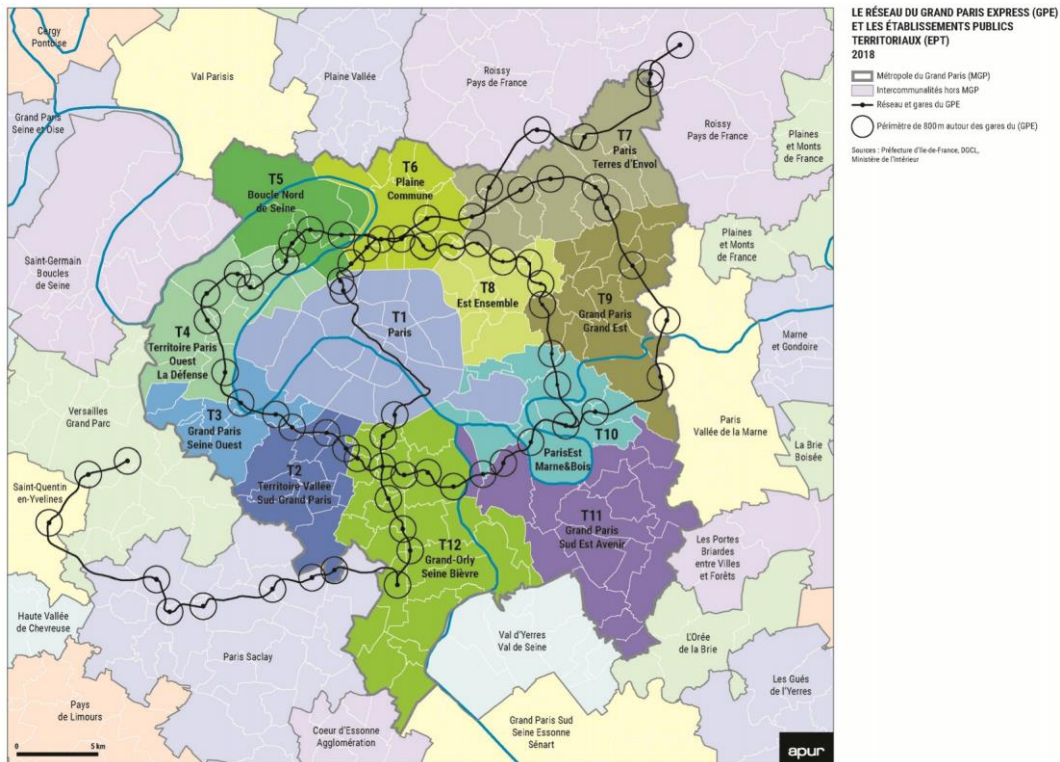
*La Société du Grand Paris, chargée par la loi du 3 juin 2010 de la réalisation du Grand Paris Express, a souhaité par cette contribution préciser en quoi le Grand Paris Express est un projet structurant du territoire métropolitain et à quelles conditions le SCOT peut en renforcer les effets.*

*La Société du Grand Paris s'est appuyée pour développer cette analyse sur quatre années d'études conduites à la demande de son Comité stratégique qui rassemble les maires de toutes les communes desservies par le futur réseau et en partenariat avec l'Atelier parisien d'urbanisme et la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement : l'Observatoire des quartiers de gare du Grand Paris Express.*

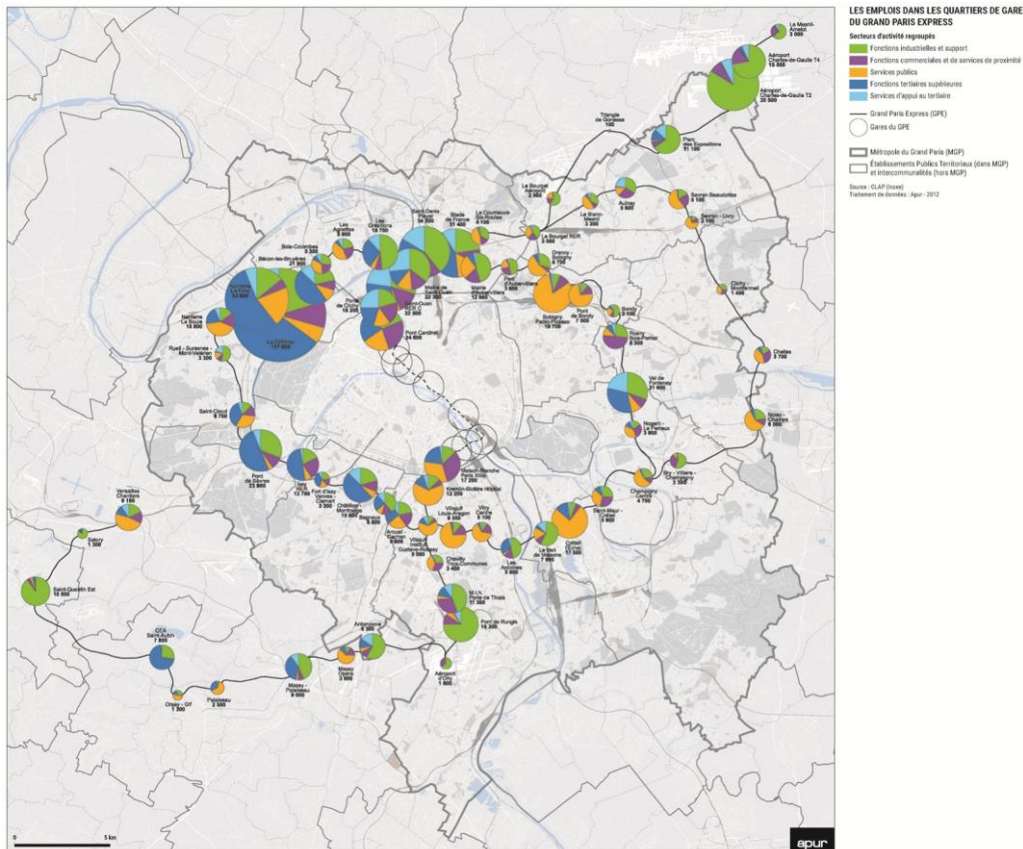
## Le Grand Paris Express est un équipement structurant du territoire métropolitain

Par son tracé en rocade autour de Paris, le Grand Paris Express va se connecter à toutes les lignes radiales de métro, de RER et de Transilien et contribuera ainsi à mailler le réseau de transports en communs sur le territoire métropolitain pour améliorer l'efficacité de la desserte dans la métropole.

En effet, sur ses 200 km de réseau, les 160 km déployés sous le territoire de la métropole en constituent l'épine dorsale qui permet enfin de relier entre elles les communes de la métropole sans passer nécessairement par Paris. 56 de ses 68 gares sont implantées sur le territoire métropolitain. 46 d'entre elles sont en correspondance avec des gares déjà existantes renforçant fortement l'efficacité de ces pôles intermodaux déjà existants.

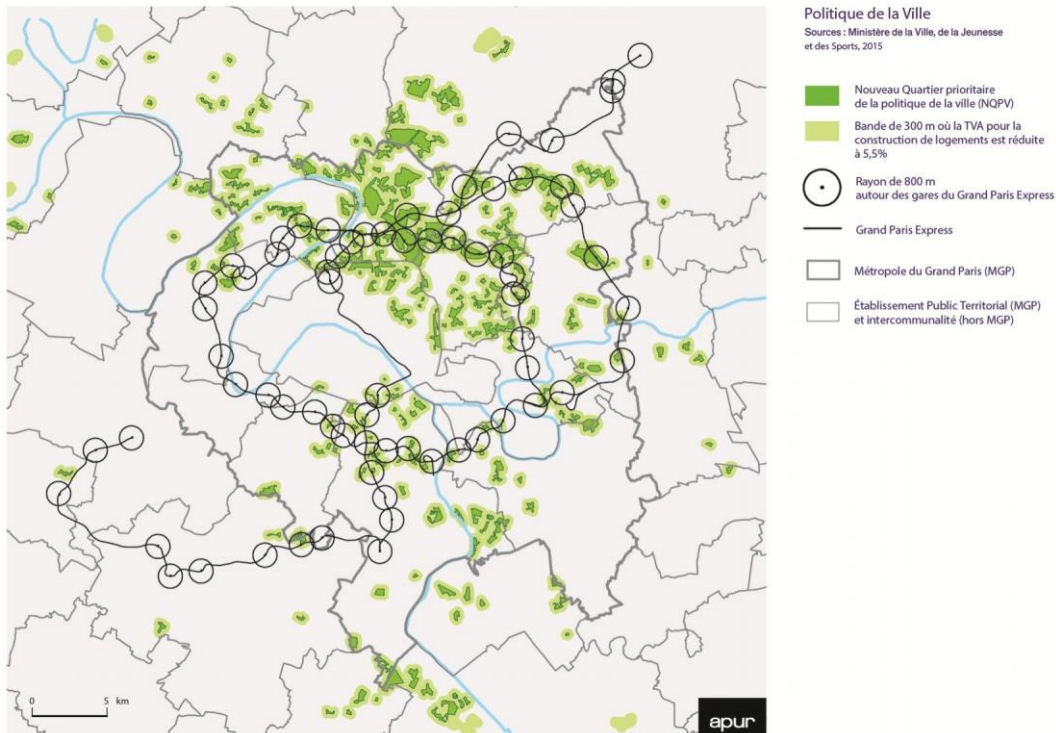


En outre, le Grand Paris Express dessert les principaux pôles d'emploi de la métropole en dehors de Paris et les relie entre eux, aux aéroports et aux gares TGV. Ainsi, 41 % des emplois de la métropole situés hors de Paris sont localisés dans les quartiers de gares du Grand Paris Express. Il ne s'agit pas seulement des quartiers d'affaires à dominante d'emplois tertiaires supérieurs mais également des pôles d'emploi des plateformes aéroportuaires, des grands équipements publics universitaires et sanitaires, des quartiers administratifs et des plus importantes zones d'activité, tous complémentaires et nécessaires au fonctionnement métropolitain.



Enfin, le Grand Paris Express désenclave les territoires les plus pauvres de la Métropole : plus d'une cinquantaine de quartiers en politique de la ville, situés à proximité immédiate de quarante gares du Grand Paris Express bénéficieront de cette nouvelle desserte permettant à leurs habitants d'accéder à un bassin d'emploi démultiplié et aux grands équipements métropolitains avec des temps de parcours considérablement réduits.

À l'horizon 2030, 95% des habitants de la métropole seront à moins de 2 km d'une gare. Les nouvelles gares élargiront l'aire accessible en 45 minutes de transports en commun pour les habitants des quartiers de gare, dans un rapport allant de 1,2 pour les quartiers déjà bien connectés à 4,6 pour ceux qui ne le sont pas du tout aujourd'hui.



## Le SCOT doit contribuer à renforcer les bénéfices du Grand Paris Express

Les objectifs assignés par « la loi du 3 juin 2010 relative au transport public du Grand Paris » sont des objectifs d'aménagement du territoire de la région capitale. Le SCOT de la Métropole du Grand Paris doit contribuer à renforcer les bénéfices économiques, sociaux, environnementaux et urbains du Grand Paris Express.

### Le SCOT doit renforcer la centralité des quartiers de gares

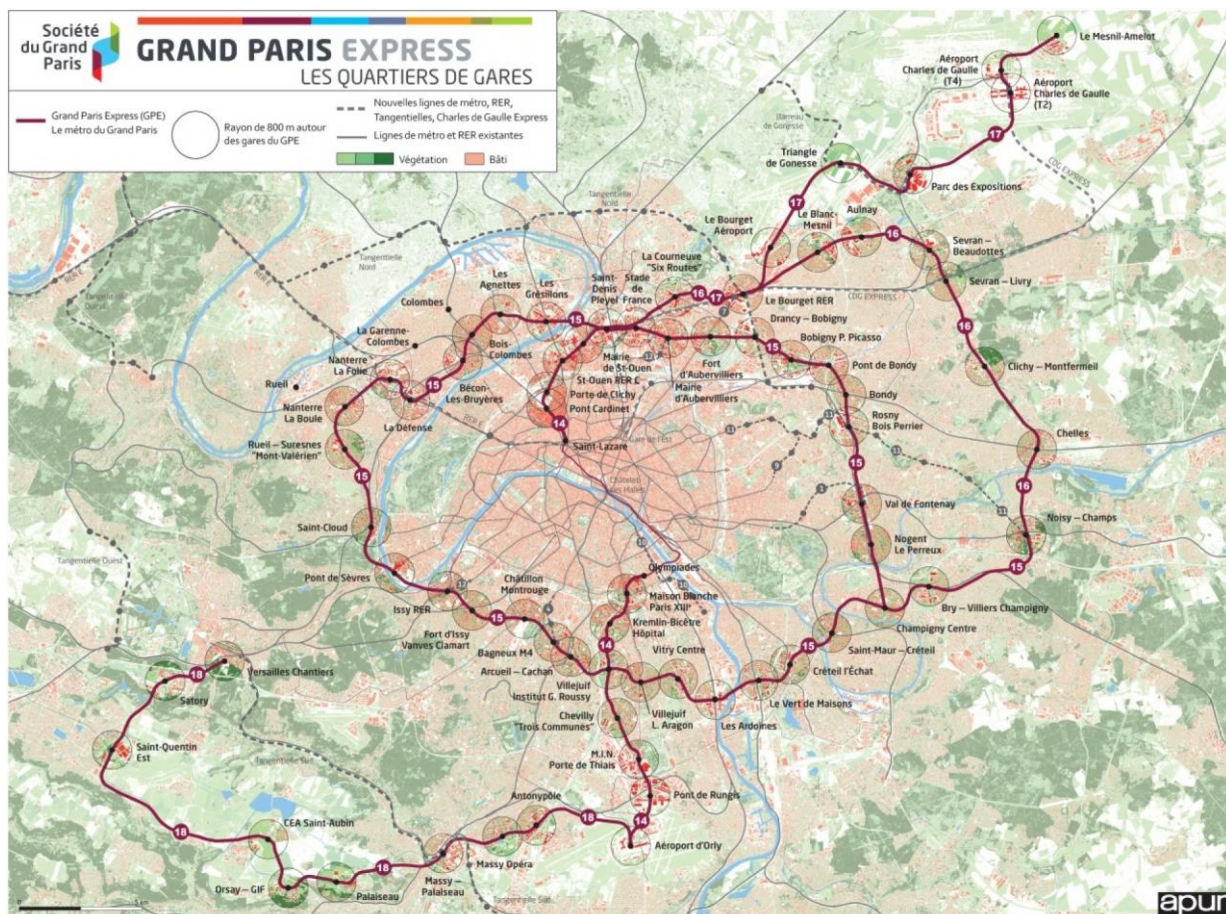
Le nouveau réseau va renforcer le rôle métropolitain des quartiers de gares du Grand Paris Express. La qualité exceptionnelle de leur future accessibilité conduit naturellement l'urbanisation à chercher à se localiser en priorité dans ces quartiers. Il est donc nécessaire que le SCOT métropolitain renforce la constructibilité dans ces quartiers de gares pour favoriser leur densification, leur mixité fonctionnelle et sociale, la qualité urbaine des constructions nouvelles qui vont s'y localiser et de l'animation qui pourra s'y développer, en particulier dans les rez-de-chaussées.

Ceci est d'autant plus nécessaire que les quartiers de gares sont déjà l'objet de nombreux projets urbains portés par les villes et les territoires de la Métropole du Grand Paris et contribuent ainsi à attirer investisseurs et promoteurs publics et privés. L'intérêt porté par les candidats de l'appel à projets Inventons la Métropole du Grand Paris pour développer des projets ambitieux et innovants dans ces

quartiers témoigne d'ores et déjà de leur attractivité : les sites localisés dans des quartiers de gares ne représentent qu'un tiers des sites proposés à l'appel à projets, mais ils totalisent plus de la moitié des investissements proposés par les groupements lauréats de la première session de l'appel à projets.

C'est l'occasion pour la Métropole de renforcer les centralités existantes autour de ces nœuds de transports en commun et d'en développer de nouvelles quand elles n'existent pas. Il faudra toutefois éviter l'uniformisation et laisser toute leur place aux innovations programmatiques et architecturales qui bénéficieront ainsi de la visibilité importante de ces quartiers situés sur les principaux flux de transport.

Les quartiers de gare du Grand Paris Express constituent naturellement le maillage de la poly centralité de la Métropole du Grand Paris au vingt et unième siècle. Le SCOT, par ses dispositions prescriptives doit en favoriser la réalisation.



## Le SCOT doit favoriser l'accessibilité aux gares du Grand Paris Express

48 % des déplacements dans la Métropole se font à pied. Ce sont principalement des piétons qui se rendent à la gare; dans une moindre proportion les usagers viennent en bus et beaucoup moins fréquemment en voiture. Les gares du Grand Paris vont multiplier par deux ou trois ou plus ces flux. L'aménagement des espaces publics autour des gares est donc essentiel et conditionne le bon fonctionnement du réseau et la satisfaction de ses usagers. L'accessibilité aux gares du Grand Paris

Express est une condition nécessaire à leur efficacité. Cette accessibilité doit permettre de développer une intermodalité de qualité avec les transports en commun de surface et de favoriser une desserte piétonne et cyclable sûre, confortable et attractive.

Ces objectifs doivent transparaître dans le SCOT à travers des directives localisées d'aménagement des espaces publics autour des gares, conformément aux préconisations des études de pôles engagées autour de chaque gare par tous les acteurs publics concernés. Tous les franchissements nécessaires de coupures urbaines existantes aux abords des gares devront être identifiés et imposés. Des orientations qualitatives devront être préconisées pour les opérations d'aménagement et de construction autorisées par les PLUI afin de garantir la réalisation de nouveaux espaces publics de qualité, généreusement dimensionnés, plantés et accueillants pour l'animation urbaine.

Les futures places du Grand Paris seront des lieux de passage entre les modes de transports mais également des lieux d'intensité urbaine et de nouveaux espaces de vie dans la ville.

## **Le SCOT doit planifier les grands équipements métropolitains en fonction de leur accessibilité par le réseau de transport**

Les études de l'Observatoire des quartiers de gares du Grand Paris Express sur les équipements culturels, sportifs et de santé ont permis de constater le bon niveau d'équipement du territoire métropolitain. Le métro permettra une mise en réseau de ces équipements publics et privés. Leur potentiel en sera augmenté, leur attractivité renforcée et cette mutualisation permettra peut-être de rationaliser leur usage et d'éviter des constructions nouvelles. Si des équipements nouveaux sont néanmoins nécessaires, leur localisation à proximité d'une gare du Grand Paris Express devra être imposée par le SCOT afin d'en optimiser non seulement l'accessibilité mais aussi la complémentarité avec le réseau des équipements existants, précieux pour le fonctionnement métropolitain.



**Société du Grand Paris**

**[www.societedugrandparis.fr](http://www.societedugrandparis.fr)**

Immeuble « Le Cézanne »  
30 avenue des fruitiers 93200  
Saint-Denis  
[catherine.barbe@societedugrandparis.fr](mailto:catherine.barbe@societedugrandparis.fr)

---

UNE CONCERTATION ORGANISÉE PAR :



15-19 av. Pierre Mendès-France  
75013 PARIS  
T. 01 82 28 78 00

