

# [La grande couronne veut sa part de métropolisation](#)

**Ceux qui se définissent comme les « oubliés du Grand Paris », habitants de l'Essonne ou de Seine-et-Marne, vivent mal la future Zone à faibles émissions ou le Grand Paris Express, dont ils se sentent exclus. D'aucuns promeuvent un développement plus polycentrique et des mécanismes de solidarité. Des collaborations, projet par projet, s'esquissent cependant, notamment au sujet de la transition énergétique.**

*Julien Descalles*

Les Gilets jaunes seraient par définition hostiles aux métropoles, selon certains observateurs. En Île-de-France, le mouvement a principalement pris racine dans le périurbain et les communes rurales isolées, Seine-et-Marne et Essonne en tête. « *Ces gilets jaunes franciliens s'inscrivent en réalité pleinement dans le fait métropolitain. Ils n'expriment pas le rejet du Grand Paris, mais ne supportent pas d'en être les « oubliés »* », note l'urbaniste Daniel Béhar. Leur malaise traduit « *l'absence d'une politique d'alliance des territoires dans la région-capitale, l'une de ses grandes faiblesses* », souligne-t-il. « *Que la métropole capte les richesses pour faire face à la compétition internationale, c'est indispensable. Le problème est d'avoir parallèlement des outils de redistribution irriguant tous les territoires franciliens* », soutient de son côté François Durovray (LR), président du conseil départemental de l'Essonne.

## **ZFE et GPE, symboles d'exclusion**

Ce sentiment d'exclusion prégnant en grande couronne se manifeste dans les projets du Grand Paris liés aux transports. Réponses à la crise environnementale et éléments d'attractivité, la Zone à faibles émissions (ZFE) ou le Grand Paris Express (GPE) sont aussi perçus de l'autre côté de l'A86 comme de potentielles nouvelles fractures avec le cœur métropolitain. « *Ils sanctifient la zone dense mais s'affranchissent de penser les relations avec leurs voisins. Pourtant, alors que de nombreux travailleurs grand-parisiens viennent quotidiennement de Creil, d'Évry ou de Melun, les stratégies de mobilité devraient aussi englober ces territoires, en proposant notamment des alternatives à la voiture individuelle – bus grandes lignes sur les autoroutes, gares de rabattement, covoiturage...* », détaille l'urbaniste et architecte Daniel Leclercq. Louant une « *initiative valeureuse pour la santé et l'attractivité* », Michel Bisson (PS), président de Grand Paris Sud, critique en revanche « *l'absence de concertation sur la ZFE : 40% des habitants de Paris Sud travaillent en métropole, il y aurait donc besoin ici aussi d'accompagner la mesure par le renforcement des aides à l'achat de véhicules propres.* »

Droits photo : © Wikipédia commons

Retrouvez la suite de l'article dans le dernier numéro du Magazine Grand Paris, disponible en kiosque ou par [abonnement](#)