

Nombreuses sont les villes qui disposent de lignes circulaires connectant les lignes diamétrales de leur réseau de métro, et même du réseau ferré d'agglomération dans son ensemble. Citons pour mémoire les lignes circulaires de Berlin et de Madrid. La métropole francilienne n'a longtemps présenté, notamment durant les années 1960 à 1990, en période de forte croissance de l'aire urbanisée, que les deux demi-cercles, au cœur de Paris, des lignes 2 et 6 du métro, puis, aux confins du bassin parisien un ensemble de transversales ferroviaires destinées pour l'essentiel au trafic de marchandises, passant par Tours ou Amiens ! Entre les deux, les deux anneaux des petite et grande ceintures avaient perdu leur desserte voyageurs en 1939 (à une exception près, sur un tronçon sud de la Grande Ceinture), ce qui peut paraître *a posteriori* comme une curieuse décision, compte tenu de l'évolution de l'urbanisation.

Les relations de banlieue à banlieue sont depuis plusieurs décennies assurées par des lignes d'autobus classiques, dont la capacité et la performance (vitesse commerciale, régularité, confort) ne sont évidemment pas au niveau de la prestation offerte par le métro parisien et par les grandes radiales devenues des diamétrales par la grâce du RER. Durant un demi-siècle, on a donc pensé la circulation de rocade comme devant se nouer au centre.

# Rocades en Île-de-France : à chacun la sienne

Pourtant, la dynamique spatiale de l'agglomération parisienne est telle que la première couronne de banlieue est de nouveau en pleine mutation, par le renouvellement de nombreux espaces industriels ou logistiques tombés en désuétude et recyclés, en quelque sorte, au profit de l'habitat et de l'emploi. Cette « reprise d'urbanisation en sous-œuvre » rééquilibre les masses au profit de la zone dense, contrecarre le processus de dispersion périphérique et crée de nouveaux besoins et surtout de nouvelles directions de déplacements : de nombreuses communes ont joué la carte de l'emploi et de multiples concentrations de dimension modeste, mais proches les unes des autres, ceinturent désormais le foyer parisien, engendrant une demande de déplacement moins radiale que par le passé. D'où le surgissement logique de projets de rocades, conçus suffisamment tôt pour accompagner cette évolution mais retardés par d'intenses débats sur le principe de desserte et le mode à retenir, dont la persistance donnait à penser aux décideurs politiques qu'il fallait encore que tout cela mûrisse encore un peu...

Si le concept de rocade n'est pas en phase, en revanche, il ne manque pas de concepteurs : la RATP, promoteur du *Métrophérique*, recyclage évolué d'*Orbitale*, la région Île-de-France, qui a tenu à avoir sa propre appellation du même projet (*Arc-Express*) après avoir promu le *Grand tram*, et même RFF, qui veille désormais aux destinées de la Grande Ceinture, et qui a aussi son projet de « tangentiels légers » sur le modèle de la récente ligne T4 (Aulnay – Bondy), en accord avec la SNCF qui tente de promouvoir de nouvelles philosophies d'exploitation sur le réseau *Transilien*. Sur le terrain, des morceaux de rocades tramway autonomes se sont mis progressivement en place (T1 à T3) et s'allongent au gré des opportunités financières et de l'intérêt des collectivités locales.

Reste à arrêter un tracé pour cette rocade des banlieues tant espérée, et à la financer. Plutôt en retard d'une étape sur la dynamique spatiale de la première couronne et de ses franges, les tracés envisagés seront-ils à la bonne place pour prendre en considération la dilatation géographique de l'aire urbanisée au cours des deux dernières décennies ? En d'autres termes, relier les terminus des lignes de métro, logique du point de vue de la géométrie du réseau, l'est-il totalement du point de vue du territoire ? Et enfin, l'autorité organisatrice saura-t-elle concevoir qu'une rocade de banlieue offre à la grande couronne des possibilités d'augmentation de l'accessibilité aux foyers d'emplois de la zone dense supérieures à ce que procureraient des tangentiels ferroviaires hérités et souvent situés à l'écart des sillons de trafic engendrés par l'urbanisation périphérique contemporaine ? Et que jouer la compétition entre projets de rocade proche et de tangentielle lointaine n'est peut-être pas la meilleure chose à faire, quand d'autres solutions, mieux adaptées aux densités de grande couronne, existent (et sont d'ailleurs, ici ou là, à l'étude) ? Pour finir, la puissance publique pourra-t-elle imaginer que les gains d'accessibilités dont profiteront les bénéficiaires de la rente foncière pourraient les amener à participer *a posteriori* au financement de l'ouvrage ?



La nouvelle ligne T3 à proximité du Parc Montsouris.  
Photo Francis Beaucire

Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

<b>Tarifs:</b>	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	12 €	13 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	44 €	52 €
- tarif "particuliers" (*)	32 €	37 €

(\*) tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile; il exclut l'établissement d'une facture. Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris. Dépôt légal: à la date de parution. Commission paritaire n°52 763 Imprimerie Val de Loire Impressions 13 bis Avenue Buffon 45071 Orléans cedex 02

#### Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Pierre-Henri ÉMANGARD  
Vincent KAUFMANN  
Philippe MENERAULT  
Alain MORCHEOINE  
Marie-Stéphanie NOCQUET  
Michel QUIDORT  
Alain RICHNER  
Jean-François TROIN  
Philippe VENTEJOL  
Michel VRAC  
Pierre ZEMBRI

#### Illustration du titre des articles

Christian NOGUIER

#### Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE

#### Rédaction, administration, publicité

5, rue Danès de Montardat  
78100 Saint-Germain en Laye

#### Ventes - Abonnement

Université de Cergy-Pontoise - MRTE  
Pierre Zembri - 33 Bd du Port  
95011 Cergy-Pontoise cedex

#### Maquette

COEPT - METROPOLIS

#### Site internet

<http://olegk.free.fr>

#### Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts). Association déclarée (J.O. du 25.5.1967).

#### Fondateur

Sylvain ZALKIND

#### Président d'honneur

Maurice PLANTIER

#### Siège social

173, rue Armand Silvestre  
92400 Courbevoie

#### Président

Francis BEAUCIRE

#### Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS  
Michel QUIDORT

#### Secrétaire général

Alain RICHNER

#### Trésorier

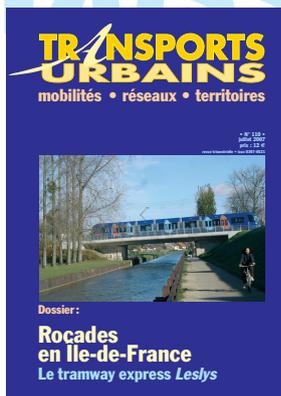
Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

## 1 Éditorial de la rédaction

### Rocades en Île-de-France : à chacun la sienne

# Dossier



Couverture

La ligne T4, vue ici au niveau de la traversée du Canal de l'Ourcq à Sevran, est l'un des deux segments de rocade mis récemment (entre novembre et décembre 2006) en service en Île-de-France. Elle a la double particularité d'être exploitée par la SNCF et de réutiliser une infrastructure ferroviaire jusque-là partiellement à voie unique, qui n'a pu être dédoublée qu'en dérogeant aux normes habituellement en vigueur sur le réseau RFF. À ce titre, elle préfigure la future Tangentielle légère Nord qui sera installée le long de la grande ceinture nord.

Photo Pierre Zembri

Responsables du thème de ce numéro :  
**Pierre Zembri**  
**Francis Beaucire**

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).

# Rocades en Île-de-France

## 3 Rocades ferrées en Île-de-France : l'évolution d'un concept

Jacques Tribout

## 11 Le retour du tramway dans Paris

Stéphane Lecler

## 19 Entre surface et souterrain : la saga des rocades de petite couronne

Pierre Zembri

## 25 La résurrection partielle de la Grande Ceinture Ouest poserait-elle plus de problèmes qu'elle n'en résout ?

Francis Beaucire

## 27 La carte... des fragments d'introuvables rocades

Vincent Gagnière, Guillaume Lecoq, Cécile Lorenzoni, Isabelle Vinciguerra et Francis Beaucire

## 28 LESLYS, premier tramway express français vers l'aéroport de Lyon Saint-Éxupéry

François Marchand

## 32 Bibliographie

Francis Beaucire