

Grande ceinture ferroviaire parisienne : de la centralité au réseau en anneau, la banlieue comme entité autonome

Choix du Sujet

Ce travail s'est construit à partir d'une interrogation sur les déplacements, envisagés comme des actes profondément politiques. Mon intention était d'explorer la manière dont les enjeux de mobilité rejoignent ceux du paysage, non seulement en termes de formes et de pratiques, mais également comme outils de domination, de contrôle ou d'influence sur les territoires.

Le déplacement, en tant qu'infrastructure physique et sociale, produit des effets de hiérarchisation spatiale. Certains quartiers se retrouvent relégués ou enclavés du fait de choix politiques, tandis que d'autres bénéficient d'investissements ou de stratégies de désenclavement selon les orientations idéologiques du moment. Dans ce cadre, le rôle du paysagiste ne peut être réduit à la seule conception d'espaces publics ; il s'inscrit dans une réflexion plus large sur les mécanismes d'organisation du territoire et de répartition des ressources.

C'est cette perspective qui m'a conduit à m'intéresser au réseau du RER, et plus spécifiquement aux lignes B et D, axes marqués par des dynamiques sociales contrastées. À la suite d'une recommandation faite en atelier par Clara Loukkal, notamment autour de la lecture des Passagers du Roissy Express de François Maspero, j'ai eu pour objectif de choisir un tracé de RER D ou B comme site de projet.

La découverte de l'existence de la Grande Ceinture ferroviaire a cependant opéré un tournant décisif dans ma démarche. En tant qu'infrastructure à la fois périphérique, oubliée et stratégiquement située, elle m'est apparue comme un objet particulièrement pertinent pour questionner les conditions contemporaines de la mobilité, de l'accessibilité et des logiques d'inclusion ou d'exclusion territoriale.

Introduction historique

La Grande Ceinture de Paris est une ligne ferroviaire périphérique qui ceinturant la capitale à environ 15 km du boulevard périphérique. Elle a été conçue à la fin du XIX^e siècle comme rocade ferroviaire dédiée, destinée à relier et soulager les grandes lignes radiales — Nord, Est, Ouest, Paris-Lyon-Méditerranée, Paris-Orléans — sans passer par les gares centrales de Paris.

À l'époque, chaque grande compagnie ferroviaire partait de Paris dans tous les sens, créant un entrelacs de lignes radiales. Il fallait une liaison périphérique pour transporter du fret, éviter le centre-ville et faciliter les échanges entre réseaux .

Bien qu'il ait été envisagé d'exploiter la ligne pour transports de banlieue, le trafic voyageurs n'a jamais dépassé un rôle secondaire. Dès 1939, la Grande Ceinture est déclassée en voies exclusivement fret.

Aujourd'hui, elle reste une voie essentielle pour le fret régional, tout en suscitant un renouveau d'intérêt pour des usages voyageurs (RER C, Tram).

Contexte

Dans le contexte actuel de densification urbaine, de transition écologique et de recomposition métropolitaine, la Grande Ceinture ferroviaire se retrouve au croisement de plusieurs problématiques contemporaines. Longtemps cantonnée à des fonctions techniques et périphériques, elle fait peut être à la fois support de nouvelles mobilités, et comme vecteur de requalification territoriale.

Elle se situe à l'articulation de deux échelles d'analyse. À l'échelle territoriale, elle interroge les conditions de maillage du territoire, les logiques de desserte de la grande couronne, et plus largement les inégalités d'accès aux réseaux de transport. À une échelle plus locale, elle pose des questions concrètes : où se situe cette infrastructure dans la ville ? Est-elle accessible, par quel moyen, pour tous ? À quels moments de la journée ? Pour quels usages, et pour quels publics ? Face au développement massif du Grand Paris Express, infrastructure technologique et structurante portée par des logiques d'aménagement volontariste, la Grande Ceinture représente une ressource existante mais largement sous-exploitée. Elle met en lumière les contradictions d'un système de transport souvent pensé en termes d'innovation, alors même qu'une partie du réseau hérité reste invisibilisée, voire abandonnée.

Ainsi la grande ceinture m'invite à reconsidérer les enjeux de mobilité non plus uniquement à travers le prisme de l'efficacité ou de la performance, mais comme révélateurs d'inégalités territoriales, de conflits d'usage, et de choix politiques plus ou moins explicites. Mais aussi, si elle est re-aménagée pour les mobilités douces, de qualité et d'accès à la nature, de continuité écologique...

Enjeux

À l'heure du Grand Paris Express, la Grande Ceinture ferroviaire interroge : quelle est sa légitimité dans un territoire redéfini par de nouvelles infrastructures ? Longtemps dédiée au fret et périphérique dans tous les sens du terme, elle offre pourtant des atouts majeurs face aux enjeux contemporains.

D'abord, elle permettrait de connecter les banlieues entre elles, en s'affranchissant de la centralité parisienne. Une logique de maillage transversal encore peu développée, mais cruciale pour répondre aux besoins quotidiens d'une population dispersée.

Ensuite, son tracé constitue un support potentiel pour des mobilités collectives et douces, pensées en alternatives à la voiture, dans un contexte de transition écologique et de lutte contre les inégalités d'accès.

Enfin, elle traverse des territoires hétérogènes — parfois marginalisés, parfois en mutation — où elle pourrait jouer un rôle d'aménagement structurant, en résonance avec les enjeux de justice spatiale, d'adaptation climatique et de cohésion territoriale.

Ainsi, la Grande Ceinture mérite d'être reconsidérée non comme une relique, mais comme un outil contemporain de transformation territoriale.

Références

Des exemples européens comme le Ring berlinois ou le ring viennois offrent des références inspirantes pour penser le rôle contemporain d'une infrastructure circulaire. À Berlin, le Ring Bahn connecte efficacement les périphéries sans repasser par le centre, structurant la ville autour de centralités multiples. À Vienne, le Gürtel, ancien boulevard militaire devenu axe structurant, témoigne d'une reconversion progressive d'infrastructures en supports urbains mixtes.

Ces deux cas montrent comment une boucle peut devenir un levier de cohésion territoriale, tout en intégrant les mobilités, les paysages et les usages urbains dans une logique post-centrée.

Questionnement

L'étude de la Grande Ceinture soulève une série de questionnements à la fois spatiaux, politiques et méthodologiques.

Tout d'abord, se pose la question de l'échelle d'intervention : faut-il considérer la Grande Ceinture dans son ensemble, ou se concentrer sur un tronçon représentatif, révélateur d'enjeux spécifiques ? Cette ligne invite à penser à la fois le territoire métropolitain dans sa globalité et des situations locales ancrées, inscrites dans des contextes urbains contrastés.

Un autre enjeu porte sur la nature des déplacements à considérer : s'agit-il de déplacements quotidiens, de logiques de transit, de mobilités douces, collectives, ou de pratiques hybrides ? Et faut-il aborder le projet par l'angle de l'infrastructure elle-même, en tant qu'objet technique et spatial, ou par les usages et flux qu'elle induit ?

Enfin, une interrogation centrale traverse l'ensemble du sujet : comment intervenir sans renforcer les dynamiques de gentrification déjà à l'œuvre autour des grands projets d'aménagement ?

Comment penser un projet de mobilité qui soit aussi un projet de justice territoriale ?

Et, au fond, qu'est-ce qu'on ceinture, aujourd'hui ? Quelles centralités, quelles limites, quels récits du territoire cette boucle ferroviaire dessine-t-elle encore — ou pourrait-elle redessiner ?