

Une ligne SNCF à aménager : Bondy-Aulnay

La ligne SNCF Aulnay-Bondy présente toute les caractéristiques d'une ligne de tramway : établie sur l'axe d'une voirie formant un boulevard, comportant de nombreux passages à niveau et de nombreux arrêts, elle rendrait un bien meilleur service avec une exploitation en tramway, comportant des arrêts plus nombreux et des fréquences plus élevées.

Des prolongements au nord et au sud permettraient d'aboutir à une liaison régionale **Roissy-Nogent-sur-Marne**.

Cela n'empêche pas, par ailleurs, de maintenir aux heures de pointe une desserte directe Aulnay-Bondy-Gare de l'Est par trains SNCF, comme actuellement. Il suffirait pour cela de s'inspirer de l'expérience de Karlsruhe, où les lignes de banlieue des chemins de fer allemands sont exploitées de façon mixte par des trains et des tramways urbains adaptés.

Un tramway sur le BIP ?

Le projet (contesté) de **Boulevard Intercommunal du Paris** (BIP) consiste en une voie express à deux fois deux voies destinée à relier la A15 à l'A1, par Sannois, Garges et l'aéroport Roissy- Charles de Gaulle. Une bande centrale supplémentaire de dix mètres a été réservée pour un élargissement éventuel à deux fois trois voies : pourquoi ne pas y implanter un tramway rapide, qui offrirait une capacité de transport bien supérieure à celle des deux voies routières ?

La possibilité d'utiliser le tramway pour les liaisons périphériques en moyenne et grande couronne ouvre par ailleurs un débat qui fait l'objet du chapitre suivant.

Le tramway est utilisé depuis longtemps pour des liaisons périphériques. Ici, à Boston (USA).

