

Assemblée générale ASPCRF 2025 - rapport moral exercice 2024

Depuis un peu plus de trente ans, votre association défend la préservation de la Petite Ceinture dans sa dimension ferroviaire. Durant ces trois décennies, l'association a joué un rôle essentiel et reconnu : la ligne demeure la propriété de SNCF Réseau, y compris sur les portions ouvertes au public par la Ville de Paris, et fait partie intégrante du réseau ferré national. À ce titre, elle n'est donc ni désaffectée, ni déclassée, ni abandonnée et constitue ainsi une réserve de capacité de transport.

Toutefois, en dépit de son potentiel de transport, la ligne est aujourd'hui peu utilisée : seul le RER C l'emprunte depuis 1988 dans les 16^e et 17^e arrondissements et la partie nord voit passer deux trains de marchandises dans le secteur de la porte de Clichy, toujours dans le 17^e arrondissement, depuis décembre 2021. À ce jour, la remise en service à grande échelle n'est pas inscrite dans les projets de développement de l'offre de transport collectif en Île-de-France.

De prime abord, l'ouverture progressive du tramway sur les boulevards des Maréchaux depuis 2006 peut apparaître comme un frein à la reprise d'une activité de transports sur la Petite Ceinture. Pourquoi investir deux fois dans le même secteur pour un projet de transport ? La question est légitime. Grâce à notre action, les acteurs majeurs du dossier (Réseau Ferré de France, le groupe SNCF, la Ville de Paris) ont, fort heureusement, rapidement adopté une sage position, parallèlement au développement continu du tramway sur les boulevards des Maréchaux : le maintien continu de l'emprise de 23 km dans le giron de SNCF Réseau dans une perspective de moyen et long terme.

L'année 2024 a été marquée par le prolongement, le 5 avril, de la ligne de tramway T3B de la porte d'Asnières et la porte Dauphine. Avec cette nouvelle desserte, le tramway longe d'ailleurs la ligne C du RER (maillon de la Petite Ceinture) entre la porte de Clichy et la porte Dauphine. La complémentarité entre la Petite Ceinture et le tramway T3, que nous défendons depuis la création de l'association est donc enfin en marche ! Nous nous réjouissons de cette forme de reconnaissance.

Avant même l'ouverture de ce nouveau tronçon de la ligne T3B, les deux lignes T3A et T3B transportaient près de 500 000 voyageurs par jour, dont 300 000 pour la ligne T3B qui est la ligne de tramway la plus chargée d'Île-de-France. 55 000 voyageurs supplémentaires sont attendus sur ce prolongement. La fréquentation des lignes T3A et T3B n'a jamais été aussi importante...

Parallèlement, une nouvelle ligne de métro ouvrira fin 2026 : la ligne 15 sud. Il s'agit de l'amorce de la ligne 15, nouvelle boucle ferroviaire située en proche

banlieue dont l'achèvement est annoncé pour la fin 2031. La ligne transportera alors un peu plus d'1,5 million de voyageurs par jour. Au début du projet, il y a quinze ans, cette fréquentation était estimée à 1 millions de voyageurs. Il s'agira de la ligne de métro la plus fréquentée... du réseau du métro !

À l'évidence, les lignes de rocades à Paris et en proche banlieue sont essentielles dans l'offre de transport. Dans ce contexte, la Petite Ceinture constitue un atout précieux pour faire face au défi du renforcement de l'offre de transport en commun de la région Capitale.

Pourtant, même si l'association a joué un rôle déterminant dans le maintien de la dimension « transport ferroviaire » et que des dispositions ont été prises en ce sens par les pouvoirs publics, le risque de démantèlement est toujours présent et le sera peut-être encore davantage dans un contexte de pression immobilière et financière accru.

En cette année 2025, le protocole d'accord entre la Ville de Paris et le groupe SNCF relatif à la Petite Ceinture arrive à échéance, dix ans après sa signature. Un nouvel accord doit être approuvé en cours d'année. Nous défendrons, bien entendu, la reconduction des principales dispositions du texte actuel, qui préserve l'ADN ferroviaire de la ligne et les possibilités de réouverture au trafic.

Alors que la fréquentation des lignes de rocades T3 et 15 devraient dépasser les deux millions de voyageurs par jour dès le début des années 2030, il serait paradoxal de renoncer aux 23 km de la Petite Ceinture ferroviaire de Paris et de les transformer définitivement en jardins ou opérations immobilières.

N'oublions pas que le nouveau et dernier grand quartier de Paris sera aménagé dans le secteur Bercy-Charenton... qui est traversé par la Petite Ceinture ! Un atout supplémentaire pour la desserte de ce territoire en mutation.

Tous ces éléments nous confortent dans le bien fondé de notre action complexe, qui se heurte souvent à des visions de court terme : transformer une emprise ferroviaire en suite de suite de squares et d'immeubles, c'est simple à réaliser dans le cadre d'un mandat électoral mais cela ne répond pas aux vrais enjeux de développement durable à l'heure de réchauffement climatique.

Par ailleurs, depuis plusieurs années, nous avons repensé et intensifié notre présence en ligne : site Internet et réseaux sociaux. Nous espérons également renforcer cette présence en ligne... mais également avec des trains, que ce soit à court, moyen et long terme !

Votre soutien est précieux. Vos encouragements et retours réguliers sont essentiels et nous orientent vers le bon chemin... de fer !

Jean-Emmanuel TERRIER - Président