

Desserte d'Orly : c'est l'utilisateur qui gagne !

Francine
LOISEAU-van BAERLE

Ce sera le VAL qui, à l'horizon 1991, assurera la desserte de l'aéroport d'Orly. Ainsi en a décidé le Syndicat des transports parisiens le 9 décembre dernier. Dans l'article ci-contre, Francine Loiseau-van Baerle rappelle les raisons de ce choix qui, quel qu'il ait été en définitive, fait un vainqueur : l'utilisateur.

Un usager sur lequel l'INRETS, à la demande de Matra, s'est penché au travers d'une étude d'estimation de la clientèle d'Orly-VAL. Cette étude, que présente dans l'article suivant Jean-Pierre Orfeuil, chercheur à l'INRETS, a été caractérisée par la place importante donnée aux sciences sociales d'où un ajustement statistique rarement atteint à ce jour dans ce type d'étude.



Le voyageur qui, dès l'automne 1991, se rendra à Orly par le "métro" (RER plus VAL), confortablement installé et devant simplement changer une fois à Antony, ignorera, la plupart du temps, quel enjeu aura représenté pour les deux parties en présence la desserte des deux aéroports situés au sud de Paris. Et pourtant...

Et pourtant, lorsque se constitue la commission Ternier en 1986, on en parle depuis près de 30 ans. Les études succèdent aux projets et tous les partenaires possibles et imaginables y participent, séparément ou ensemble, mais sans succès : Etat, RATP, SNCF, Air Inter, Air France, Aéroport de Paris, diverses instances de recherche ou techniques et même, depuis quelques années, une entreprise privée : Matra.

Tous savent depuis fort longtemps que seul un transport en site propre

est susceptible d'améliorer vraiment la desserte des aéroports ouest et sud d'Orly. Ils savent aussi que seule celle-ci améliorera la circulation sur l'autoroute vers Orly en incitant un nombre appréciable de voyageurs à préférer ce moyen collectif aux transports individuels.

Si malgré cette évidence aucun des quelque vingt projets échafaudés au cours des ans n'a pu aboutir, c'est qu'une solution "lourde" coûte cher, très cher même et qu'elle n'a pas été jugée prioritaire par les pouvoirs publics par rapport à d'autres investissements de transport à caractère social plus affirmé.

Pendant ce temps Orly s'engorge aux heures de pointe, l'autoroute aussi, tandis que RATP, SNCF et chauffeurs de taxi perdent de l'argent. Sans parler du voyageur, qui lui, en perdant son temps, perd

patience et manque souvent l'avion. Qu'il prenne la route ou le rail, il lui faut de 35 à 90 minutes pour se rendre à Orly du centre de Paris (Invalides ou Châtelet) même s'il a le choix entre la voiture particulière, le taxi, Orlybus (de Denfert), Orly-Rail (d'Austerlitz), les cars Air France et quelques autres lignes d'autobus de rabattement.

En ajoutant à cela le manque de coordination et de signalisation efficace dans les aéroports et dans Paris en ce qui concerne les moyens publics et privés existants, on comprend mieux l'embarras — et souvent la furie — du voyageur d'Orly.

Il fallait donc en sortir. D'autant plus que le trafic d'Orly devait passer de 17,7 millions de voyageurs annuels en 1985 à 20 millions en 1991, pour atteindre les 25 millions à terme. L'asphyxie assurée pour Paris-Orly à un moment où l'aéroport connaissait un boom sans précédent, à l'image de l'ensemble du trafic aérien européen.

C'est ainsi qu'Aéroports de Paris prévoit dorénavant 8% d'accroissement par an pour Orly, au lieu de 6% initialement, tandis que la Grande-Bretagne s'attend à +30% en 1988 et à +53% pour le seul aéroport de Gatwick.

Puisque dans le cas de la desserte d'Orly aucune solution publique n'a pu être trouvée, il a été décidé de changer les termes du problème et de faire appel aux fonds privés. C'est donc en définitive grâce à ceux-ci qu'en 1991 Paris-Orly pourra se comparer enfin à Londres, Francfort et Amsterdam, par exemple et tenter d'améliorer sa position de petit quatrième par rapport à ces aéroports. Des aéroports où, rappelons-le, trains ou métros arrivent directement au pied des passerelles ou presque et ont bel et bien été financés sur fonds publics.

Les objectifs

En confiant en juin 1986 à Michel Ternier, alors vice-président délégué du Syndicat des transports parisiens (STP), une mission d'étude sur l'amélioration de la desserte de l'aéroport d'Orly, Jacques Douffiaques, ministre des Transports, avait fixé trois objectifs : un montage financier privé, un accroissement de la part des transports publics de 20 à 30%* et une qualité de desserte comparable à celle des grands aéroports européens.

Un premier rapport a été publié en septembre 1986 et les solutions de

court terme appliquées en 1987. Il s'agissait principalement de créer des lignes d'autobus directes entre Denfert et Orly et de relier la station de métro Louis-Aragon à Villejuif à l'aéroport, de façon directe aussi. Restait le gros morceau : l'étude des nombreux projets réalisables à moyen terme, dont deux ont finalement été retenus en décembre 1986 comme étant susceptibles de répondre aux objectifs visés : le prolongement du RER C depuis Pont de Rungis vers l'est de l'aéroport d'Orly et la création d'une liaison VAL à partir de la ligne RER B à Antony vers l'ouest d'Orly.

Après acceptation par le ministre des Transports, le STP, autorité organisatrice des transports publics en Ile-de-France, a lancé une consultation publique pour obtenir des offres d'investisseurs privés. Il fallait que le système proposé, en site propre à partir de la ligne B ou de la ligne C, soit "sûr, rapide, confortable", puisse garantir un temps de parcours à toute heure, à toute période de l'année et permettre de porter dans un avenir de cinq à sept ans la proportion des voyageurs aériens utilisant les transports collectifs de 20 à 30%. Il devait aussi, corrélativement, soulager le trafic de l'autoroute A6.

Orly-Val contre Orly-Rail

Après une bataille haute en couleurs ayant fait sortir de leur réserve coutumière présidents, PDG et autres directeurs concernés, la mission confiée à Pierre Lecomte au sein du STP a pu aboutir par le dépôt de conclusions en décembre dernier. Elles consistaient en une analyse objective des avantages et des inconvénients des deux projets qui avaient finalement été déposés. Celui piloté par Matra, la RATP et Air Inter, appuyés par la Caisse des dépôts, le Crédit Lyonnais et Indo-Suez pour une solution VAL à partir de la ligne B à Antony, et celui proposé par la SNCF, avec des fonds Cofiroute et Spie-Batignolles en faveur d'une solution de prolongement de la ligne C du RER à partir de Pont de Rungis, donc sans rupture de charge, contrairement à son concurrent.

Orly-Val consiste à construire, à partir d'Antony, une ligne VAL, véhicule automatique léger sans conducteur, de 7,2 km, reliant les deux aéroports d'Orly à la ligne B du RER avec une correspondance de 1 à 2 minutes maximum. Elle

Sur les 8 rames de deux éléments de 13 m., nécessaires à la desserte d'Orly, 6 seront constamment en exploitation (dont toujours 1 à quai à Orly et 1 à Antony) 1 en réserve de maintenance et 1 en réserve d'exploitation. Une rame d'Orly-Val, avec les aménagements nécessaires pour stocker les bagages aura une capacité de 100 personnes dont 60 assises et de 150 personnes en charge maximale.

(*) Actuellement la répartition modale du trafic d'Orly est de 20% pour les transports publics, 40% pour la voiture particulière et 40% pour les taxis.

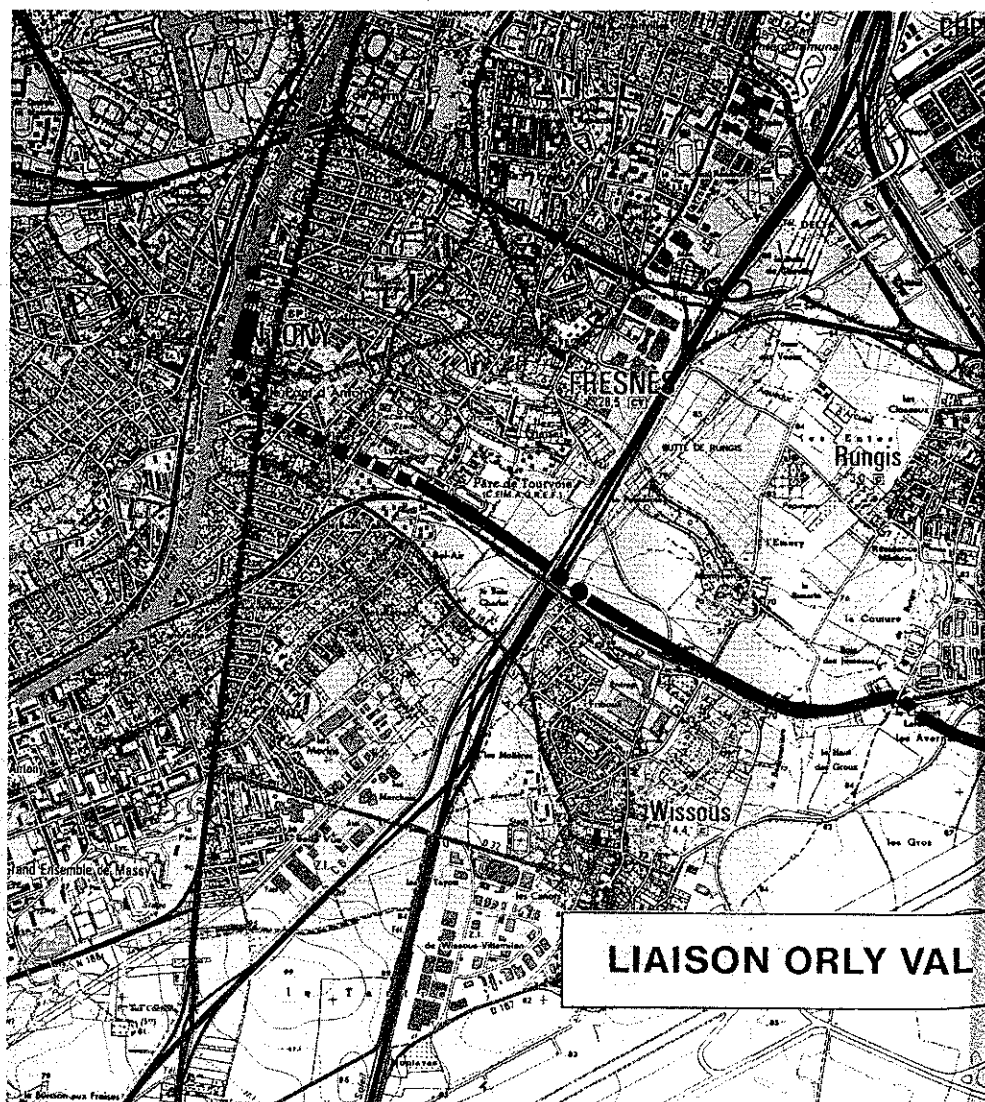
s'effectuera quai à quai dans le sens Paris-Orly et avec tapis roulant en passant sous les voies dans le sens Orly-Paris.

A Orly-ouest, la station est implantée perpendiculairement à la façade du Hall 2 au niveau + 1 des départs, tandis qu'à Orly-sud deux demi-stations, une pour le départ et une pour les arrivées, toujours à niveau, sont prévues. Les voyageurs pourront emprunter le VAL, le même que celui de Lille, mais aménagé pour recevoir facilement les bagages, de 5 h 50 à minuit, à raison de 2 à 4 rames au quart d'heure (160 services dans chaque sens par jour). Les temps de parcours moyens entre la capitale et Orly-ouest s'échelonnent entre 33 min 30 pour Saint-Michel (station qui sera ouverte au printemps 88) et 40 min 15 pour Saint-Lazare/Auber. Dans ce total, le trajet entre Antony et Orly ne prendra que 6 minutes à peine, auxquelles il faudra ajouter 1 min 30 pour aller d'Orly-ouest à Orly-sud. Il en va différemment pour les temps de par-

cours garantis, qui ont pesé en faveur d'Orly-Val au moment du choix (voir encadré).

Matra Transports estime le trafic annuel à 4,2 millions de voyageurs dès 1992, contre 3,8 millions selon les experts de la commission Lecomte, et pense ainsi pouvoir porter la part du marché des transports publics à 30%, dont 19% pour Orly-Val.

La société concessionnaire qui financera l'opération aura un capital de 150 millions de francs au départ (Matra 70 MF, Air Inter 40 MF, Caisse des Dépôts et Consignations, RATP, Crédit Lyonnais et Suez chacun 10 MF), capital qui sera très rapidement porté à 300 MF. De nouveaux partenaires se sont d'ailleurs déjà annoncés : BEI et la Barclays Bank. Comme le projet Orly-Val coûtera 1,275 milliard de francs, dont 105 MF pour le matériel roulant, le groupement aura recours à des prêts à long terme (900 MF) et à des prêts bancaires (550 MF).



<i>Temps de parcours</i>					
<i>Orly-Val</i>			<i>Orly-Rail</i>		
<i>Temps moyen</i> <i>Au départ de</i>	<i>Temps garanti</i>	<i>Nombre de correspondances</i>	<i>Temps moyen</i>	<i>Temps garanti</i>	<i>Nombre de correspondances</i>
<i>Châtelet</i> 35'30"	38'30	1	44'15"	53'15"	1
<i>Saint-Michel</i> 33'30"	36'30"	1	37'	44'30"	0
<i>Saint-Lazare/Auber</i> .. 40'15"	44'15"	2	49'	58'	2
<i>La Défense</i> 48'15"	52'15"	2	57'	56'	2
<i>Roissy-Ch. de Gaulle</i> .. 75'15"	79'	1	77'15"	88'30"	1

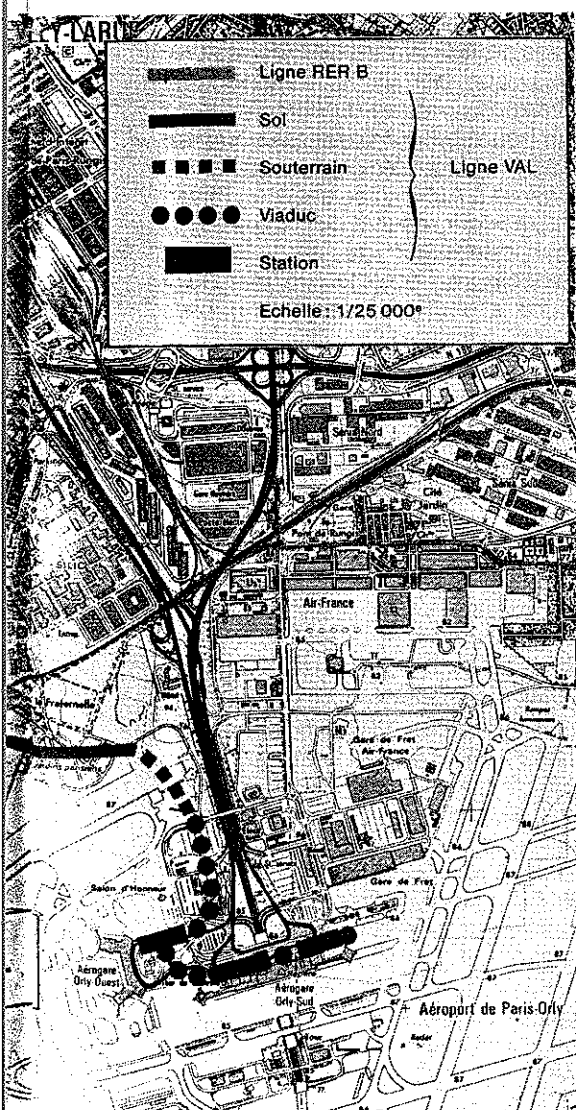
Il accepte une concession de 30 ans et bénéficie du soutien d'Air Inter qui s'engage à faire des avances de trésorerie dans la limite de 100 MF. Air Inter s'engage même plus avant en prenant à sa charge, pendant deux ans, une partie du prix du transport pour les voyageurs empruntant ses lignes, c'est-à-dire 10 francs sur les 48 F retenus pour Orly-Val, trajet RATP compris.

La RATP recevra d'ailleurs de la société d'exploitation, qui regroupera Matra-Transport et RATP à égalité, des "recettes supplémentaires" correspondant à la partie du voyage effectué sur la ligne B et le reste du réseau RATP. Les prévisions de ce trafic étant de 3,4, 4,2 ou 5,2 millions de voyageurs, cela pourrait conduire à des reversions de 45, 54 ou 64 millions de francs par an. A cela s'ajoutera, selon la volonté du STP, la prise en charge du coût de renforcement des fréquences sur la ligne B entre 19 h 30 et 21 h 30 et de celui afférant à la distribution des billets, postes pour lesquels une somme globale de 10 à 12 MF a été avancée.

Le coût d'exploitation d'Orly-Val est estimé à 32,8 MF par an.

Comparativement, le nouvel Orly-Rail qui était en fait le projet le plus ancien en ce qui concerne la desserte d'Orly et aussi le plus prometteur au départ, devait coûter moins cher, soit 780 millions de francs. Cependant, comme le prix n'était plus dans ce nouveau type de financement privé un élément déterminant, ce critère n'a pas joué comme il aurait pu le faire dans le cadre d'un financement public classique. Ce coût est d'ailleurs à rapporter à la distance de l'embranchement envisagé par le groupement Cofiroute-Spie Batignolles à partir de la station Pont de Rungis, située sur la ligne C du RER, exploitée par la SNCF : 2,2 km.

Les accès aux aérogares étaient prévus en souterrain, ce qui, aux yeux du STP, constituait un handicap, comme l'était pour Orly-Val la rupture de charge à Antony. En effet, cette arrivée en souterrain aurait nécessité l'installation d'une batterie d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques reliant le niveau des quais des deux stations aux diffé-



rents niveaux des aérogares d'Orly-ouest et d'Orly-sud.

Avec Orly-Rail, les voyageurs auraient pu emprunter de 5 h 45 à 23 h 30 des rames à deux niveaux de type Z2 N, déjà en service sur la ligne C du RER, c'est-à-dire des trains composés de quatre voitures ou de huit pour les circulations en heure de pointe.

Il était prévu de faire circuler 65 à 70 services par jour dans chaque sens, ce qui aurait offert une fréquence de un train au quart d'heure pour des temps de parcours moyens s'échelonnant entre 37 minutes pour Saint-Michel et 49 minutes pour Auber (voir tableau pour les temps garantis, sensiblement plus élevés).

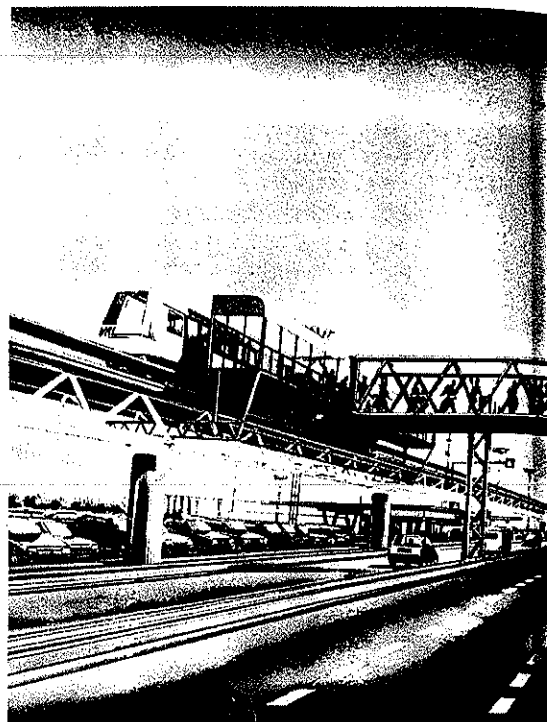
Si le tarif envisagé était légèrement inférieur à celui d'Orly-Val, les prévisions de trafic étaient nettement plus pessimistes pour la solution rail : 2,4 millions de voyageurs par an, contre 2,7 millions selon les experts de la commission Lecomte. Ce qui ne pouvait, même dans des conditions optimales, porter la part des transports publics sur la liaison Orly-Paris au-delà des 25%, dont 15% pour Orly-Rail.

Ces mêmes prévisions de trafic, somme toute assez faibles comparées à celles avancées par Orly-Val, ont incité le groupement Cofiroute/Spie à la prudence en ce qui concerne la durée de la concession pour amortir son investissement. Primitivement fixée à 70 ans, elle a été ramenée à 50 ans avec possibilité de la réduire encore en fonction de l'évolution du trafic.

Le remboursement à la SNCF des recettes supplémentaire correspondant à la partie du voyage effectuée sur la ligne C du RER, serait, pour un trafic de 2,4 millions de voyages de 17 MF par an, donc là encore une somme moins "intéressante" pour le transporteur en question. Dans cette solution la SNCF n'aurait d'ailleurs été qu'un simple prestataire de services.

Et ce fut Orly-Val...

En définitive le choix n'a pas été facile, selon les termes mêmes de M. Douffiagues lors de l'annonce de la décision le 9 décembre 1987. Et M. Philip, préfet de région et en cette qualité président du STP, d'ajouter que les deux dossiers étaient bons, reflétaient une situation financière saine et avaient été présentés par des candidats particulièrement sérieux.



Ce qui n'a pas empêché de faire pencher la balance en faveur d'Orly-Val, en raison de ses temps de parcours inférieurs de 5 à 10 minutes à ceux de son concurrent, à cause du plus grand nombre de services prévus qui portait la fréquence à 2 rames au quart d'heure (4 même en heure de pointe ce qui compensait la pénibilité de la rupture de charge à Antony) et, enfin, en raison du meilleur résultat de trafic attendu qui permettait au seul Orly-Val d'atteindre l'objectif fixé des 30% pour la part des transports publics dans le trafic d'Orly.

Côté financier, ce qui a joué, c'est l'importance des recettes supplémentaires versées à la RATP, bien supérieures à celles attendues par la SNCF. Une SNCF sans doute aussi victime de la mauvaise image de marque de la ligne C du RER auprès du public. Pour la RATP, cette opération constituait un enjeu stratégique, puisqu'elle permettait par ses retombées financières, de diminuer l'indemnité compensatrice versée par l'Etat, via le STP.

Ce qui a joué aussi c'est la mobilisation forte de la RATP et de Matra, d'une part, et d'Air Inter, d'autre part et, bien entendu, le côté vitrine technologique que constitue la solution Orly-Val pour l'exportation. Ce qui ne peut que renforcer la stratégie internationale de Matra-Transport. Après avoir perdu pratiquement tout espoir avec le petit Aramis qui lui aussi lorgnait du côté des aéroports (déjà



Orly !), c'est son grand frère Val qui remporte le morceau de choix qu'est Paris. Le Val fonctionne avec succès à Lille depuis 1983, et a été choisi par les villes de Toulouse et de Strasbourg où les avant-projets détaillés sont en bonne voie, Bordeaux où l'avant-projet sommaire vient de démarrer, sans oublier l'aéroport de Chicago et Jacksonville aux Etats-Unis.

Si les aéroports semblent donc porter chance au Val, Disney n'en fait pas autant, car Matra n'a pu obtenir ni le contrat de desserte à Orlando ni à Marne-la-Vallée vers laquelle les Disney-fans rouleront en RER bleu-blanc-rouge des familles.

Le choix de l'usager

Le choix du STP et du ministre des Transports n'a pas fait que des heureux. Hormis la SNCF et ses partenaires, il y a les Verts d'Ile-de-France qui estiment que le choix est « *aberrant, anti économique* » et constitue une attaque contre l'environnement, surtout que la nouvelle ligne sera « *parallèle à une ligne ferroviaire sous utilisée, ce qui entraîne un gaspillage insensé* ».

D'autres regrettent la liaison ferroviaire directe, à l'image de bien des aéroports étrangers, sans rupture de charge et interconnectée avec le reste du réseau ferré, TGV compris.

Un argument qui a fortement agacé les experts de la commission Lecomte, puisqu'ils estiment qu'une

quinzaine de TGV interconnectés (Lyon, Atlantique, nord et est) ne peuvent correspondre aux besoins de desserte de l'aéroport d'Orly. Tout de même, un TGV pouvant techniquement circuler sur l'embranchement d'Orly, cela a dû en faire rêver plus d'un...

**Implantation
d'une des deux
demi-stations
à Orly sud.**

Qu'ils se rassurent, cependant, car même avec Orly-Val ils pourront emprunter le TGV dans quelques années, grâce à la gare TGV prévue à Massy, située comme Antony sur la ligne B du RER.

Mais puisque près de 60% des voyageurs aériens empruntent les lignes intérieures, on les voit mal repartir aussitôt en province comme a tenu à le souligner le ministre des Transports. Qui a ajouté, comme dernière touche au dossier de la desserte d'Orly, que l'expérience d'un montage financier privé pouvait être renouvelée pour d'autres sites de transports. En précisant qu'il ne pouvait évidemment s'agir que de sites nouveaux et différents du réseau existant, destinés à une clientèle particulière avec une tarification spécifique. La nouvelle gare Maine-Vaugirard qui devra être reliée à l'ensemble urbain du Maine pourrait correspondre à cette définition.

De toute manière, publics ou privés, les autres moyens de transports desservant Orly garderont leurs chances. L'atout d'Orlybus par exemple qui emmènera ses passagers à Denfert, en quasi direct, sans rupture de charge en 25 minutes (ce qui est mieux qu'Orly-Val en heure creuse) et pour 17 F seulement, n'est pas négligeable.

Il en est de même pour les cars d'Air France, la ligne bus directe Orly-Villejuif et les taxis, puisqu'ils pourront circuler plus rapidement sur l'A6. En effet, il est prévu qu'Orly-Val opère un transfert de 50% des voyageurs empruntant les transports publics actuels (Orly-Rail compris, étant entendu que celui-ci sera supprimé) vers le Val, de 12% des voyageurs en voiture particulière et de près de 20% du trafic taxi, d'où des conditions de circulation beaucoup plus fluides pour bus et taxis dès 1991.

Le plus important dans cette histoire, n'est-ce pas que les voyageurs aériens non seulement conserveront le choix entre différents moyens de transports publics et privés complémentaires, mais pourront aussi choisir un moyen ferré, rapide et efficace qui donnera une meilleure image de marque à Paris-Orly ?