

# RAIL-AIR

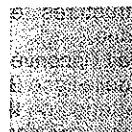
Le futur terminal VAL de l'aéroport d'Orly, desservant les aéroports de Paris-Montparnasse, d'Orly-Montparnasse et d'Orly-Magenta.



Le 9 décembre 1987, le Syndicat des transports parisiens décidait de choisir la solution Matra-RATP pour la desserte des aéroports Sud et Ouest d'Orly à partir de la ligne B du RER. Un choix qui n'est pas sans poser quelques questions et qui a pour conséquence la prochaine « irruption » d'un mode de transport automatique en Île-de-France.

## ORLY-VAL, EN PISTE...

1979



La satisfaction évidente des promoteurs d'Orly-VAL lors de la conférence de presse impromptue réunissant, le 10 décembre 1987, Matra, la RATP, Air Inter et les « financiers » du projet, dépassait l'objet de la décision prise la veille par le STP (Syndicat des transports parisiens). En effet, pour Bernard Félix, président de « Matra-Transports », le fait que, « pour la première fois, soit adopté en France un projet de transport en commun totalement privé fera date et école ». Les autres partenaires (Air Inter, RATP, Indosuez, Crédit Lyonnais, Caisse des Dépôts) mirent pour leur part en valeur tant l'intérêt de la percée d'un nouveau mode en région parisienne comme « vitrine à l'exportation », que « l'accès à la modernité » que représenterait le VAL et le déblocage longtemps attendu de la desserte d'Orly (enfin Paris aurait une « vraie » LRA, liaison rail-aéroport...).

1,4 milliard de F accordé par le groupe Caisse des Dépôts et Consignations (0,9 milliard de F sur 25 ans) et les banques (0,5 milliard sur 15 ans).

Une concession trentenaire est accordée aux promoteurs qui vont bientôt créer une société d'exploitation mixte Matra/RATP, plus une filiale commune d'ingénierie associant Matra et la Sofretu.

Les travaux de construction de la ligne devraient commencer en mai 1988, sitôt réglées les formalités habituelles de DUP (déclaration d'utilité publique), et la ligne serait mise en service trois ans plus tard, soit en 1991.

La liaison Orly-VAL est en correspondance avec la ligne B du RER en gare d'Antony. Dans cette station, le quai arrivée de Paris et celui de départ vers Orly sont au même niveau, ce qui n'est pas le cas en sens inverse où les quais VAL sont installés au niveau inférieur et reliés au quai RER vers Paris par un trottoir roulant suivi d'un escalier mécanique (55 m de trajet total). La station du VAL sera édifée sur l'emplacement de l'actuelle gare d'autobus qui sera, ensuite, reconstruite et réaménagée afin d'offrir une bonne correspondance avec le VAL.

Le tracé de la ligne se développe sur 7 200 m avec une première section de 1 000 m en souterrain, d'Antony-RER jusqu'à la station *Chemin-d'Antony* de la ligne C du RER SNCF, puis continue ensuite avec un tracé au sol parallèlement à cette ligne C, franchit en viaduc l'autoroute A 6 : elle quitte la ligne C à la limite de Wissous, passe sous cette ligne en souterrain peu avant la gare de *Rungis-La Fraternelle*, puis continue en tranchée avant une entrée sur viaduc dans les emprises des aéroports d'Orly. Ce tracé en viaduc implique la desserte des aéroports Ouest et Sud, au niveau des premiers étages, celui des salles d'embarquement (enregistrement et réception des bagages resteront-ils au rez-de-chaussée à Orly-Sud ?). À noter que le

terminus d'Orly-Sud est formé de deux demi-stations décalées.

Le PCC de la ligne et le garage-atelier seront regroupés sur un terrain de 3 ha situé sur la commune de Wissous, à mi-chemin entre les deux terminus.

### Au rythme du RER

La cadence de circulation des rames Orly-VAL « sera calculée intégralement sur le rythme de desserte du RER ligne B » : à chaque rame RER partant de ou arrivant à Antony (de ou vers Paris) correspondra une rame VAL pour Orly et inversement. Orly-VAL devrait être en service de 5 h 50 à minuit : 160 liaisons aller et retour seraient offertes durant ces 18 heures 30 de fonctionnement du système, soit de deux à quatre circulations au quart d'heure.

Notons que les pointes de trafic d'Air Inter se situent entre 8 h 30 et 9 h 30, le matin, dans le sens Orly - Paris et de 17 h à 20 h 30, le soir, dans les deux sens : selon la RATP, la desserte Orly-VAL nécessitera un renforcement du service sur la ligne B équivalant à « l'injection » d'un train M1 79 supplémentaire. En cas d'affluence inattendue constatée par les caméras d'observation d'Antony ou d'Orly, une rame VAL supplémentaire pourra être mise en service par le PCC à 90 secondes d'intervalle avec la rame précédente.

Le trafic global annuel attendu par les promoteurs du VAL est de 4,2 millions de voyages, ce qui ferait passer la part des transports en commun dans les relations Paris - Orly Paris de 20 % actuellement, à 30 %.

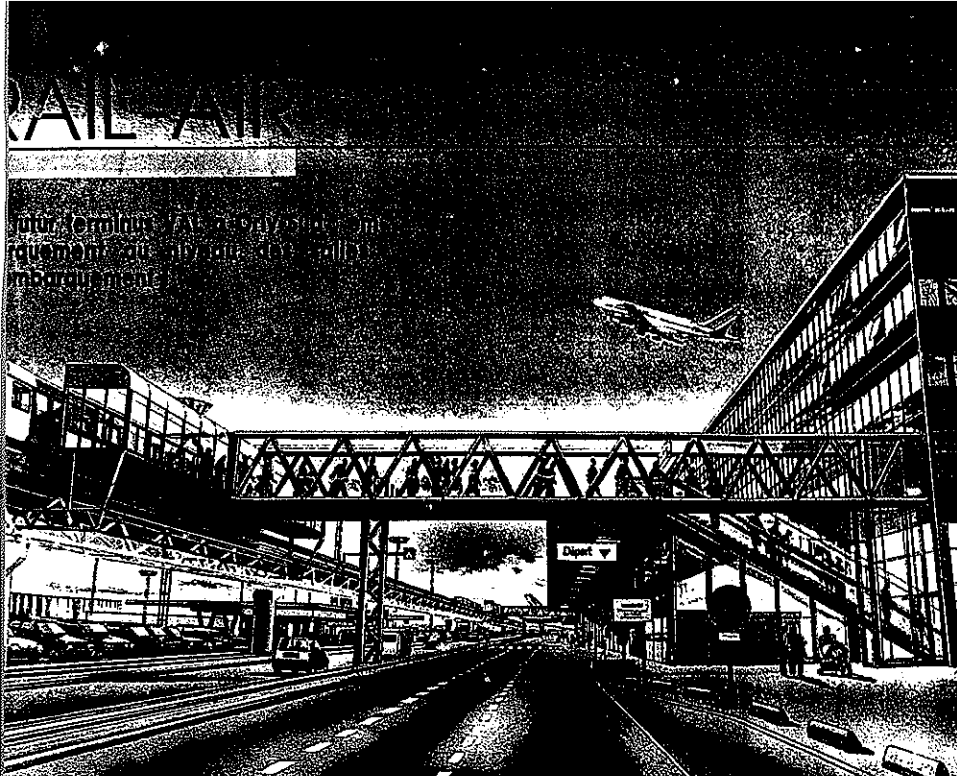
La durée du trajet Antony - Orly serait inférieure à 6 min et Châtelet pourrait être atteint (changement compris) en moins de 40 min (Saint-Lazare en 44 min, La Défense en 5 min. et Roissy en 1 heure 20 environ).

### Plus 33 % en... 24 heures !

Seule fausse note (involontaire), la soudaine réactualisation du coût du projet par Antoine Jeancour, de la banque Indosuez : en raison de la prise en compte de la dérive inflationniste éventuelle, la note globale passerait de 1,275 milliard de F à 1,7 milliard (+ 33 %) à l'horizon 1991 ! En tout état de cause, cette somme sera couverte en partie sur les fonds propres des financiers, et en partie par crédit des mêmes partenaires.

La première partie est la moins importante : elle s'élève à 300 millions de F, divisée par moitié en capital actions (Matra : 46,6 %, Air Inter : 26,6 %, RATP : 3,3 %, groupes financiers : 23,5 %) et en obligations placées par les partenaires.

La seconde partie consiste en un crédit de



Le 9 décembre 1987, le Syndicat des transports parisiens décidait de choisir la solution Matra-RATP pour la desserte des aéroports Sud et Ouest d'Orly à partir de la ligne B du RER. Un choix qui n'est pas sans poser quelques questions et qui a pour conséquence la prochaine « irruption » d'un mode de transport automatique en Île-de-France.

# ORLY-VAL, EN PISTE...

La satisfaction évidente des promoteurs d'Orly-VAL lors de la conférence de presse impromptue réunissant, le 10 décembre 1987, Matra, la RATP, Air Inter et « financiers » du projet, dépassait l'objet de la décision prise la veille par le STP (Syndicat des transports parisiens). En effet, pour Bernard Félix, président de « Matra-Transports », il s'agit de « pour la première fois, soit adopté en France un projet de transport en commun financé par le privé fera date et école ». Les autres partenaires (Air Inter, RATP, Indosuez, Crédit Lyonnais, Caisse des Dépôts) mirent sur leur part en valeur tant l'intérêt de la mise en œuvre d'un nouveau mode en région parisienne que « vitrine à l'exportation », que « l'accès à la modernité » que représenterait le VAL et le blocage longtemps attendu de la desserte d'Orly (enfin Paris aurait une « vraie » LRA, son rail-aéroport...).

## us 33 % en... 24 heures !

Seule fausse note (involontaire), la soudaine actualisation du coût du projet par Antoine Lecoq, de la banque Indosuez : en raison de la prise en compte de la dérive inflationniste potentielle, la note globale passerait de 1,725 milliard de F à 1,7 milliard (+ 33 %) à l'horizon 1991 ! En tout état de cause, cette augmentation sera couverte en partie sur les fonds propres des financiers, et en partie par crédit des mêmes partenaires.

La première partie est la moins importante : elle s'élève à 300 millions de F, divisée par moitié en capital actions (Matra : 46,6 %, Air Inter : 26,6 %, RATP : 3,3 %, groupes financiers : 23,5 %) et en obligations placées par les mêmes partenaires.

La seconde partie consiste en un crédit de

1,4 milliard de F accordé par le groupe Caisse des Dépôts et Consignations (0,9 milliard de F sur 25 ans) et les banques (0,5 milliard sur 15 ans).

Une concession trentenaire est accordée aux promoteurs qui vont bientôt créer une société d'exploitation mixte Matra/RATP, plus une filiale commune d'ingénierie associant Matra et la Sofretu.

Les travaux de construction de la ligne devraient commencer en mai 1988, sitôt réglées les formalités habituelles de DUP (déclaration d'utilité publique), et la ligne serait mise en service trois ans plus tard, soit en 1991.

La liaison Orly-VAL est en correspondance avec la ligne B du RER en gare d'Antony. Dans cette station, le quai arrivée de Paris et celui de départ vers Orly sont au même niveau, ce qui n'est pas le cas en sens inverse où les quais VAL sont installés au niveau inférieur et reliés au quai RER vers Paris par un trottoir roulant suivi d'un escalier mécanique (55 m de trajet total). La station du VAL sera édifée sur l'emplacement de l'actuelle gare d'autobus qui sera, ensuite, reconstruite et réaménagée afin d'offrir une bonne correspondance avec le VAL.

Le tracé de la ligne se développe sur 7 200 m avec une première section de 1 000 m en souterrain, d'Antony-RER jusqu'à la station *Chemin-d'Antony* de la ligne C du RER SNCF, puis continue ensuite avec un tracé au sol parallèlement à cette ligne C, franchit en viaduc l'autoroute A 6 : elle quitte la ligne C à la limite de Wissous, passe sous cette ligne en souterrain peu avant la gare de *Rungis-La Fraternelle*, puis continue en tranchée avant une entrée sur viaduc dans les emprises des aéroports d'Orly. Ce tracé en viaduc implique la desserte des aéroports Ouest et Sud, au niveau des premiers étages, celui des salles d'embarquement (enregistrement et réception des bagages resteront-ils au rez-de-chaussée à Orly-Sud ?). À noter que le

terminus d'Orly-Sud est formé de deux demi-stations décalées.

Le PCC de la ligne et le garage-atelier seront regroupés sur un terrain de 3 ha situé sur la commune de Wissous, à mi-chemin entre les deux terminus.

## Au rythme du RER

La cadence de circulation des rames Orly-VAL « sera calculée intégralement sur le rythme de desserte du RER ligne B » : à chaque rame RER partant de ou arrivant à Antony (de ou vers Paris) correspondra une rame VAL pour Orly et inversement. Orly-VAL devrait être en service de 5 h 50 à minuit : 160 liaisons aller et retour seraient offertes durant ces 18 heures 30 de fonctionnement du système, soit de deux à quatre circulations au quart d'heure.

Notons que les pointes de trafic d'Air Inter se situent entre 8 h 30 et 9 h 30, le matin, dans le sens Orly - Paris et de 17 h à 20 h 30, le soir, dans les deux sens : selon la RATP, la desserte Orly-VAL nécessitera un renforcement du service sur la ligne B équivalant à « l'injection » d'un train M1 79 supplémentaire. En cas d'affluence inattendue constatée par les caméras d'observation d'Antony ou d'Orly, une rame VAL supplémentaire pourra être mise en service par le PCC à 90 secondes d'intervalle avec la rame précédente.

Le trafic global annuel attendu par les promoteurs du VAL est de 4,2 millions de voyages, ce qui ferait passer la part des transports en commun dans les relations Paris - Orly - Paris de 20 % actuellement, à 30 %.

La durée du trajet Antony - Orly serait inférieure à 6 min et Châtelet pourrait être atteint (changement compris) en moins de 40 min, Saint-Lazare en 44 min, La Défense en 52 min. et Roissy en 1 heure 20 environ.