

Une gare TGV à Orly : pour quoi faire ?

Le débat public qui se termine autour de l'interconnexion des lignes à grande vitesse (LGV) au sud de l'agglomération parisienne semble incomplet : d'une part parce que le projet d'élargissement des voies sur la liaison Massy-Valenton a été largement occulté, d'autre part parce que Réseau Ferré de France (RFF) refuse d'examiner, contrairement aux belles paroles de la Commission particulière du débat public (CPDP), tout projet qui ne passerait par Orly. Or, il nous paraît nécessaire d'envisager toutes les propositions sans dogmatisme.

Le projet RFF : une boucle inutile et coûteuse

Pour permettre une liaison directe et dédiée aux TGV entre les réseaux Nord, Est, Sud-est et le réseau Atlantique, RFF a pour projet, de ramener les TGV depuis l'extrémité du contournement Est (qui se situe en Seine-et-Marne à 35 km du périphérique) jusqu'en proche banlieue (à Orly, à 12 km de Paris), soit directement par un tunnel de plus de 30 km, soit par Villeneuve-Saint-Georges en empruntant la LGV la plus fréquentée d'Europe (qui sera d'ailleurs saturée en 2020). Et ensuite, après les avoir fait passer par Massy, de renvoyer ces TGV sur la LGV vers Tours.

Le bilan de cette escapade en proche banlieue serait assez désastreux : un service aux voyageurs amoindri par une vitesse réduite à moins de 160 km/h dans les tunnels, une régularité dégradée si l'on passe par Villeneuve-Saint-Georges, un trajet allongé de plus de 30 km par rapport à une liaison directe, des coûts de construction de plusieurs milliards d'euros, des nuisances aux populations dans les secteurs où les TGV plongeraient vers les tunnels dans de gigantesques trémies (dont une au niveau de la gare de Massy-Verrières).

L'évidence de la liaison directe

Notre contre-proposition est simple : il s'agit de poursuivre le contournement Est à 25 ou 30 km du périphérique et de foncer vers l'Ouest pour rejoindre la LGV Atlantique au niveau de Marcoussis ou de Landry. Il se trouve qu'il y a là un sillon de transports déjà ouvert, c'est le tracé de l'autoroute Francilienne, donc très peu de nuisances environnementales nouvelles. Ainsi, une bonne partie de ce trajet devrait pouvoir se faire en aérien, tout près de la Francilienne (comme on a fait le TGV Nord le long de l'autoroute A1 ou l'A5 le long du TGV Sud-est). Peut-être même sur la Francilienne, pourquoi pas ? Et sur ce tracé, on peut bien sûr insérer une ou deux gares de desserte régionale au niveau des bassins majeurs de population ou d'activités: l'agglomération d'Evry-Corbeil (200 000 habitants) nous semble un emplacement intéressant.

Voilà une proposition tellement simple qu'on ne peut pas imaginer que RFF n'y ait pas pensé. En fait, ils y ont pensé, cela figure dans leur dossier, mais bien caché dans les annexes, en tant qu'alternative n°3. Mais RFF veut absolument faire passer l'interconnexion Sud à Massy et à Orly. Pourquoi ?

Le dogme de l'intermodalité

Notons déjà l'incohérence d'avoir 2 gares TGV aussi proches l'une de l'autre que Massy et Orly : moins de 10 km alors qu'un métro automatique est prévu entre Massy et Orly dans le cadre du Grand-Paris...

Le passage par Massy est justifié quant à lui par RFF par le fait qu'il y a déjà une gare TGV ! La belle affaire ! Certes, elle a coûté quelques millions d'euros, mais est-ce nécessaire de dépenser des milliards d'euros à construire une ligne qui passerait par cette gare sous prétexte qu'elle existe ? Ce ne serait pas la 1^{ère} gare TGV construite qui ne remplirait pas ses objectifs initiaux, pensons à la gare de Vendôme...

Pour Orly, la desserte de l'aéroport relève du dogme de l'intermodalité fer-air. Il s'agirait de drainer des passagers par train pour les amener à prendre l'avion. De fait, ce scénario fonctionne déjà, mais dans un contexte bien précis : pour les aéroports intercontinentaux, à partir de villes moyennes mal desservies par l'avion. C'est ce qu'il se passe sur 3 plates-formes européennes : parce que la « cible », ce sont les voyageurs qui vont, par exemple, de Bruxelles à Montréal (donc par l'aéroport d'Amsterdam), de Dijon à Tokyo (par Roissy), de Cologne à Dubaï (par Francfort).

L'intermodalité air-fer, ça ne marche pas (ou presque pas) pour des plateformes aéroportuaires régionales, nationales ou européennes comme Orly. Cela est parfaitement logique : pourquoi un voyageur ferait-il Rennes-Amsterdam en intermodal (Rennes-Orly en TGV puis Orly-Amsterdam en avion) s'il peut le faire tout en TGV (ce qui est déjà le cas) ou tout en avion (ce qui le sera prochainement avec l'ouverture de l'aéroport de Notre-Dame des Landes) ? Cette vision de simple bon sens a été confirmée par des spécialistes : ainsi, les limites de l'intermodalité air-fer ont été parfaitement exposées dès 2003 par les travaux de Laurent Chapelon qui est professeur de géographie des transports à l'Université de Montpellier. Et la réalité vient le confirmer : la gare TGV de l'aéroport de Lyon-Satolas, avec moins de 500.000 voyageurs par an (moins que la gare du Creusot !) et à peine 10% de voyageurs intermodaux, constitue sans doute l'exemple emblématique de l'incohérence qu'il y a à faciliter des échanges intermodaux entre des moyens de transport qui sont en concurrence et pas en synergie.

Cependant RFF persiste. Contre toute logique, l'organisme ferroviaire a construit récemment une gare TGV à proximité immédiate de l'aéroport régional de Lorraine et les échanges intermodaux y restent insignifiants. Pour Orly, RFF affirme escompter un changement de la nature du trafic aérien de cet aéroport, même quand l'exploitant de la plate-forme nie vouloir remettre en cause la fermeture au trafic durant la nuit. D'ailleurs, les objectifs de trafic intermodal présentés par RFF sont peu importants : à peine plus d'un million de passagers intermodaux en 2020 pour plus de 30 millions de passagers totaux ! Est-ce donc qu'on nous cache autre chose : la transformation d'Orly en 2^{ème} aéroport intercontinental ouvert H24 ?

Pour nous, donc, le projet actuellement présenté par RFF est illogique au plan ferroviaire et au plan aérien, il est couteux et porteur de nuisances : il doit être remis à plat en examinant toutes les hypothèses.

Bruno EDOUARD, Citoyens à Antony