

Intermodalité air - fer

Clermont-Ferrand - Orly via Juvisy, une solution qui mérite examen

La variante 3 d'accès à l'Ile-de-France propose une gare à Orly afin d'offrir l'accès à l'aéroport et à la gare TGV prévue sur l'interconnexion sud.

Le dossier du maître d'ouvrage indique que le surcoût de cette option se situe entre 800 et 1 000 M€, dont 600 M€ pour la gare elle-même. Sa fréquentation est estimée à 540 000 voyageurs annuels, soit 1 500 par jour. Ce niveau de fréquentation est approximativement 4 fois inférieure à celui de la gare prévue à Orly sur l'interconnexion sud. La gare d'Orly sur POCL semble donc très onéreuse pour un résultat médiocre.

Pourtant, le cahier d'acteur de la Région Auvergne souhaite sa réalisation. Les Auvergnats ne sont pas nécessairement déraisonnables : si l'aéroport d'Orly a aujourd'hui une vocation orientée principalement vers les vols domestiques et européens, son retour à une vocation plus internationale semble le corollaire du développement des LGV sur les distances moyennes. Sa mutation déjà en cours mérite, dès aujourd'hui que la possibilité d'y accéder depuis la future LGV soit préservée. Cependant, si l'on reste dans le cadre spécifique du projet POCL, la seule solution de desserte d'Orly ne peut être qu'une seconde gare TGV. Les réponses possibles se résument alors à oui ou non avec toutes les raisons, si l'on en considère le rapport coûts/avantages, pour arriver à une réponse négative.

Dès lors, plutôt que d'envisager une seconde gare TGV monofonctionnelle à Orly, pourquoi ne pas imaginer une solution mutualisant les besoins de déplacement en réfléchissant plus largement dans le cadre du système de transport pris dans sa globalité ? Pourquoi ne pas faire converger dans un même projet les besoins quotidiens de déplacement vers le pôle d'emploi d'Orly et ceux plus spécifiques des voyageurs intéressés par l'intermodalité TGV – avion ?

Les projets de transport du Grand Paris prévoient le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Orly. La simple lecture d'une carte nous indique que la distance à vol d'oiseau entre les aérogares et la gare de Juvisy est voisine de 4,5 km. Pourquoi, alors, ne pas imaginer d'amener cette ligne de métro jusqu'à Juvisy en offrant ainsi une liaison performante vers Orly depuis Juvisy ?

En appliquant les ratios utilisés lors du débat public sur les transports en commun du Grand Paris, le coût du prolongement jusqu'à Juvisy de la ligne 14 serait légèrement inférieur à 500 M€ en solution intégralement souterraine sensiblement moindre que celui de la seconde gare d'Orly.

En additionnant le temps de parcours Juvisy – Orly, de l'ordre de 5 minutes, et la correspondance, une liaison Orly – Juvisy nécessiterait environ 10 minutes, temps tout à fait comparable à l'accès aux aérogares depuis Pont-de-Rungis, tel qu'exposé dans le dossier de l'interconnexion sud.

Dans 4 des variantes, d'accès à l'Ile-de-France, Juvisy est proposée comme gare sud francilienne pour les TGV province – province. Or Juvisy est située au seul point de confluence des RER C et D et la population des communes disposant d'une gare située à moins d'un quart d'heure, de quai à quai, de celle de Juvisy est de 420 000 habitants.

Pour les milliers de salariés en provenance du sud ou de la rive droite de la Seine et se rendant quotidiennement sur le pôle d'Orly, le gain de temps offert par le prolongement de la ligne 14 par rapport à ce que proposent aujourd'hui les transports en commun serait tout simplement phénoménal. En heure de pointe du matin, selon le site vianavigo.fr, il faut dans les conditions actuelles et dans le meilleur des cas 34 minutes pour effectuer le trajet Juvisy – Orly Sud. Avec le prolongement de la ligne 14 et ses 5 minutes, on change d'univers. La remarque s'applique également aux déplacements de proximité vers les aérogares ou la future gare TGV de l'Interconnexion qui serait ainsi confortée.

Ces gains de temps considérables susciteraient un report modal vers les transports en commun puisqu'ils généreraient en même temps une économie importantes pour les ménages concernés. Du même coup, une dé-saturation de plusieurs voiries, notamment de la RN 7, semblerait logique.

Avec le prolongement de la ligne 14, POCL pourrait donc desservir Orly via Juvisy, au moins par les TGV inter-secteurs, soit une dizaine de trains par jour. La possibilité d'arrêts de TGV radiaux, si l'évolution d'Orly le justifiait, sans que cela implique un surcoût équivalent à celui de la remontée vers Juvisy dans les solutions souterraines (450 M€), devrait également être envisagée.

La proposition de prolonger la ligne 14 jusqu'à Juvisy n'est évidemment pas de la compétence de RFF mais si RFF se doit de rester dans son domaine, celui de l'infrastructure ferroviaire, il appartient à la puissance publique d'adopter une réflexion plus globale. C'est elle que cette contribution cherche à interpeler.