

COMPTE DE CONCOURS FINANCIERS
PROGRAMME 869
PROJETS ANNUELS DE PERFORMANCES
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE FINANCES POUR

2023

PRÊTS À LA SOCIÉTÉ
CONCESSIONNAIRE DE LA
LIAISON EXPRESS ENTRE
PARIS ET L'AÉROPORT
PARIS-CHARLES DE
GAULLE



PROGRAMME 869
**Prêts à la société concessionnaire de la liaison express
entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle**

MINISTRE CONCERNÉ : CHRISTOPHE BECHU, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Sandrine CHINZI

Directrice générale des infrastructures, des transports et des mobilités par intérim

Responsable du programme n° 869 : Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Le programme « Prêts à la société concessionnaire de la liaison expresse entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle » permet le financement de la construction de l'infrastructure du projet de liaison ferroviaire Charles de Gaulle Express.

Le projet « CDG Express » vise à réaliser une liaison ferroviaire rapide, directe et à haut niveau de service entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle qui a accueilli en 2019 près de 76 millions de voyageurs et se classe au deuxième rang des aéroports européens. Cependant, contrairement à la plupart des grands aéroports internationaux comparables comme Londres, Hong Kong, Shanghai, Tokyo ou encore Oslo, Stockholm, Rome, Paris-CDG ne bénéficie pas d'une liaison ferroviaire express, dédiée et directe avec la ville centre, qui répond spécifiquement aux besoins des passagers aériens. Cette liaison reliera donc Paris et son principal aéroport en 20 minutes à raison d'un train toutes les 15 minutes, entre 5 heures du matin et minuit, 7 jours sur 7. Essentiel pour améliorer la desserte de la plate-forme aéroportuaire de Roissy, ce projet contribuera au développement de l'image de la France à l'étranger.

L'article L. 2111-3 du code des transports confie la réalisation de l'infrastructure sous la forme d'une concession de travaux à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et le Groupe Aéroports de Paris auxquels la Caisse des dépôts et Consignations (CDC) s'adjoint pour une participation minoritaire. Le contrat de concession a été signé le 11 février 2019 entre l'État et la société gestionnaire d'infrastructure CDG Express. La durée de la concession est de 50 ans à partir de la mise en service.

L'exploitation de la ligne a été confiée par l'État à une entreprise ferroviaire au terme d'une procédure de mise en concurrence, conformément à l'article L. 2111-3-1 du code du transport. La société Hello Paris, groupement associant Keolis ainsi que RATP Dév, et l'État ont signé un contrat de service public pour l'exploitation de la ligne CDG Express le 18 juillet 2019. En plus de l'exploitation commerciale et de la collecte des recettes, cette entreprise assure notamment les missions de conception, construction, financement et de maintenance du matériel roulant (entretien et renouvellement).

La mise en service initialement prévue fin 2023 a été reportée à la fin de l'année 2025 afin de minimiser la gêne pour les voyageurs des lignes ferroviaires affectées par la réalisation de la liaison. Les plages de perturbation ont été mutualisées avec d'autres travaux prévus sur la même période.

Le décret approuvant l'avenant n° 1 au contrat de concession tirant les conséquences de ce report devrait être publié à l'automne au Journal officiel de la République française.

Les coûts d'investissement connus et présentés dans le projet annuel de performances pour les autorisations d'engagements ouvertes avant 2023 correspondent au scénario d'une mise en service fin 2025.

Les coûts d'investissement, correspondant au coût de construction de l'infrastructure, sont de 1,7 Md€ (conditions économiques de 2014) soit 1,9 Md€ en euros courants incluant des provisions pour aléas tenant compte notamment des conditions de réalisation des travaux, auxquels s'ajoutent 0,3 Md€ de frais financiers et de gestion de la société.

Une part substantielle des investissements, d'environ 530 M€, contribue directement à l'amélioration de l'infrastructure existante, notamment parcourue par le RER B, le Transilien K et les TER Paris-Laon. Le RER B verra par ailleurs sa fréquentation allégée d'une partie de sa clientèle, notamment aux heures de pointe, grâce à la création de la liaison CDG Express.

Le besoin de financement, de 2,2 Md€, est couvert :

- d'une part par les apports en fonds propres des actionnaires de la société projet, à hauteur de 0,4 Md€. En phase de construction, ces fonds propres seront pré-financés par un crédit-relais fonds propres (cf. infra).
- d'autre part par un emprunt pour un montant de 1,8 Md€, objet du présent programme.

En période d'exploitation, le service de la dette sera assuré grâce aux recettes du concessionnaire qui comprennent :

- les versements à la société de projet de péages par l'exploitant ferroviaire, en contrepartie de l'utilisation de l'infrastructure (qui tirera lui-même ses recettes des ventes de billets),
- les versements de SNCF Réseau à la société de projet, répartissant les péages sur les voies dont SNCF Réseau est gestionnaire d'infrastructure, pour tenir compte des investissements initiaux financés par le concessionnaire.
- les produits de la taxe aéroportuaire instaurée par l'article 117 de la loi n° 2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificatives pour 2016 modifiée par la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019. Cette taxe s'applique aux passagers de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle hors correspondance, dans la limite de 1,40 €/passager. Sa mise en place est prévue pour 2026.

En 2020, le calendrier de réalisation du projet a été affecté par les confinements liés à la crise sanitaire et par l'annulation partielle de l'autorisation environnementale par le tribunal administratif de Montreuil en novembre. Les travaux du chantier ont repris et les conséquences opérationnelles du contentieux sur le planning ont été examinées au sein du comité de suivi Axe Nord qui réunit l'ensemble des parties prenantes sous le pilotage du préfet de région Île-de-France. A la suite de ces travaux, il a été décidé de retenir le scénario le moins impactant pour l'ensemble des projets de l'axe Nord (1^{er} trimestre 2027 pour le CDG Express). Cette décision a été annoncée en novembre 2021.

Les implications financières de cette décision sont en cours d'instruction d'un point de vue juridique, opérationnel et financier. Elles ont vocation à être traduites dans le cadre d'un deuxième avenant au contrat de concession. A ce stade, compte tenu des premières estimations des surcoûts et afin de ne pas préempter la bonne réalisation des travaux nécessaires à une mise en service du projet début 2027, 200 M€ d'autorisations d'engagement sont ouvertes en 2023 sur le programme 869 avec l'objectif de poursuivre les discussions avec le concessionnaire.

Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Programme n° 869 | Présentation des crédits et des dépenses fiscales

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2022 ET 2023

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	FdC et AdP attendus
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle		0	0
		200 000 000	0
Totaux		0	0
		200 000 000	0

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2022 PLF 2023	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	FdC et AdP attendus
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle		383 000 000	0
		388 400 000	0
Totaux		383 000 000	0
		388 400 000	0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2022, 2023, 2024 ET 2025

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023 Prévision indicative 2024 Prévision indicative 2025				
7 - Dépenses d'opérations financières	200 000 000		383 000 000 388 400 000 146 800 000 236 450 000	
Totaux	200 000 000		383 000 000 388 400 000 146 800 000 236 450 000	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2022 ET 2023

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2022 PLF 2023				
7 – Dépenses d'opérations financières	200 000 000		383 000 000 388 400 000	
71 – Prêts et avances	200 000 000		383 000 000 388 400 000	
Totaux	200 000 000		383 000 000 388 400 000	

Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Programme n° 869 | Justification au premier euro

Justification au premier euro

Éléments transversaux au programme

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total	Titre 2 Dépenses de personnel	Autres titres	Total
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	0	200 000 000	200 000 000	0	388 400 000	388 400 000
Total	0	200 000 000	200 000 000	0	388 400 000	388 400 000

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2022

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 (RAP 2021)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2021 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2022 + Reports 2021 vers 2022 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022
826 500 228	0	100 000 000	383 000 000	543 500 228

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2023	CP 2024	CP 2025	CP au-delà de 2025
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022	CP demandés sur AE antérieures à 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE antérieures à 2023
543 500 228	295 000 000 0	129 000 000	119 500 228	0
AE nouvelles pour 2023 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2023 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2024 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2023	Estimation des CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023
200 000 000 0	93 400 000 0	17 800 000	88 800 000	0
Totaux	388 400 000	146 800 000	208 300 228	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2023

CP 2023 demandés sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2024 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023	CP au-delà de 2025 sur AE nouvelles en 2023 / AE 2023
46,70 %	8,90 %	44,40 %	0,00 %

Le total des AE de l'échéancier correspond aux montants des AE ouvertes sur le programme 869, soit 543 M€ de crédits engagés mais non encore couverts par des paiements au 31 décembre 2022, auxquels il faut ajouter 200 M€ d'AE ouvertes en PLF pour 2023.

Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

Programme n° 869 | Justification au premier euro

Justification par action

ACTION (100,0 %)

01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

	Titre 2	Hors titre 2	Total	FdC et AdP attendus
Autorisations d'engagement	0	200 000 000	200 000 000	0
Crédits de paiement	0	388 400 000	388 400 000	0

Afin de respecter le cadre juridique applicable aux organismes divers d'administration centrale (ODAC), d'optimiser le coût global du projet pour les finances publiques et de minorer le montant de la taxe acquittée par les passagers aériens, il a été fait le choix de financer le projet par prêt du Trésor au concessionnaire chargé de la construction de l'infrastructure.

Le contrat de concession entre l'État concédant et la société gestionnaire d'Infrastructure CDG Express (société concessionnaire) a été signée le 11 février 2019. La convention de prêt entre la société concessionnaire et l'État a été signée le 20 décembre 2018. La conclusion de ce contrat de prêt conduit l'État à s'engager à contribuer au financement du projet à hauteur de 1,7 Md€ maximum, correspondant à l'octroi du prêt qui fait l'objet d'un remboursement ultérieur, dès la mise en service de l'infrastructure. Pour financer les surcoûts liés à la décision, en mai 2019, du report de la livraison du projet fin 2025, une augmentation du prêt de l'État de 100 M€ a été votée par la loi n° 2019-1270 du 2 décembre 2019 de finances rectificative pour 2019, portant le plafond de ce prêt à 1,8 Md€.

Le premier tirage sur la dette par le concessionnaire (qui correspond à la première dépense depuis la nouvelle section du compte de concours financier) a eu lieu au mois d'avril 2019. Depuis lors, le concessionnaire a recours à des tirages mensuels pour financer le projet. Le montant du prêt accordé par l'État s'élève à 577,4 M€ à fin 2020. Les prévisions de dépenses sont estimées à 388,4 M€ en 2023. Comme évoqué dans la présentation du programme 200 M€ d'autorisations d'engagement sont ouvertes en 2023 sur le programme 869 dans l'objectif de préparer un deuxième avenant au contrat de concession.

L'article 24 de la loi organique n° 2001-692 du 1^{er} août 2001 relative aux lois de finances dispose que les prêts et avances sont accordés pour une durée déterminée et assortis d'un taux d'intérêt qui ne peut être inférieur à celui des obligations ou bons du Trésor de même échéance ou, à défaut, d'échéance la plus proche. Il ne peut être dérogé à ce principe que par décret en Conseil d'État. La convention de prêt signée par l'État prévoit un taux fixe de 3,2 % par an, inférieur au taux actuel des obligations du Trésor et, à titre de précaution, une dérogation a été accordée (décret n° 2018-668 relatif au taux d'intérêt du prêt accordé par l'État à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris - Charles-de-Gaulle).

À terme, les recettes du concessionnaire permettront de rembourser le prêt consenti par l'État. Les remboursements s'inscriront en recettes du compte de concours financiers, selon un échéancier défini lors de la signature de la convention de prêt. Le remboursement de ce prêt, sur une durée de 40 ans, assurera la neutralité financière de ce projet pour les finances de l'État. Par ailleurs, le paiement des intérêts constituera une recette non fiscale du budget général.

En 2020, le calendrier de réalisation du projet a été affecté par les confinements liés à la crise sanitaire et par l'annulation partielle de l'autorisation environnementale par le tribunal administratif de Montreuil en novembre. Les travaux du chantier ont repris et les conséquences opérationnelles du contentieux sur le planning ont été examinées au sein du comité de suivi Axe Nord qui réunit l'ensemble des parties prenantes sous le pilotage du préfet de région Île-de-France. A la suite de ces travaux, il a été décidé de retenir le scénario le moins impactant pour l'ensemble des projets de l'axe Nord (1^{er} trimestre 2027 pour le CDG Express). Cette décision a été annoncée en novembre 2021.

Les implications financières de cette décision sont en cours d'instruction d'un point de vue juridique, opérationnel et financier. Elles ont vocation à être traduites dans le cadre d'un deuxième avenant au contrat de concession. A ce stade, compte tenu des premières estimations des surcoûts et afin de ne pas préempter la bonne réalisation des travaux nécessaires à une mise en service du projet début 2027, 200 M€ d'autorisations d'engagement sont ouvertes en 2023 sur le programme 869 avec l'objectif de poursuivre les discussions avec le concessionnaire.

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'opérations financières	200 000 000	388 400 000
Prêts et avances	200 000 000	388 400 000
Total	200 000 000	388 400 000