

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E

COMPTE DE CONCOURS FINANCIERS  
PROGRAMME 869  
RAPPORTS ANNUELS DE PERFORMANCES  
ANNEXE AU PROJET DE LOI DE RÉGLEMENT  
DU BUDGET ET D'APPROBATION DES COMPTES POUR

2022

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**

---

## Bilan stratégique du rapport annuel de performances

### Thierry COQUIL

*Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités*

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, l'aéroport de Paris-Charles-de-Gaulle ne bénéficie pas d'une liaison ferroviaire express, dédiée et directe avec la ville centre, qui réponde 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 et à laquelle la participe également la Caisse des dépôts et Consignations (CDC). 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 des transports. La société Hello Paris (groupement associant Keolis et RATP Dév) et l'État ont signé le 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, permettant de mutualiser les plages de perturbation avec d'autres travaux prévus sur la même période.

En 2022, les avenants au contrat de concession portant sur la réalisation de l'infrastructure et au contrat de prêt, objet du programme 869, conclus entre l'État et la société concessionnaire « Gestionnaire d'infrastructure CDG Express », sont venus formaliser les conséquences juridiques, techniques et financières de cette décision. L'avenant au contrat de prêt conclu le 13 octobre 2022 a notamment reporté de deux ans la date du premier et du dernier remboursement du prêt et majoré de 100 M€ le plafond du prêt pour le porter à 1 800 M€, engageant ainsi les 100 M€ d'AE ouvertes dans cette perspective sur le programme 869 en loi de finances rectificative pour 2019.

Les coûts d'investissement connus et présentés dans ce rapport annuel de performances correspondent au scénario d'une mise en service fin 2025 qui est celui prévu contractuellement.

Ainsi, à date, pour les autorisations d'engagements ouvertes avant 2023, 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 sont 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 de l'exploitant du service ferroviaire, en contrepartie de l'utilisation de l'infrastructure (l'exploitant tirera lui-même ses recettes de la vente des titres de transport),
- les versements de la part de SNCF Réseau, répartissant le produit des péages qu'il aura perçu sur les voies dont il 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 rectificative 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.

La réalisation du projet a été impactée par la survenance de deux évènements majeurs en 2020 : la crise sanitaire et l'annulation partielle de l'autorisation environnementale (AE) du projet par le tribunal administratif de Montreuil le 9 novembre. L'annulation partielle de cette autorisation, dont la légalité a été confirmée par la Cour Administrative d'Appel de Paris le 18 avril 2022, a entraîné une suspension des travaux de plus de quatre mois dont le retard n'a pu être rattrapé. Compte tenu de l'imbrication des calendriers de réalisation des projets ferroviaires sur l'Axe Nord, des scénarios de reprogrammation globale ont été examinés avec les acteurs concernés sous l'égide du Préfet de la région Île-de-France. Dans le cadre des documents contractuels la mise en service est donc prévue à la fin de l'année 2025. Le scénario préférentiel prévoit toutefois une mise en service commerciale du projet début 2027.

Des négociations sont engagées depuis avec le concessionnaire pour la mise au point d'un deuxième avenant au contrat de concession afin de tirer les conséquences, techniques, juridiques, économiques et financières de ces évènements.

## 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

## 2022 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS OUVERTS ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

### 2022 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	100 000 000	0 100 000 000	0
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP			
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP	+100 000 000	+100 000 000	
Total des AE ouvertes	100 000 000	100 000 000	
<b>Total des AE consommées</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>	

### 2022 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total	Total y.c. FdC et AdP prévus en LFI
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	383 000 000 248 443 989	383 000 000 248 443 989	383 000 000
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>383 000 000</b>	<b>383 000 000</b>	<b>383 000 000</b>
Ouvertures / annulations par FdC et AdP			
Ouvertures / annulations hors FdC et AdP			
Total des CP ouverts	383 000 000	383 000 000	
<b>Total des CP consommés</b>	<b>248 443 989</b>	<b>248 443 989</b>	

## 2021 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LFI) ET DES CRÉDITS CONSOMMÉS

### 2021 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport		0	0

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

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

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
Paris-Charles de Gaulle			0
<b>Total des AE prévues en LFI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total des AE consommées</b>	<b>0</b>		<b>0</b>

### 2021 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	Total hors FdC et AdP prévus en LFI	Total y.c. FdC et AdP
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	416 000 000 296 043 203	416 000 000	<b>416 000 000</b> <b>296 043 203</b>
<b>Total des CP prévus en LFI</b>	<b>416 000 000</b>	<b>416 000 000</b>	<b>416 000 000</b>
<b>Total des CP consommés</b>	<b>296 043 203</b>		<b>296 043 203</b>

### PRÉSENTATION PAR TITRE ET CATÉGORIE DES CRÉDITS CONSOMMÉS

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Consommées* en 2021	Ouvertes en 2022	Consommées* en 2022	Consommés* en 2021	Ouverts en 2022	Consommés* en 2022
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	0	0	100 000 000	296 043 203	383 000 000	248 443 989
Prêts et avances	0	0	100 000 000	296 043 203	383 000 000	248 443 989
<b>Total hors FdC et AdP</b>		<b>0</b>			<b>383 000 000</b>	
Ouvertures et annulations* hors titre 2		+100 000 000				
<b>Total*</b>	<b>0</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>	<b>296 043 203</b>	<b>383 000 000</b>	<b>248 443 989</b>

\* y.c. FdC et AdP

**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

RÉCAPITULATION DES MOUVEMENTS DE CRÉDITS

ARRÊTÉS DE REPORT GÉNÉRAL HORS FDC HORS AENE

Date de signature	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
24/01/2022		100 000 000						
<b>Total</b>		<b>100 000 000</b>						

TOTAL DES OUVERTURES ET ANNULATIONS (Y.C. FDC ET ADP)

	Ouvertures				Annulations			
	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement		Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres	Titre 2	Autres titres
<b>Total général</b>		<b>100 000 000</b>						

## Justification au premier euro

### Éléments transversaux au programme

#### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP	Titre 2 * Dépenses de personnel	Autres titres *	Total y.c. FdC et AdP
<i>Prévision LFI</i> Consommation						
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle		100 000 000	0 100 000 000		383 000 000 248 443 989	383 000 000 248 443 989
<b>Total des crédits prévus en LFI *</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>383 000 000</b>	<b>383 000 000</b>
Ouvertures / annulations y.c. FdC et AdP		+100 000 000	+100 000 000			
Total des crédits ouverts	0	100 000 000	100 000 000	0	383 000 000	383 000 000
<b>Total des crédits consommés</b>	<b>0</b>	<b>100 000 000</b>	<b>100 000 000</b>	<b>0</b>	<b>248 443 989</b>	<b>248 443 989</b>
Crédits ouverts - crédits consommés					+134 556 011	+134 556 011

\* hors FdC et AdP pour les montants de la LFI

La conclusion de l'avenant n° 1 au contrat de concession entre l'État et la société « Gestionnaire d'infrastructure CDG Express » afin de tirer les conséquences du décalage de la mise en service du projet au 1<sup>er</sup> décembre 2025 s'est accompagnée de la signature, le 13 octobre 2022, par les mêmes parties, de l'avenant n° 1 au contrat de crédit afin de majorer de 100 M€ le plafond du prêt pour permettre à la société de supporter les conséquences notamment financières de ce décalage. Les 100 M€ d'autorisations d'engagement ouvertes dans cette perspective dès la loi de finances rectificative pour 2019 ont ainsi été engagées en 2022.

Comme les années précédentes, la consommation des crédits de paiement est inférieure à la programmation retenue en loi de finances 2022. Cet écart s'explique par des raisons structurelles et conjoncturelles tenant aux conditions fixées par le contrat de prêt lui-même qui impactent à la fois le montant de la programmation des crédits à retenir d'une part, et le montant des avances pouvant être sollicité, d'autre part.

Sur le premier point, le contrat de prêt dispose que les crédits à réserver par le prêteur (l'État) pour l'année en cours doivent être supérieurs de 15 % aux prévisions de dépenses de l'emprunteur, dans la limite globale du montant maximal du contrat de prêt, de sorte que dans l'hypothèse théorique d'un déroulement du projet identique à la situation programmée, la consommation annuelle des crédits sera en tout état de cause inférieure de 15 % à ceux retenus en loi de finances pour la même année.

Sur le deuxième point, le contrat prévoit que les demandes d'avances sont formulées par l'emprunteur sur la base d'une chronique prévisionnelle des coûts du Projet. Or, en l'espèce, le calendrier initial de réalisation pour 2022 n'a pu être respecté en raison de la reprogrammation des travaux sur l'ensemble de l'axe ferroviaire nord liée à la décision du tribunal administratif de Montreuil en novembre 2020 annulant partiellement l'autorisation environnementale (AE) du projet et entraînant une suspension de travaux de près de quatre mois. La légalité de l'AE a été confirmée depuis.



**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

**PASSAGE DU PLF À LA LFI**

	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
PLF	0	0	0	0	383 000 000	383 000 000
Amendements	0	0	0	0	0	0
<b>LFI</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>383 000 000</b>	<b>383 000 000</b>

*Dépenses pluriannuelles*

**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

**SUIVI DES CRÉDITS DE PAIEMENT ASSOCIÉS À LA CONSOMMATION DES AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT (HORS TITRE 2)**

AE 2022	CP 2022
AE ouvertes en 2022 * (E1) <b>100 000 000</b>	CP ouverts en 2022 * (P1) <b>383 000 000</b>
AE engagées en 2022 (E2) <b>100 000 000</b>	CP consommés en 2022 (P2) <b>248 443 989</b>
AE affectées non engagées au 31/12/2022 (E3) <b>0</b>	dont CP consommés en 2022 sur engagements antérieurs à 2022 (P3 = P2 - P4) <b>248 443 989</b>
AE non affectées non engagées au 31/12/2022 (E4 = E1 - E2 - E3) <b>0</b>	dont CP consommés en 2022 sur engagements 2022 (P4) <b>0</b>

**RESTES À PAYER**

Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 brut (R1) <b>826 500 228</b>				
Travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2021 (R2) <b>0</b>				
<b>Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2021 net</b> (R3 = R1 + R2) <b>826 500 228</b>	–	CP consommés en 2022 sur engagements antérieurs à 2022 (P3 = P2 - P4) <b>248 443 989</b>	=	Engagements ≤ 2021 non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R4 = R3 - P3) <b>578 056 239</b>
AE engagées en 2022 (E2) <b>100 000 000</b>	–	CP consommés en 2022 sur engagements 2022 (P4) <b>0</b>	=	Engagements 2022 non couverts par des paiements au 31/12/2022 (R5 = E2 - P4) <b>100 000 000</b>
				<b>Engagements non couverts par des paiements au 31/12/2022</b> (R6 = R4 + R5) <b>678 056 239</b>
				Estimation des CP 2023 sur engagements non couverts au 31/12/2022 (P5) <b>295 000 000</b>
				Estimation du montant maximal des CP nécessaires après 2023 pour couvrir les engagements non couverts au 31/12/2022 (P6 = R6 - P5) <b>383 056 239</b>

**NB : les montants ci-dessus correspondent uniquement aux crédits hors titre 2**

\* LFI 2022 + reports 2021 + mouvements réglementaires + FdC + AdP + fongibilité asymétrique + LFR

---

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

---

Justification au premier euro | Programme n° 869

**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**

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

Action / Sous-action	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Titre 2	Autres titres	Total	Titre 2	Autres titres	Total
<i>Prévision LFI y.c. FdC et AdP</i> <i>Réalisation</i>						
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle		100 000 000	0 <b>100 000 000</b>		383 000 000 248 443 989	<b>383 000 000</b> <b>248 443 989</b>

La conclusion de l'avenant n° 1 au contrat de concession entre l'État et la société « Gestionnaire d'infrastructure CDG Express » afin de tirer les conséquences du décalage contractuel de la mise en service du projet au 1<sup>er</sup> décembre 2025 s'est accompagnée de la signature, le 13 octobre 2022, par les mêmes parties, de l'avenant n° 1 au contrat de crédit afin de majorer de 100 M€ le plafond du prêt pour permettre à la société de supporter les conséquences notamment financières de ce décalage. Les 100 M€ d'autorisations d'engagement ouvertes dans cette perspective dès la loi de finances rectificative pour 2019 ont ainsi été engagées en 2022.

Comme les années précédentes, la consommation des crédits de paiement est inférieure à la programmation retenue en loi de finances 2022. Cet écart s'explique par des raisons structurelles et conjoncturelles tenant aux conditions fixées par le contrat de prêt lui-même qui impactent à la fois le montant de la programmation des crédits à retenir d'une part, et le montant des avances pouvant être sollicité, d'autre part.

Sur le premier point, le contrat de prêt dispose que les crédits à réserver par le prêteur (l'État) pour l'année en cours doivent être supérieurs de 15 % aux prévisions de dépenses de l'emprunteur, dans limite globale du montant maximal du contrat de prêt, de sorte que dans l'hypothèse théorique d'un déroulement du projet identique à la situation programmée, la consommation annuelle des crédits sera en tout état de cause inférieure de 15 % à ceux retenus en loi de finances pour la même année.

Sur le deuxième point, le contrat prévoit que les demandes d'avances sont formulées par l'emprunteur sur la base d'une chronique prévisionnelle des coûts du Projet. Or, en l'espèce, le calendrier initial de réalisation pour 2022 n'a pu être respecté en raison de la reprogrammation des travaux sur l'ensemble de l'axe ferroviaire nord liée à la décision du tribunal administratif de Montreuil en novembre 2020 annulant partiellement l'autorisation environnementale (AE) du projet et entraînant une suspension de travaux de près de quatre mois. La légalité de l'AE a été confirmée depuis.

**ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE**

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation	Prévision LFI y.c. FdC et AdP	Réalisation
Titre 7 : Dépenses d'opérations financières		100 000 000	383 000 000	248 443 989
Prêts et avances		100 000 000	383 000 000	248 443 989
<b>Total</b>		<b>100 000 000</b>	<b>383 000 000</b>	<b>248 443 989</b>

---

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

---

Justification au premier euro | Programme n° 869