



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Compte de concours financiers

PROGRAMME 869

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



2024

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

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

Programme n° 869 | Présentation stratégique

Présentation stratégique du projet 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 express 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 ou Rome, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle 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. Il permettra aussi d'améliorer la situation du RER B en favorisant le report sur la liaison aéroportuaire des voyageurs munis de bagages, et redonnant ainsi au RER B sa vocation première de transport des voyageurs du quotidien.

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 par SNCF Réseau, le Groupe Aéroports de Paris et 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 la société Hello Paris, associant Keolis et RATP Dev, au terme d'une procédure de mise en concurrence conformément à l'article L. 2111-3-1 du code des transports. Outre l'exploitation du service, le contrat de service public signé le 18 juillet 2019 prévoit notamment la collecte des recettes tirées de la vente des titres de transport ainsi que les missions de conception, construction, financement et maintenance du matériel roulant.

Parallèlement, un contrat de prêt, objet du présent programme 869, a été signé entre l'État et la société concessionnaire le 20 décembre 2018 pour permettre le financement de l'infrastructure, avec un début de remboursement du prêt dès la mise en service du projet.

Les coûts d'investissement, correspondant au coût de construction de l'infrastructure, s'élevaient à 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.

La couverture de ce besoin de financement de 2,2 Md€ est assurée :

- 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 l'emprunt précité, objet du programme 869, pour un montant de 1,8 Md€.

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

- le produit des péages acquittés par l'exploitant ferroviaire au titre de l'utilisation des infrastructures dont le concessionnaire est gestionnaire ;
- 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 ;
- le produit 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. A date, sa mise en place est prévue pour 2026.

Alors que la mise en service du projet CDG Express était initialement prévue le 1^{er} janvier 2024, cette échéance a été reportée à la demande de l'État au 1^{er} décembre 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.

L'avenant n° 1 au contrat de concession tirant les conséquences juridiques, techniques et financières de ce report a été approuvé par décret en Conseil d'État du 9 septembre 2022. Parallèlement, afin d'assurer le financement des surcoûts résultant de cette décision prise par l'État, le contrat de crédit conclu le 20 décembre 2018 a été modifié le 13 octobre 2022 afin de porter son plafond de 1,7 Md€ à 1,8 Md€, la LFR 2019 ayant retenu des AE supplémentaires sur le P869 à hauteur de 100 M€. Ces 100 M€ ont été reportés de 2019 à 2022 qui est l'année d'engagement de cet avenant n° 1.

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.

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 en mars 2021 après près de quatre mois d'arrêt. Compte tenu de l'imbrication de chantiers majeurs sur le réseau ferroviaire de l'Axe Nord, les conséquences opérationnelles de cette situation sur le planning général de l'opération 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 ses travaux, il a été décidé de retenir le scénario de programmation le moins impactant pour l'ensemble des projets de l'Axe Nord et correspondant, pour le projet CDG Express, à une mise en service début 2027. Cette décision a été annoncée en novembre 2021.

Les discussions avec le concessionnaire de l'infrastructure CDG Express pour en tirer les conséquences techniques, financières et juridiques sur le contrat de concession ont été engagées et sont toujours en cours. Elles se traduiront par la conclusion d'un deuxième avenant au contrat de concession qui doit intervenir en 2024. Compte tenu des premières estimations des surcoûts et afin d'éviter toute incidence sur la bonne réalisation des travaux nécessaires à une mise en service du projet début 2027, 200 M€ d'autorisations d'engagement ont été ouvertes en 2023 sur le programme 869. La signature de l'avenant n° 2 étant envisagée en 2024, ces 200 M€ seront reportés en 2024 et compléteront les 300 M€ d'AE nouvelles ouvertes en 2024 afin d'assurer le bon niveau de couverture des surcoûts « avenant n° 2 ».

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

Programme	n°	Présentation stratégique
869		

Présentation des crédits et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2023 ET 2024

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières		FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024		
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	200 000 000 300 000 000		0 0
Totaux	200 000 000 300 000 000		0 0

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières		FdC et AdP attendus
	LFI 2023 PLF 2024		
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	388 400 000 367 200 000		0 0
Totaux	388 400 000 367 200 000		0 0

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

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

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2023, 2024, 2025 ET 2026

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024 Prévision indicative 2025 Prévision indicative 2026				
7 - Dépenses d'opérations financières	200 000 000 300 000 000		388 400 000 367 200 000 219 500 000 150 728 119	
Totaux	200 000 000 300 000 000		388 400 000 367 200 000 219 500 000 150 728 119	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2023 ET 2024

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
LFI 2023 PLF 2024				
7 – Dépenses d'opérations financières	200 000 000 300 000 000		388 400 000 367 200 000	
71 – Prêts et avances	200 000 000 300 000 000		388 400 000 367 200 000	
Totaux	200 000 000 300 000 000		388 400 000 367 200 000	

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	300 000 000	300 000 000	0	367 200 000	367 200 000
Total	0	300 000 000	300 000 000	0	367 200 000	367 200 000

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

Programme n° Justification au premier euro
869

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2023

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 (RAP 2022)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2022 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2022	AE (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance) 2023 + Reports 2022 vers 2023 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023
678 056 239	0	200 000 000	388 400 000	489 656 238

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2024	CP 2025	CP 2026	CP au-delà de 2026
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2023	CP demandés sur AE antérieures à 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE antérieures à 2024
489 656 238	367 200 000 0	122 456 238	0	0
AE nouvelles pour 2024 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2024 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2025 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2024	Estimation des CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024
300 000 000 0	0 0	97 043 762	150 728 119	52 228 119
Totaux	367 200 000	219 500 000	150 728 119	52 228 119

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2024

CP 2024 demandés sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2025 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024	CP au-delà de 2026 sur AE nouvelles en 2024 / AE 2024
0,00 %	0,00 %	73,52 %	26,48 %

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	300 000 000	300 000 000	0
Crédits de paiement	0	367 200 000	367 200 000	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 de l'État 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 signé 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 a conduit l'État à s'engager à contribuer au financement du projet à hauteur de 1,7 Md€ maximum, avec un remboursement ultérieur dont les premières échéances interviendront dès la mise en service de l'infrastructure. Pour financer les surcoûts liés à la décision prise par l'État, en mai 2019, de reporter la mise en service du projet à fin 2025, une augmentation du prêt 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€. L'avenant n° 1 au contrat de concession tirant les conséquences techniques, juridiques et financières de cette décision de report a été approuvé par décret en Conseil d'État du 9 septembre 2022. L'avenant n° 1 au contrat de crédit portant le plafond du prêt de 1,7 Md€ à 1,8 Md€ a été conclu le 13 octobre 2022.

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. À fin 2022, le montant cumulé des tirages effectués sur le prêt État s'élève à 1 122 M€. 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 ont été ouvertes en 2023 sur le programme 869 dans l'objectif de préparer un deuxième avenant au contrat de concession. La signature de l'avenant n° 2 étant désormais envisagée en 2024, ces 200 M€ seront reportées en 2024, en complément des 300 M€ d'AE nouvelles ouvertes en 2024 afin d'assurer le bon niveau de couverture des surcoûts « avenant n° 2 ».

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. À titre de précaution, une possibilité de dérogation a été prévue pour le prêt CDG Express par 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*. Le contrat de prêt signé par l'État le 20 décembre 2018 prévoit un taux fixe de 3,2 % par an, inférieur au taux actuel des obligations du Trésor.

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.

Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de GaulleProgramme n° Justification au premier euro
869

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'opérations financières	300 000 000	367 200 000
Prêts et avances	300 000 000	367 200 000
Total	300 000 000	367 200 000