



GOUVERNEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Projet annuel de performances

Annexe au projet de loi de finances pour 2025

PROGRAMME 869

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 CONCERNÉE : CATHERINE VAUTRIN, MINISTRE DU PARTENARIAT AVEC LES TERRITOIRES ET DE LA
DÉCENTRALISATION

Présentation stratégique du projet annuel de performances

Rodolphe Gintz

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 « CDG Express ».

Ce projet vise à réaliser une liaison ferroviaire rapide, directe et à haut niveau de service entre la Gare de l'Est à Paris et l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. L'aéroport a accueilli en 2023 un peu plus de 67 millions de voyageurs et se classe au troisième rang des aéroports européens. Cependant, contrairement à la plupart des grands aéroports internationaux comparables, il ne bénéficie pas d'une liaison ferroviaire express, dédiée et directe avec la ville centre qui réponde spécifiquement aux besoins des passagers aériens. Le projet consiste donc à réaliser cette liaison directe en 20 minutes à raison d'un train toutes les quinze minutes, entre cinq heures du matin et minuit, sept jours sur sept. Essentiel pour améliorer la desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy, ce projet contribuera au développement de l'image de la France à l'étranger.

La réalisation de l'infrastructure sous la forme d'une concession de travaux est confiée à une société détenue à parts égales par SNCF Réseau, le Groupe Aéroports de Paris et la Caisse des dépôts et consignations. Le contrat de concession a été signé le 11 février 2019 entre l'État et la société « Gestionnaire d'Infrastructure CDG Express » (GI CDG Express) pour une durée de la concession de 50 ans à partir de la mise en service. L'exploitation de la ligne a par ailleurs été confiée par l'État, au terme d'une procédure de mise en concurrence, à un groupement associant Keolis et RATP Développement. Le contrat de service public pour l'exploitation de la ligne CDG Express, signé le 18 juillet 2019, prévoit en outre que l'entreprise assure les missions de conception, construction, financement et de maintenance du matériel roulant.

La mise en service, initialement prévue fin 2023, a été reportée une première fois 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, en mutualisant les plages de perturbation avec d'autres travaux prévus sur la même période.

Les coûts d'investissement, correspondant au coût de construction de l'infrastructure, étaient estimés, hors conséquences du deuxième report du projet (cf. *infra*) à 1,9 Md€, auxquels s'ajoutent 0,3 Md€ de frais financiers et de gestion de la société. Une part substantielle des investissements, pour environ 530 M€, contribue directement à l'amélioration de l'infrastructure existante, notamment parcourue par le RER B, la ligne K du Transilien et les trains express régionaux 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 total de 2,2 Md€ du contrat de concession initial était couvert par :

- les apports en fonds propres des actionnaires du GI CDG Express, pour 0,4 Md€ ;
- un emprunt auprès de l'État, objet du présent programme, 1,8 Md€ ayant été engagés sur le programme avant 2023.

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 la section de l'infrastructure comprise entre Mitry-Mory et l'aéroport dont le concessionnaire est gestionnaire d'infrastructure, l'exploitant tirant lui-même ses recettes de la vente des titres de transport auprès du public ;

- les versements de SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, rétrocédant au concessionnaire une partie du produit des péages perçus auprès de l'exploitant au titre de l'utilisation des voies et espaces utilisés par l'exploitant et financés par le projet ;
- le produit de la taxe aéroportuaire prévue à l'article L. 422-26-1 du code des impositions des biens et des services. Cette taxe s'appliquera, à partir de 2026, aux passagers de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle hors correspondance, dans la limite de 1,40 € / passager.

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.

La réalisation du projet a été impactée, en 2020, par la crise sanitaire et l'annulation partielle de l'autorisation environnementale du projet par le tribunal administratif de Montreuil le 9 novembre. L'annulation partielle de cette autorisation, dont la légalité a par la suite 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 pas pu être rattrapé. Compte tenu de l'imbrication des calendriers de réalisation des projets ferroviaires sur l'axe Nord, un scénario de reprogrammation reposant sur un report de la mise en service commerciale du projet CDG Express début 2027, au lieu de décembre 2025, a été retenu en novembre 2021.

Les conséquences techniques, financières et juridiques de ce nouveau report sur le contrat de concession nécessitent la conclusion d'un deuxième avenant au contrat qui devrait être signé à la fin de l'année 2024. Cet avenant prévoit notamment une augmentation des investissements du concessionnaire de l'ordre de 300 M€ ; en tenant compte du décalage de la perception des recettes et du coût de financement induit, le coût total de l'avenant est de l'ordre de 500 M€. Ce surcoût sera financé par une augmentation de l'ordre de 500 M€ du prêt de l'État. Ce besoin de financement du programme sera couvert, à la fin de l'année 2024, par les 200 M€ d'AE ouvertes en 2023 et reportées en 2024 qui compléteront les 300 M€ d'AE ouvertes en LFI 2024.

Présentation des crédits, des taxes affectées et des dépenses fiscales

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR ACTION ET TITRE POUR 2024 ET 2025

AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	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		300 000 000 0	0 0
Totaux		300 000 000 0	0 0

CRÉDITS DE PAIEMENTS

Action / Sous-action	LFI 2024 PLF 2025	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		367 200 000 225 500 000	0 0
Totaux		367 200 000 225 500 000	0 0

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE POUR 2024, 2025, 2026 ET 2027

Titre	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
<small>LFI 2024 PLF 2025 Prévision indicative 2026 Prévision indicative 2027</small> 7 - Dépenses d'opérations financières	300 000 000		367 200 000 225 500 000 150 728 119 96 268 973	
Totaux	300 000 000		367 200 000 225 500 000 150 728 119 96 268 973	

PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE POUR 2024 ET 2025

Titre / Catégorie	Autorisations d'engagement		Crédits de paiement	
	Ouvertures	FdC et AdP attendus	Ouvertures	FdC et AdP attendus
<small>LFI 2024 PLF 2025</small> 7 – Dépenses d'opérations financières	300 000 000		367 200 000 225 500 000	
71 – Prêts et avances	300 000 000		367 200 000 225 500 000	
Totaux	300 000 000		367 200 000 225 500 000	

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	0	0	0	225 500 000	225 500 000
Total	0	0	0	0	225 500 000	225 500 000

Dépenses pluriannuelles

ÉCHÉANCIER DES CRÉDITS DE PAIEMENT (HORS TITRE 2)

ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2024

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 (RAP 2023)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2023 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2023	AE (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	CP (LFI + LFR + Décret d'avance + Décret d'annulation) 2024 + Reports 2023 vers 2024 + Prévision de FdC et AdP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024
325 897 092	0	500 000 000	353 400 000	472 497 092

ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2025	CP 2026	CP 2027	CP au-delà de 2027
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2024	CP demandés sur AE antérieures à 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP 2027 sur AE antérieures à 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE antérieures à 2025
472 497 092	225 500 000 0	150 728 119	96 268 973	0
AE nouvelles pour 2025 AE PLF AE FdC et AdP	CP demandés sur AE nouvelles en 2025 CP PLF CP FdC et AdP	Estimation des CP 2026 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP 2027 sur AE nouvelles en 2025	Estimation des CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025
0 0	0 0	0	0	0
Totaux	225 500 000	150 728 119	96 268 973	0

CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2025

CP 2025 demandés sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2026 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025	CP au-delà de 2027 sur AE nouvelles en 2025 / AE 2025
0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %

*Justification par action***ACTION**

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

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement	FdC et Adp attendus (AE)	FdC et Adp attendus (CP)
Hors titre 2	0	225 500 000	0	0
Dépenses d'opérations financières	0	225 500 000	0	0
Prêts et avances	0	225 500 000	0	0
Total	0	225 500 000	0	0

À la fin de l'année 2023, le montant cumulé des tirages effectués sur le prêt de l'État s'élève à 1 474,1 M€. La prévision de dépense du programme est estimée à 353,4 M€ de CP en 2024, permettant ainsi de solder les décaissements au titre de l'actuel contrat de prêt.

Les surcoûts générés par le nouveau report de la mise en service de l'opération évoqué dans la présentation stratégique seront pris en compte par un deuxième avenant au contrat de concession et un avenant d'augmentation de 500 M€ du contrat de prêt, ces deux avenants devant être signés à la fin de l'année 2024. Les 200 M€ d'AE ouvertes en 2023 et reportées en 2024 seront complétées des 300 M€ d'AE ouvertes en LFI 2024 pour permettre l'engagement de l'avenant au contrat de prêt en 2024, portant ainsi d'1,8 Md€ à 2,3 Md€ le montant total du contrat de prêt.

Il est prévu pour l'année 2025 une dépense de 225,5 M€ de CP pour le programme correspondant aux besoins de décaissements estimés par le gestionnaire de l'infrastructure « CDG Express ».