

R É P U B L I Q U E F R A N Ç A I S E



## 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 : ELISABETH BORNE, MINISTRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

<a href="#">Présentation stratégique du projet annuel de performances</a>	4
<a href="#">Objectifs et indicateurs de performance</a>	6
<a href="#">Présentation des crédits et des dépenses fiscales</a>	7
<a href="#">Justification au premier euro</a>	10

## PRÉSENTATION STRATÉGIQUE DU PROJET ANNUEL DE PERFORMANCES

### Marc PAPINUTTI

*Directeur général des infrastructures, des transports et de la mer*

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 2017 près de 70 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 à l'horizon 2026, 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'adjoit pour une participation minoritaire. Le contrat de concession a été signé le 11 février 2019 entre l'Etat 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 et RATP Dév, et l'Etat ont signé le Contrat Service Public pour l'exploitation de la ligne CDG Express le 18 juillet 2019. En plus de l'exploitation commerciale et de 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 concernées en mutualisant les plages de perturbation avec d'autres travaux prévus sur la même période.

A ce stade, les coûts d'investissement connus et présentés dans ce PAP correspondent au scénario d'une mise en service fin 2023. Les surcoûts liés à ce décalage et à l'impact qu'ils auront sur le modèle économique du projet sont en cours d'identification précise entre l'État et le concessionnaire. Une fois ceux-ci connus, leurs modalités de financement seront arrêtées.

Les coûts d'investissement, correspondant au coût de construction de l'infrastructure, sont de 1,4 Md€ (conditions économiques de 2014) soit 1,8 Md€ en euros courants incluant des provisions pour aléas tenant compte notamment des conditions de réalisation des travaux, auxquels s'ajoutent 0,2 Md€ de frais financiers et de gestion de la société. Une part substantielle des investissements, d'environ 530 M€, contribuera 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 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 1,6 Md€ pouvant aller jusqu'à 1,7 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 rectificative pour 2016. 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 2024.

Le modèle économique présenté ci-dessus a fait l'objet d'une notification à la Commission européenne le 9 mars 2017 qui a confirmé sa compatibilité au titre des aides d'État le 27 juin 2017. Par ailleurs, les autorités françaises solliciteront à nouveau la Commission européenne dans le cadre des discussions sur la prise en compte du décalage, afin de s'assurer que le modèle économique reste compatible avec la décision de la Commission.

Le caractère très atypique du projet a conduit le Gouvernement à proposer une solution de financement par un prêt de l'État au concessionnaire chargé de la construction de l'infrastructure. L'État joue en effet un rôle particulier dans le projet, compte tenu de la spécificité des conditions d'exploitations ferroviaires et de la nécessité de coordonner de nombreux partenaires publics.

De plus, la constitution d'une société dédiée à la gestion d'un actif public et ses caractéristiques de financement conduisent à analyser la société de projet comme appartenant à la catégorie des organismes divers d'administration centrale (ODAC) en comptabilité nationale. Ses dépenses et sa dette seront donc consolidées au sein des finances publiques. Ainsi le gestionnaire ne pourra pas, à terme, contracter auprès d'un établissement de crédit ou d'une société de financement un emprunt dont le terme serait supérieur à douze mois, en application de l'article 12 modifié de la loi n°2010-1645 du 28 décembre 2010 de programmation des finances publiques pour les années 2011-2014.

Dès lors, compte tenu des spécificités de ce projet et à titre très exceptionnel, étant donné son caractère hors normes, un prêt de l'État à la société de projet, porté par une nouvelle section du compte de concours financier « *Prêts et avances à des particuliers ou à des organismes privés* », permettra d'optimiser le coût global du projet pour la sphère publique notamment via l'économie des diverses commissions bancaires (de l'ordre de 70 M€) et de respecter le cadre juridique applicable à un ODAC.

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

Programme n° 869 | OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE

**OBJECTIFS ET INDICATEURS DE PERFORMANCE**

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS ET DES DÉPENSES FISCALES

## 2020 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS DEMANDÉS

## 2020 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 2020 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	FDC et ADP attendus en 2020
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	450 000 000	0
<b>Total</b>	<b>450 000 000</b>	<b>0</b>

**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

2019 / PRÉSENTATION PAR ACTION ET TITRE DES CRÉDITS VOTÉS (LOI DE FINANCES INITIALE)

2019 / AUTORISATIONS D'ENGAGEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	0	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

2019 / CRÉDITS DE PAIEMENT

Numéro et intitulé de l'action ou de la sous-action	Titre 7 Dépenses d'opérations financières	FDC et ADP prévus en 2019
01 – Prêts à la société concessionnaire de la liaison express entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle	275 000 000	0
<b>Total</b>	<b>275 000 000</b>	<b>0</b>

**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

## PRÉSENTATION DES CRÉDITS PAR TITRE ET CATÉGORIE

Titre ou catégorie	Autorisations d'engagement			Crédits de paiement		
	Ouvertes en LFI pour 2019	Demandées pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020	Ouverts en LFI pour 2019	Demandés pour 2020	FDC et ADP attendus en 2020
Titre 7 – Dépenses d'opérations financières	0	0	0	275 000 000	450 000 000	0
Prêts et avances	0	0	0	275 000 000	450 000 000	0
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>275 000 000</b>	<b>450 000 000</b>	<b>0</b>



**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

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	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	450 000 000	450 000 000
<b>Total</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>450 000 000</b>	<b>450 000 000</b>

### ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE DU PROGRAMME

### ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DU PROGRAMME

#### TRANSFERTS EN CRÉDITS

	Prog Source / Cible	T2 Hors Cas pensions	T2 CAS pensions	Total T2	AE Hors T2	CP Hors T2	Total AE	Total CP
Transferts entrants								
Transferts sortants								

#### TRANSFERTS EN ETPT

	Prog Source / Cible	ETPT ministériels	ETPT hors État
Transferts entrants			
Transferts sortants			

#### MESURES DE PÉRIMÈTRE

### COÛTS SYNTHÉTIQUES

■ INDICATEURS IMMOBILIERS

■ RATIO D'EFFICIENCE BUREAUTIQUE

**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

DÉPENSES PLURIANNUELLES

GRANDS PROJETS INFORMATIQUES

MARCHÉS DE PARTENARIAT

CONTRATS DE PROJETS ÉTAT-RÉGION (CPER)

Génération CPER 2007-2014

Action / Opérateur	CPER 2007-2014 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2007-2014						

Génération CPER 2015-2020

Action / Opérateur	CPER 2015-2020 (rappel du montant contractualisé)	AE engagées au 31/12/2019	CP réalisés au 31/12/2019	AE demandées pour 2020	CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020
CPER 2015-2020						

Total des crédits de paiement pour ce programme

CP demandés pour 2020	CP sur engagements à couvrir après 2020

GRANDS PROJETS TRANSVERSAUX

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

## ESTIMATION DES RESTES À PAYER AU 31/12/2019

Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 (RAP 2018)	Engagements sur années antérieures non couverts par des paiements au 31/12/2018 y.c. travaux de fin de gestion postérieurs au RAP 2018	AE LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	CP LFI 2019 + reports 2018 vers 2019 + prévision de FDC et ADP	Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019
1 700 000 000	0	0	275 000 000	1 425 000 000

## ÉCHÉANCIER DES CP À OUVRIR

AE	CP 2020	CP 2021	CP 2022	CP au-delà 2022
Évaluation des engagements non couverts par des paiements au 31/12/2019	CP demandés sur AE antérieures à 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP 2022 sur AE antérieures à 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE antérieures à 2020
1 425 000 000	450 000 000 0	425 000 000	445 000 000	105 000 000
AE nouvelles pour 2020 AE PLF / AE FDC et ADP	CP demandés sur AE nouvelles en 2020 CP PLF / CP FDC et ADP	Estimation des CP 2021 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP 2022 sur AE nouvelles en 2020	Estimation des CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020
0 0	0 0	0	0	0
<b>Totaux</b>	<b>450 000 000</b>	<b>425 000 000</b>	<b>445 000 000</b>	<b>105 000 000</b>

## CLÉS D'OUVERTURE DES CRÉDITS DE PAIEMENT SUR AE 2020

CP 2020 demandés sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2021 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020	CP au-delà de 2022 sur AE nouvelles en 2020 / AE 2020
NaN%	NaN%	NaN%	NaN%

**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 n° 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	0	0	0
Crédits de paiement	0	450 000 000	450 000 000	0

ÉLÉMENTS DE LA DÉPENSE PAR NATURE

Titre et catégorie	Autorisations d'engagement	Crédits de paiement
Dépenses d'opérations financières		450 000 000
Prêts et avances		450 000 000
<b>Total</b>		<b>450 000 000</b>

Afin de respecter le cadre juridique applicable à un organismes divers d'administration centrale (ODAC), d'optimiser le coût global du projet pour la sphère publique, et de minorer le montant la taxe sur les passagers aériens, il a été retenu un financement du 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 alors que la convention de prêt entre la société concessionnaire et l'État a été signé le 20 décembre 2018. La conclusion de ce contrat de prêt conduit l'État à s'engager à une dépense de 1,7 Md€ maximum, correspondant à l'octroi du prêt, dont il sera remboursé par la suite.

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, le concessionnaire a recours à des tirages mensuels pour financer les coûts du projet.

De nouvelles dépenses du compte de concours financier correspondant aux tirages de dette à effectuer par la société concessionnaire pour la réalisation des travaux se matérialiseront ensuite par des ouvertures complémentaires de crédits de paiement en loi de finances initiale pour les années 2020 à 2025. Il est notamment prévu 450 M€ de paiements en 2020.

L'article 24 de la loi organique n° 2001-692 du 1er 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, nettement supérieur au taux actuel des obligations du Trésor. Néanmoins, étant donné que les tirages sur le prêt s'étaleront jusqu'en 2026, et à titre de précaution, un décret en Conseil d'État a ainsi été publié (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) qui permet à l'État de déroger à cette règle.

À terme, les recettes du concessionnaire (notamment perception de la taxe aéroportuaire et des péages liés à l'utilisation de l'infrastructure) permettront les remboursements du prêt. Les remboursements s'inscriront en recettes du

compte de concours financier, selon un échéancier qui a été défini lors de la signature de la convention de prêt. Le remboursement de ce prêt assurera la neutralité financière de ce projet pour l'État. Par ailleurs, le paiement des intérêts constituera quant à lui une recette non fiscale du budget général.