

CDG Express : la piste de la concession au privé ressurgit

TRANSPORTS

Une exploitation publique ne permettrait pas d'amortir le coût, de 2 milliards.

Lionel Steinmann

lsteinmann@lesechos.fr

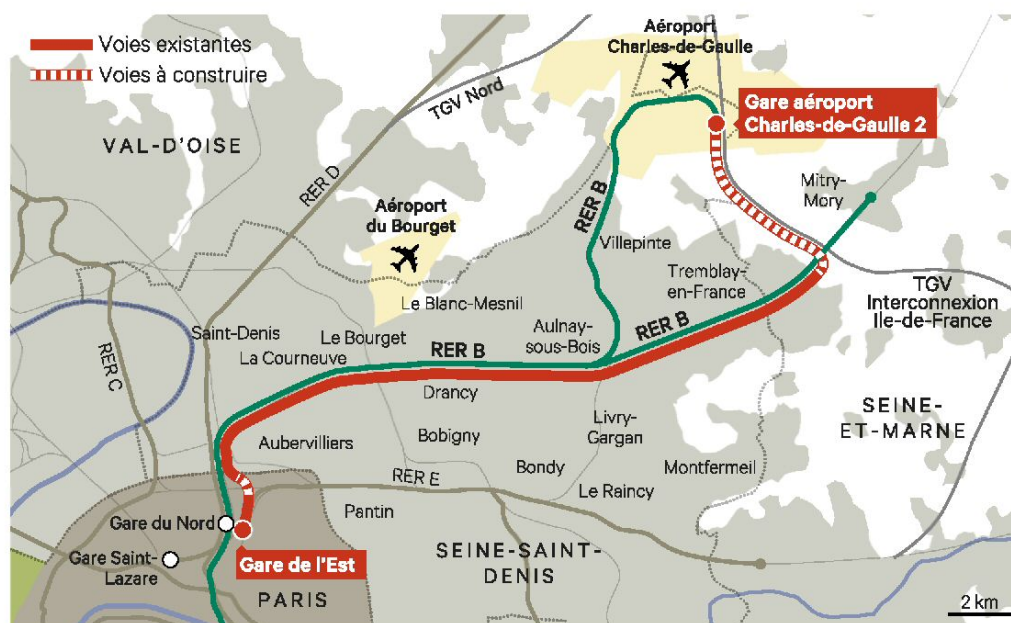
Nouvel épisode dans la saga du CDG Express. En théorie, le gouvernement doit trancher d'ici à quelques jours sur ce projet de liaison directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, évoqué depuis 2000. Mais la décision, à maintes reprises reportée, pourrait être une nouvelle fois différée.

Selon nos informations, le CDG Express reste en effet plombé par des perspectives de rentabilité des plus aléatoires. C'est ce qui d'ailleurs avait amené le consortium mené par Vinci, longtemps pressenti, à cesser les négociations avec l'Etat en 2011. Depuis, quatre entreprises publiques (Aéroports de Paris, SNCF, RATP et Réseau Ferré de France, le gestionnaire du réseau ferroviaire) ont pris ensemble le relais. Le groupe de travail qu'elles ont constitué explore trois pistes.

❶ EXPLOITATION EN DIRECT

La première est celle d'une exploitation en direct. Mais cette solution bute sur l'équation économique. Car le devis initial de 800 millions d'euros (hors matériel roulant) s'est singulièrement alourdi depuis : selon un bon connaisseur du dossier, il serait aujourd'hui légèrement supérieur à 2 milliards. L'investissement serait d'autant plus compliqué à rentabiliser que la

Le tracé du CDG Express



« LES ÉCHOS » / IDÉ / SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS

période d'exploitation dans le cadre d'une concession accordée de gré à gré à un groupement public ne peut, selon le droit européen, être supérieur à 22 ans et demi, et que celle-ci commencerait dès le premier coup de pioche. « Les travaux devant durer à peu près sept ans, il paraît irréaliste d'amortir l'investissement en quinze ans », confirme une autre source.

❷ DISSOCIATION DE L'EXPLOITATION

Une deuxième approche consisterait à dissocier l'exploitation de la ligne de sa construction, et de con-

fier cette dernière à RFF. Mais cela suppose que l'Etat accorde sa garantie, car les statuts de RFF lui interdisent de mener des chantiers qui creuseraient sa dette. L'Etat supporterait alors le risque financier, un cas de figure qui semble peu probable.

❸ CONCESSION PRIVÉE

Du coup, la troisième hypothèse se renforce : celle du retour à une concession à un groupement privé. La démarche a échoué en 2011, mais selon une source proche du groupe de travail, elle pourrait réussir aujourd'hui : « ADP est conscient de la nécessité d'avoir une liaison de

qualité entre son aéroport et la capitale, et serait prêt à jouer un rôle actif dans le nouveau système », par exemple en augmentant l'attractivité de la future desserte auprès de ses clients.

Il y a un mois, un rapport d'expert préconisait d'arbitrer entre la réalisation du CDG Express et celle de la portion du futur métro automatique Grand Paris Express destinée à desservir Roissy. Pour le gouvernement, rouvrir la piste de la concession au privé permettrait de ne pas enterrer le premier projet tout en préservant les financements publics pour le second. ■