



Le premier coup de pioche devrait être donné fin 2018-début 2019. Avec comme impératif une mise en service fin 2023. Photo Hamilton/RÉA

Le CDG Express voit enfin le bout du tunnel

La future liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport peut être lancée.

FERROVIAIRE Un accord a été trouvé entre les trois partenaires du projet : Groupe ADP, SNCF et Caisse des Dépôts, définissant le modèle économique et le partage des risques de cet équipement qui mettra CDG à vingt minutes du centre de Paris à la fin de 2023.

Le CDG Express voit le bout du tunnel

TRANSPORT

Un accord a été trouvé sur le modèle économique de la future liaison ferroviaire entre Paris et son principal aéroport.

Lionel Steinmann
@lionelsteinmann

C'est un des rares dossiers de long terme sur lesquels l'appareil gouvernemental reste pleinement mobilisé malgré la proximité des élections. Le CDG Express, ce projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle, vient de franchir deux étapes déterminantes ces derniers jours : la signature de la nouvelle déclaration d'intérêt public, et surtout, la définition des grandes lignes du modèle économique de la future liaison, du financement des travaux à la répartition des risques si la clientèle n'est pas au rendez-vous.

La définition de ce cadre « nous permet de passer un cap sans retour. C'est une très grande satisfaction, même s'il reste encore beaucoup à faire », explique aux « Echos » Augustin de Romanet, le président-directeur général de Groupe ADP. Ce cadre constitue la trame du futur contrat de concession qui liera l'Etat au gestionnaire de l'infrastructure (GI). Celui-ci réunira trois partenaires, qui détiendront chacun un tiers du capital : Groupe Aéroport de Paris (ADP), SNCF Réseau (l'établissement qui gère le réseau ferré) et la Caisse des Dépôts.

Même si ces trois acteurs sont majoritairement ou totalement contrôlés par l'Etat, les négociations avec l'exécutif ont duré près d'un an, avec parfois des moments de fortes tensions, chacun ayant eu à cœur de défendre ses intérêts, notamment lorsqu'il s'est agi de définir qui comblerait d'éventuelles pertes d'exploitation.

Pour mener à bien ce chantier, dont le coût est aujourd'hui estimé entre 1,4 et 1,6 milliard d'euros (en euros 2014), les trois partenaires vont doter le GI de 450 à 500 millions de fonds propres, apportés à parts égales. A cela s'ajoute une avance remboursable de 100 millions d'euros assurée par le groupe ADP. Le solde doit être obtenu par des prêts bancaires.

Deux sources de revenus

Une fois construit, le CDG Express pourra compter sur deux sources de revenus : les péages que versera l'exploitant pour faire circuler les trains (avec une part variable indexée sur le niveau de fréquentation) ; et une taxe qui sera prélevée sur tous les billets d'avion au départ ou à l'arrivée de l'aéroport (hors correspondance). Votée dans le collectif budgétaire de décembre, elle s'appliquera à partir d'avril 2024 (et non dès cette année comme cela était initialement prévu). Son montant, qui sera fixé par arrêté interministériel, ne pourra dépasser 1,40 euro.

L'exploitant de la ligne sera désigné par l'Etat courant 2018. Seules deux candidatures ont été enregistrées : le groupe de transport public Transdev (contrôlé par la Caisse des Dépôts) et un binôme formé par

Keolis-RATP Dev, respectivement filiales de droit privé de la SNCF et de la RATP (ce qui doit limiter les risques que le CDG Express soit perméable aux préavis de grève déposés chez l'une ou l'autre des deux entreprises publiques).

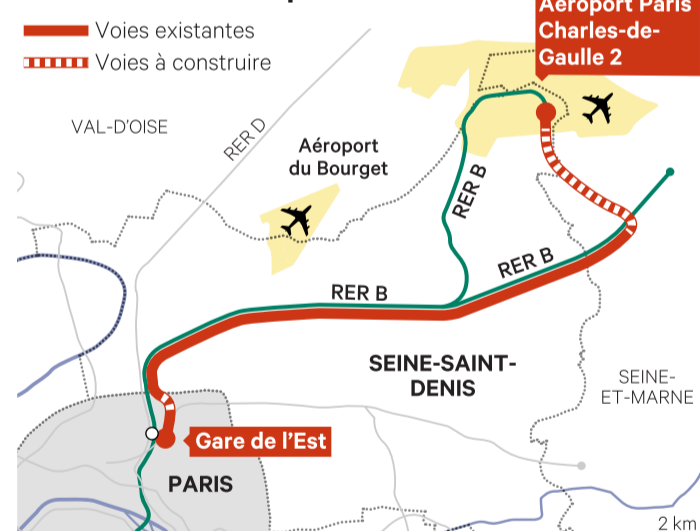
Certaines parties prenantes auraient souhaité que des opérateurs étrangers (comme la Deutsche Bahn, qui avait manifesté de l'intérêt il y a quelques années) prennent part à la compétition. Mais le délai très court laissé pour se manifester (moins de deux mois) ne l'a pas permis. Le cahier des charges de l'appel d'offres est attendu pour fin juin, pour une décision courant 2018.

Côté travaux, le premier coup de pioche devrait être donné fin 2018-début 2019. Avec comme impératif une mise en service fin 2023 : la réalisation de l'infrastructure est un élément clef dans la candidature de Paris pour l'organisation des Jeux Olympiques de 2024. Cet objectif a contribué à faire avancer le dossier à un tempo soutenu ces derniers mois alors qu'il était resté encaimé durant des années. Mais l'intérêt de la future infrastructure

va bien au-delà, rappelle Augustin de Romanet : « En 2030, selon les études de l'Etat, l'augmentation du trafic automobile pourrait porter à 90 minutes le temps de trajet moyen entre Paris et l'aéroport, contre 45 minutes aujourd'hui. La réalisa-

tion du CDG Express est indispensable pour ne pas brider l'attractivité et la croissance de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. »

Le tracé du CDG Express



« LES ECHOS » / SOURCE : MINISTÈRE DES TRANSPORTS

2030, le moment de vérité pour la future ligne

Le futur contrat de concession prévoira dans le pire des cas une reprise par l'Etat si un déficit excessif est constaté à cette échéance.

Comme toute infrastructure de transport, le projet CDG Express comporte un risque : celui que la future ligne ferroviaire directe entre Paris et son principal aéroport ne trouve pas son public, et échoue à atteindre la rentabilité.

La réponse à apporter à cette éventualité a pimenté la négociation des grandes lignes du futur contrat de concession, sur lesquelles sont finalement tombés d'accord il y a dix jours l'Etat, d'une part, et le groupe Aéroports de Paris (ADP), SNCF Réseau et la Caisse des Dépôts, d'autre part, actionnaires à parts égales au sein du futur gestionnaire de l'infrastructure (GI).

« Les discussions n'ont pas été faci-

les, mais elles ont été saines », rapporte Edward Arkwright, directeur général exécutif, qui pilote le dossier pour le groupe ADP. Il a, par exemple, fallu se mettre d'accord sur les hypothèses de croissance du trafic passagers de l'aéroport d'ici à vingt ou trente ans, un déterminant direct du nombre de clients du CDG Express, sur lequel l'Etat se montrait plus optimiste.

Le plat de résistance (dans tous les sens du terme) a été la définition dans les grandes lignes de la répartition du risque financier (c'est-à-dire les déficits d'exploitation) dans le cas de figure où la fréquentation serait insuffisante. Ce qui n'est pas à exclure : à 24 euros le billet, il sera meilleur marché pour une famille de 3 personnes de prendre un taxi ou un VTC. Pour conquérir sa clientèle, le CDG Express devra miser sur la qualité de service, et sa rapidité (20 minutes de temps de trajet).

Si les derniers détails restent à caler, un principe est acquis : distinguer la phase de montée en puissance, entre 2024 et 2030, et la phase de croisière, après cette date. « Durant la première période, le risque trafic sera majoritairement supporté par l'Etat, indique Edward Arkwright. Au-delà, le risque sera assumé par le gestionnaire d'infrastructures. »

Les dernières prévisions de trafic tablent sur 6 millions de passagers par an environ au démarrage, et une croissance régulière par la suite. A partir de ces hypothèses,

6

MILLIONS DE PASSAGERS/AN
La dernière prévision de trafic au démarrage.



Un trajet direct en 20 minutes

- Le CDG Express doit relier sans arrêt l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle à la gare de l'Est à Paris.
- Le projet prévoit un départ toutes les 15 minutes, pour un temps de trajet de 20 minutes.
- Les trains circuleront de 5 heures à minuit, tous les jours de l'année.
- Le prix du billet envisagé à ce stade est de 24 euros.
- Les prévisions de trafic tablent sur 6 millions de passagers au démarrage en 2024, avec une montée en puissance régulière d'ici à 2030.

une série de scénarios, plus ou moins optimistes, sont envisagés. Avec un « point de rendez-vous » majeur en 2030, explique Edward Arkwright. A cette échéance, tous les cas de figure ont été prévus, y compris le pire, pourtant très improbable : « Si la situation du trafic est trop dégradée, l'Etat reprendra la main », indique le responsable. Le contrat de concession serait alors annulé, et le CDG Express (et ses déficits d'exploitation) tomberait dans le giron de la puissance publique.

A l'inverse, si les chiffres de fréquentation sont excellents, une clause prévoira un partage de ces bénéfices avec l'Etat. « Cela évitera que l'on nous accuse de dégager du surprofit avec une infrastructure qui est avant tout d'intérêt général », pointe Augustin de Romanet, le PDG de Groupe ADP.

— L. S.