

N° 77

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2016-2017

Enregistré à la Présidence du Sénat le 26 octobre 2016

RAPPORT

FAIT

au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable (1) sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE APRÈS ENGAGEMENT DE LA PROCÉDURE ACCÉLÉRÉE, relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle,

Par M. Louis NÈGRE,

Sénateur

(1) Cette commission est composée de : M. Hervé Maurey, président ; MM. Guillaume Arnell, Pierre Camani, Gérard Cornu, Ronan Dantec, Mme Évelyne Didier, M. Jean-Jacques Filleul, Mme Odette Herviaux, MM. Louis Nègre, Rémy Pointereau, Charles Revet, vice-présidents ; MM. Alain Fouché, Jean-François Longeot, Gérard Miquel, secrétaires ; MM. Claude Bérít-Débat, Jérôme Bignon, Mme Annick Billon, M. Jean Bizet, Mme Nicole Bonnefoy, MM. Patrick Chaize, Jacques Cornano, Michel Fontaine, Benoît Huré, Mme Chantal Jouanno, MM. Jean-Claude Leroy, Philippe Madrelle, Didier Mandelli, Jean-François Mayet, Pierre Médevielle, Louis-Jean de Nicolay, Cyril Pellevat, Hervé Poher, David Rachline, Michel Raison, Jean-François Rapin, Jean-Yves Roux, Mme Nelly Tocqueville, MM. Michel Vaspert, Paul Vergès.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (14^{ème} législ.) : 3926, 4041 et T.A. 812

Sénat : 861 (2015-2016) et 78 (2016-2017)

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION.....	5
AVANT-PROPOS	7
EXPOSÉ GÉNÉRAL	9
I. LE CONTENU DU PROJET DE LOI.....	9
A. UN PROJET JUGÉ VITAL QUI TARDE À SE CONCRÉTISER	9
1. <i>Les principales caractéristiques du projet CDG Express</i>	9
2. <i>Un chantier relancé en 2013 après l'échec d'une concession globale</i>	10
B. UN NOUVEAU MONTAGE DISTINGUANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE LA LIAISON	12
1. <i>L'ordonnance du 18 février 2016 organise un partenariat public-public pour la construction de l'infrastructure</i>	12
2. <i>En contrepartie, une mise en concurrence est prévue pour l'exploitation du service</i>	13
II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION.....	14
A. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL INDISPENSABLE À LONG TERME.....	14
B. DES INQUIÉTUDES SUR LA DISPONIBILITÉ DES SILLONS ET LA NEUTRALITÉ POUR LES AUTRES CIRCULATIONS	17
C. UN PLAN DE FINANCEMENT PROBLÉMATIQUE	19
1. <i>La répartition du capital de la société de projet est encore incertaine</i>	19
2. <i>La dérogation à la règle prudentielle visant à sécuriser la trajectoire financière de SNCF Réseau est inacceptable</i>	20
3. <i>L'autofinancement du projet est impossible</i>	21
4. <i>La piste d'une nouvelle taxe sur les passagers doit être écartée</i>	21
EXAMEN DES ARTICLES	25
• <i>Article 1^{er}</i> (ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle) Ratification de l'ordonnance du 18 février 2016	25
• <i>Article 1^{er} bis</i> (article L. 2111-3 du code des transports) Dérogation à la règle d'or relative à l'endettement de SNCF Réseau	29
• <i>Article 1^{er} ter</i> (nouveau) (article L. 2111-3 du code des transports) Modalités de participation minoritaire d'un tiers au capital de la société de projet	32
• <i>Article 1^{er} quater</i> (nouveau) (article 2 de l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle) Délai de mise en œuvre de la procédure d'expropriation d'urgence	33
• <i>Article 2</i> (article L. 2111-3-1 du code des transports) Désignation de l'exploitant du service ferroviaire	34

EXAMEN EN COMMISSION	37
LISTE DES PERSONNES ENTENDUES	51
TABLEAU COMPARATIF	53

LES CONCLUSIONS DE LA COMMISSION

La commission de l'aménagement du territoire et du développement durable, réunie le **mercredi 26 octobre 2016**, a examiné le rapport de Louis Nègre sur le projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

La commission a jugé ce projet **indispensable pour l'attractivité de la région parisienne et le rayonnement de la France**. Elle n'en reste pas moins attentive à la **neutralité du CDG Express pour les autres trafics**, et souhaite que la définition des règles de **priorité dans l'attribution des sillons ne se fasse pas au détriment des usagers du RER B**.

La commission a en revanche **regretté l'absence d'un plan de financement réellement abouti**, à commencer par la répartition du capital de la société de projet entre Aéroports de Paris, SNCF Réseau et éventuellement la Caisse des dépôts et consignations, qui n'est toujours pas claire à ce stade. Elle a surtout **jugé inacceptable l'introduction d'une dérogation à la « règle d'or »** visant à sécuriser la trajectoire financière de SNCF Réseau.

Bien qu'elle ne figure pas dans le présent projet de loi, la commission a également souhaité que **la contribution d'équilibre actuellement envisagée ne pèse pas sur les compagnies aériennes**. Suivant la position de son rapporteur, elle a suggéré de **réaffecter le surplus de recette produit par la taxe de solidarité au projet CDG Express** et de **compléter son financement en mobilisant davantage les ressources d'Aéroports de Paris**.

Elle a **adopté les trois amendements** qui lui ont été proposés par son rapporteur : la **suppression de la dérogation à la « règle d'or »**, un **allongement du délai de mise en œuvre de la procédure d'expropriation d'urgence**, une **simplification des modalités de participation éventuelle de la Caisse des dépôts et consignations** au capital de la société de projet.

Madame, Monsieur,

Le projet de loi relatif à la liaison CDG Express a été déposé devant le Parlement le 6 juillet 2016. Il vise à ratifier l'ordonnance du 18 février 2016 qui détaille le montage retenu pour la construction de l'infrastructure et à permettre la désignation de l'exploitant ferroviaire chargé de mettre en œuvre ce nouveau service de transport. Il intègre également, depuis le vote de l'Assemblée Nationale le 27 septembre dernier, une dérogation explicite à la « règle d'or » prévue pour maîtriser l'endettement du gestionnaire du réseau ferré national.

Au-delà de ses aspects techniques, ce texte est surtout le reflet d'un élan nouveau. Initié au début des années 2000, le projet d'une liaison rapide, directe et dédiée, entre Paris et son principal aéroport a connu pendant près d'une décennie le sort désormais réservé aux grands chantiers d'infrastructures dans notre pays : il s'est enlisé.

À force d'atermoiements, nous nous retrouvons aujourd'hui contraints d'agir dans l'urgence. La question n'est plus de savoir s'il faut construire ou non le CDG Express : il n'y a pas d'autre option crédible pour absorber la croissance de l'aéroport et répondre aux besoins spécifiques des passagers aériens. Tout l'enjeu consiste désormais à mettre en place le meilleur schéma possible, dans un calendrier fortement contraint par les objectifs ambitieux que nous nous sommes fixés : organiser les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et l'Exposition universelle de 2025.

Aujourd'hui, dans une période de transformations rapides et de forte concurrence internationale, la France a besoin d'être connectée au reste du monde. Avec 65 millions de voyageurs accueillis en 2015, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est notre première frontière : il est le reflet de l'image de notre pays. Nous devons par conséquent faciliter le développement de notre industrie touristique et honorer notre tradition d'accueil en offrant à nos visiteurs un service de transport digne des plus grandes capitales. C'est à la lumière de cet impératif que votre commission a examiné ce texte, lors de sa réunion du 26 octobre 2016.

EXPOSÉ GÉNÉRAL

I. LE CONTENU DU PROJET DE LOI

A. UN PROJET JUGÉ VITAL QUI TARDE À SE CONCRÉTISER

1. Les principales caractéristiques du projet CDG Express

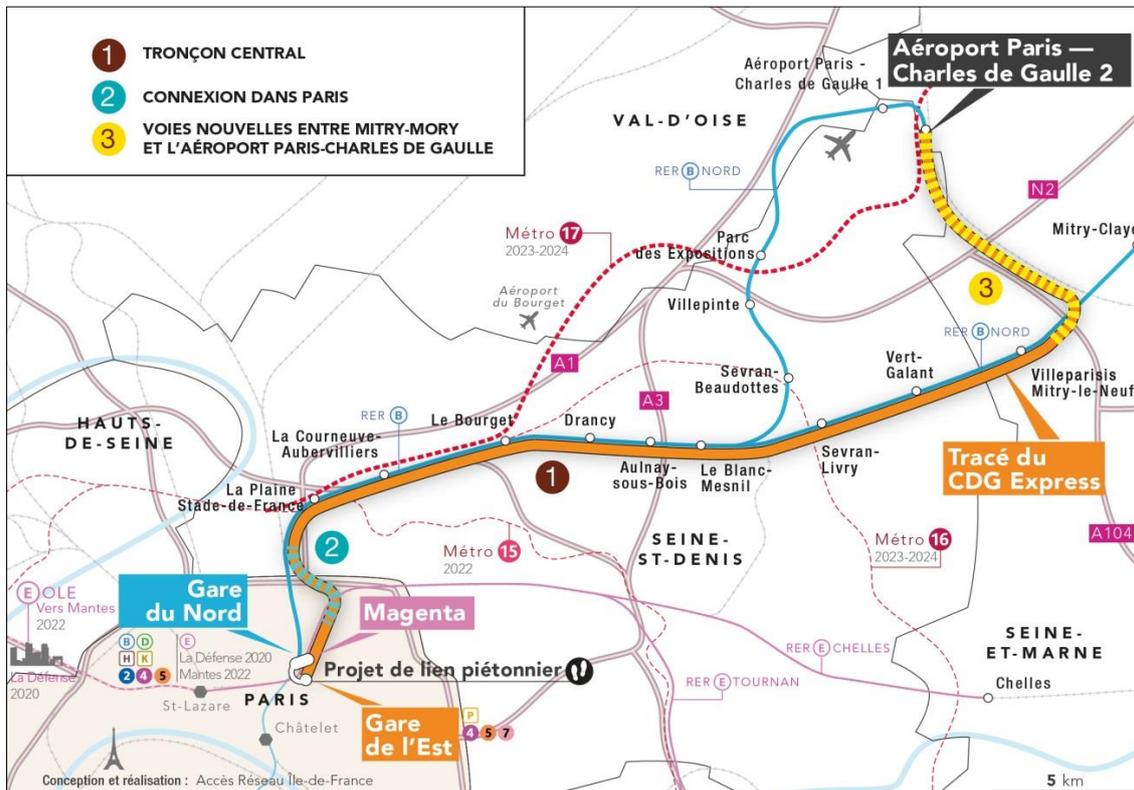
Le projet « Charles de Gaulle Express » (CDG Express) vise à **réaliser une desserte ferroviaire dédiée entre Paris (gare de l'Est) et l'aéroport Paris - Charles de Gaulle (CDG2)**. À l'heure actuelle, la liaison entre l'aéroport et la capitale ne permet pas d'offrir une qualité de service **au niveau des autres grands hubs internationaux** : les **autoroutes A1 et A3** sont parmi les axes les plus chargés d'Ile-de-France, avec des trafics journaliers moyens allant jusqu'à 190 000 véhicules, dont un tiers en provenance ou à destination de l'aéroport ; quant au **RER B** (870 000 voyageurs par jour dont environ 350 000 au nord de la ligne), il est déjà saturé et s'adresse aux voyageurs du quotidien plutôt qu'aux passagers aériens ; ce constat est renforcé avec la mise en service, depuis 2013, du RER B+ qui **accroît le nombre de dessertes omnibus** jusqu'à l'aéroport (9 arrêts depuis la Gare du Nord et 20 trains par heure dans chaque sens en heure de pointe), limitant les dessertes directes aux seules heures creuses.

Par conséquent, l'objectif de CDG Express est de proposer une **desserte quotidienne tous les quarts d'heure depuis la gare de l'Est**, de 5 heures à minuit, et pour un temps de parcours de 20 minutes. Le tracé utilisera **en partie des sillons existants** (24 km de réseau exploités par la SNCF), auxquels s'ajouteront **huit kilomètres de voies nouvelles** entre Mitry-Claye et l'aéroport, quatre nouveaux ponts, un tunnel sous les pistes et des aménagements de quais à la gare de l'Est et à Magenta. La **mise en service de la ligne est envisagée à horizon 2023**. Le trafic attendu sur cette nouvelle liaison est de **6 à 7 millions de passagers par an** à partir de 2024 (et plus de 9 millions en 2050).

Le **coût de l'infrastructure** est estimé à **1,41 milliard d'euros (Md€)** aux conditions économiques de 2014. Il était initialement estimé à 600 millions d'euros (M€) aux conditions économiques de 2007, soit 760 M€ aux conditions économiques de janvier 2014. En réalité, cette estimation **n'incluait pas une partie importante des travaux**, laissée à l'époque à la charge de Réseau Ferré de France (RFF devenu SNCF Réseau). Si l'on compare les coûts à **montage équivalent**, la principale différence entre l'ancien budget et le nouveau porte sur les **125 M€ prévus pour garantir la robustesse du RER B** pendant les travaux et l'exploitation du CDG Express.

Les **équipements nécessaires** au service de transport sont quant à eux estimés à environ **285 millions d'euros (M€)**, soit 150 M€ de matériel roulant et 135 M€ pour les ateliers d'entretien et l'aménagement des gares.

Tracé du CDG Express



Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

2. Un chantier relancé en 2013 après l'échec d'une concession globale

Le projet CDG Express a fait l'objet d'un débat public en 2003 et d'une déclaration d'utilité publique le 19 décembre 2008. Sa **réalisation a été initiée en 2006 dans le cadre d'une délégation de service public**, autorisée par l'article 22 de loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports (désormais codifié à l'article L. 2111-3 du code des transports) et dont les modalités ont été fixées par le décret n° 2007-453 du 27 mars 2007.

Un **groupement conduit par Vinci a été désigné en 2009 concessionnaire pressenti** pour réaliser ce projet. Mais **la procédure n'a pas abouti** en raison de difficultés économiques et financières et de la **complexité technique des travaux à réaliser**, en zone dense et sous exploitation ferroviaire. **Les négociations avec le groupement ont été arrêtées fin 2011.**

Après l'échec de cette concession, RFF/SNCF Réseau et Aéroports de Paris (ADP) ont proposé à l'État plusieurs scénarios de relance. L'option retenue par l'accord interministériel de décembre 2013 vise à **confier directement la réalisation de l'infrastructure à une société dédiée**, filiale commune de l'établissement public SNCF Réseau et de la société anonyme ADP. Le nouveau schéma proposé repose ainsi sur **trois caractéristiques** essentielles :

- la **séparation des missions**, et donc des risques associés, de **construction** et d'**exploitation** de la liaison.

- l'attribution des missions de conception, financement, réalisation et maintenance à une **société de projet**, filiale à créer **entre SNCF Réseau et ADP** (éventuellement accompagnés d'un tiers investisseur qui pourrait être la Caisse des dépôts et consignations) ;

- l'attribution par l'État de la mission d'**exploitation du service de transport ferroviaire** à un tiers, selon le droit en vigueur et les règles de concurrence applicables.

Dans un avis rendu le 1^{er} octobre 2014, le Conseil d'État a **confirmé la faisabilité juridique de ce montage**, sous réserve d'une modification de l'article L. 2111-3 du code des transports, afin de faire référence à la constitution de cette entité dédiée et non plus à un montage de délégation de service public.

Pour cette raison, l'article 8 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques autorise le Gouvernement à prendre par ordonnance, dans un délai d'un an à compter de la promulgation de la loi, « *toute mesure relevant du domaine de la loi permettant la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et modifiant notamment l'article L. 2111-3 du code des transports* ». Cette nouvelle rédaction de l'article L. 2111-3 doit **préciser la mission de l'entité dédiée et les modalités de réalisation de l'infrastructure**.

Pour rappel, il n'était pas possible d'insérer directement ces dispositions dans la loi, dans la mesure où **le nouveau montage devait préalablement recueillir l'avis favorable de la Commission européenne** au regard de sa compatibilité avec le droit de l'Union européenne en matière de commande publique. Le recours à l'ordonnance avait alors été justifié par la volonté d'**accélérer la mise en œuvre** de ce dispositif, une fois l'accord de la Commission européenne obtenu. Un dossier d'information lui a été transmis le 19 décembre 2014 et le montage a reçu un accord de principe de la Commission européenne par courrier en date du 6 novembre 2015.

Le Conseil d'État s'est également prononcé sur la **validité de la déclaration d'utilité publique du projet**, qui avait été prorogée pour cinq années le 2 décembre 2013 (et est donc toujours en vigueur). S'il a considéré que les **caractéristiques techniques** du projet n'ont pas été

modifiées depuis la déclaration d'utilité publique, **l'évolution sensible d'autres paramètres** (augmentation du coût du projet, évolution des acteurs du projet et de la répartition des risques, éventualité de la perception d'une taxe sur les passagers des compagnies aériennes desservant l'aéroport CDG) est cependant de nature à remettre en cause l'économie générale du projet et **rend nécessaire l'obtention d'une nouvelle déclaration d'utilité publique**. Une enquête publique a été organisée à cet effet entre les 8 juin et 12 juillet 2016 et un nouvel arrêté inter-préfectoral déclaratif d'utilité publique devrait être pris d'ici la fin 2016 ou le début 2017.

Dans l'hypothèse où le présent projet de loi serait adopté rapidement, les **prochaines étapes** sont les suivantes : signature du contrat de concession de travaux entre l'État et la société de projet en 2017 ; début des travaux en 2018 ; mise en service de l'infrastructure ferroviaire fin 2023.

B. UN NOUVEAU MONTAGE DISTINGUANT LA CONSTRUCTION ET L'EXPLOITATION DE LA LIAISON

1. L'ordonnance du 18 février 2016 organise un partenariat public-public pour la construction de l'infrastructure

L'article 1^{er} du projet de loi ratifie l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui met en place un **partenariat public-public** au moyen d'une **concession de travaux** accordée par l'État à une société de projet détenue majoritairement par **SNCF Réseau et Aéroports de Paris (ADP)**. Cette concession de travaux ne fait donc l'objet d'**aucune mise en concurrence**. Il est également prévu qu'une **partie minoritaire** du capital social de la société puisse être **ouverte aux tiers**.

La société de projet est le concessionnaire de tous les **travaux**, mais **n'en assume ni la maîtrise d'ouvrage ni la maintenance** (entretien et renouvellement). Ces missions font l'objet d'une **répartition par tronçons** entre SNCF Réseau, Aéroports de Paris (ADP) et SNCF Mobilités (qui n'est pas actionnaire de la société de projet) : la **plus grande partie des tâches revient à SNCF Réseau**, qui s'occupe de l'aménagement des sections existantes, de l'installation et de la maintenance des équipements ferroviaires sur l'ensemble de l'infrastructure. ADP prend en charge l'aménagement et la maintenance de la partie de la section nouvelle située dans l'emprise de l'aéroport ainsi que des volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport ; enfin, SNCF Mobilités aménage la gare de l'Est et les volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport. Chacun des trois partenaires pourra **confier tout ou partie des travaux** à un ou plusieurs autres opérateurs économiques, le cas échéant dans le cadre d'un **groupement de commandes**. **L'ordonnance permet d'ailleurs à ces entités de déroger aux**

règles de publicité et de mise en concurrence relatives à la commande publique pour la construction de la liaison.

La **gestion** de l'infrastructure est confiée à SNCF Réseau, qui est déjà le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, les sections nouvelles créées dans le cadre de ce projet ayant précisément vocation à être **incorporées au réseau ferré national à compter de leur mise en exploitation**. La seule **particularité du montage** porte sur la **section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport** : sur ce tronçon, la gestion de l'infrastructure est **directement assurée par la société de projet**. À ce titre, elle assume les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant l'attribution des sillons et la tarification. Elle perçoit par conséquent le **produit des redevances d'utilisation** que lui versera le futur exploitant du service CDG Express : cette **recette pérenne** doit contribuer à l'équilibre financier de la société de projet. Au final, il y aura bien **deux gestionnaires d'infrastructure**, qui devront conclure une **convention pour la répartition des capacités et la répartition du produit des péages¹**, ainsi qu'une convention de **coordination pour les interventions de maintenance**. Cette solution permet d'inclure ADP dans le dispositif, dans la mesure où une partie de la section nouvelle reliant l'aéroport est réalisée sur son domaine propre (notamment sous les pistes).

Enfin, pour assurer le respect du calendrier prévu, l'ordonnance ouvre la **possibilité de recourir à la procédure spéciale d'extrême urgence** pour procéder à des expropriations pour cause d'utilité publique dans les trois communes de **Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France**. Les décrets correspondants devront être pris **au plus tard le 31 décembre 2017**. Néanmoins, pour donner le temps nécessaire à la recherche d'accords amiables, sans pour autant retarder les travaux et la mise en service de la ligne, **votre rapporteur propose un amendement portant article additionnel, qui repousse cette échéance jusqu'au terme de la validité de l'acte déclarant la liaison CDG Express d'utilité publique, soit le 18 décembre 2018**.

2. En contrepartie, une mise en concurrence est prévue pour l'exploitation du service

L'article 2 du projet de loi organise une **mise en concurrence pour l'exploitation de cette liaison ferroviaire**, en dérogeant au monopole attribué en droit interne à SNCF Mobilités pour l'exploitation des lignes du réseau ferré national. Cette disposition vise à **compenser le choix d'une attribution directe de gré à gré pour la construction** de l'infrastructure.

¹ Pour être conforme au droit européen, le **tracé existant** destiné à être utilisé pour la liaison dédiée devra être tarifé selon le principe des **coûts directs**, c'est-à-dire directement imputables à l'exploitation du service. En revanche, les **redevances** pour le tracé de la **nouvelle construction** seront plus élevées car elles seront fondées sur le **coût à long terme** du projet.

Il s'agit ainsi d'un montage **similaire à celui retenu pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express**, qui attribue directement la construction de l'infrastructure à la Société du Grand Paris (SGP) et laisse au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) le soin de désigner l'exploitant de chaque ligne après mise en concurrence. Il permettra ainsi à Transdev, la RATP ou des opérateurs étrangers de faire acte de candidature.

S'agissant de la désignation de l'exploitant, la principale difficulté ne réside pas tant dans le choix du type de mise en concurrence, que dans le **risque d'une rupture de l'égalité de traitement** entre les candidats. En effet, le **régime juridique des gares**, dont la gestion relève de la branche « Gare & Connexions » intégrée au sein du groupe public ferroviaire, pourrait constituer un **avantage concurrentiel au bénéfice de SNCF Mobilités**, si l'établissement se porte candidat à l'exploitation du CDG Express. Une clarification sur ce point sera sans doute nécessaire avant l'engagement de toute procédure de mise en concurrence, dans un calendrier nécessairement contraint. À défaut, **un éventuel contentieux risquerait de retarder la mise en service de la ligne**.

II. LA POSITION DE VOTRE COMMISSION

A. UN PROJET D'INTÉRÊT GÉNÉRAL INDISPENSABLE À LONG TERME

À l'heure actuelle, l'absence de ligne dédiée pour le plus grand aéroport de France et le second d'Europe est **une anomalie française** : Paris reste l'une des dernières capitales de taille mondiale à ne pas disposer d'une liaison ferroviaire directe entre son centre et sa principale plate-forme aéroportuaire. Ce **déclassement** par rapport aux standards des grands aéroports internationaux **nuît au prestige et à l'image de la France**.

À l'étranger, **de nombreux aéroports ont une desserte ferroviaire dédiée** entre la ville et l'aéroport, qui proposent des trajets directs en un temps compris entre 15 et 50 minutes selon l'éloignement de l'aéroport, avec des intervalles de passages compris entre 10 et 30 minutes. Ces dessertes ont pour point commun d'offrir une **qualité de service élevée** (Wi-Fi gratuit, service « VIP » ou « première classe ») et une fiabilité qui les rendent efficaces par rapport aux transports concurrents. Elles captent entre 10% et 30% de la clientèle aérienne hors correspondances de leurs aéroports.

Ce manque fondamental dans nos infrastructures est d'autant plus apparent lorsque l'on considère la zone de chalandise de l'aéroport : **95% des usagers se situent à moins d'une heure d'accès**. Dès lors, l'asphyxie des autoroutes A1 et A3 et la saturation du RER B hypothèquent directement l'avenir de Paris-CDG face à ses concurrents, au premier rang desquels figure Amsterdam Schiphol, accessible en 1h20 de Thalys. *A fortiori*, le réseau

autoroutier présente un risque de saturation accru du fait de l'**implantation récente du centre commercial Aéroville** à proximité de l'aéroport, et du **développement de deux projets**, l'un le long de l'autoroute A1 (Europa City), l'autre dans la zone du Bourget, qui devraient amener une augmentation supplémentaire du trafic.

Exemples de dessertes ferroviaires dédiées d'aéroports



Airport Express
(Hong Kong)



Flytoget (Oslo)



Gatwick Express
(Londres)



Heathrow Express
(Londres)



Aero Express
(Moscou)



Arlanda Express
(Stockholm)



Narita Express
(Tokyo)

Liaison	Distance (km)	Meilleur temps de trajet (min)	Vitesse (km/h)	Fréquence (min)	Trajet plein tarif	Taux d'utilisation (% des passagers de l'aéroport)
Airport Express (Hong-Kong)	34	24	85	10	10,3 - 11,5	25%
Flytoget (Oslo)	47	19	148	10	19,6 - 28,3	36%
Gatwick Express (Londres)	43	30	86	15	23,6	16%
Heathrow Express (Londres)	22	15	88	15	26,1 - 32,1	12%
Aero Express (Moscou)	45	45	60	20	5,8	33%
Arlanda Express (Stockholm)	39	20	117	15	29,5	19%
Narita Express (Tokyo)	65	53	74	30	26,4	11%
CDG Express (Paris) (estimations)	32	20	96	15	24	10%

Source : Direction générale de l'aviation civile (DGAC)

Au regard de ces éléments, votre rapporteur juge le projet CDG Express indispensable pour l'attractivité de la région parisienne, et plus largement de notre pays. D'abord parce que **Paris demeure la première destination touristique au monde**, en dépit des attentats qui nous affectent profondément depuis 2015. Le nombre de voyageurs ne cesse de s'accroître et on attend **un milliard de touristes supplémentaires dans le monde au cours des vingt prochaines années**. La France a l'ambition de capter une

part importante de ces flux et espère d'ores et déjà accueillir 100 millions de touristes à horizon 2020 (contre 85 millions par an actuellement). De son côté, Aéroports de Paris se prépare à accueillir **10 millions de touristes supplémentaires dans les dix prochaines années.**

Malheureusement, **l'accueil réservé aux touristes qui débarquent à Paris-CDG n'est pas à la hauteur de cette ambition** : les touristes chinois et indiens sont perdus, et parfois rançonnés, dans le RER B ; ceux qui préfèrent le taxi ou le bus attendent parfois deux heures dans les embouteillages. Un récent sondage mené par le ministère des affaires étrangères auprès de ses ambassades a montré que la qualité de l'accès à cet aéroport est **le premier élément nuisant à notre réputation à l'international.** L'enjeu économique est important pour la région parisienne, lorsque l'on sait qu'**un million de passagers supplémentaires à Paris-CDG représente 400 millions d'euros de valeur ajoutée et 4 500 emplois créés** (dont 1 400 emplois directs). Les conséquences s'étendent d'ailleurs bien au-delà de la seule capitale et affectent l'ensemble des flux touristiques, à destination de la Normandie ou des Pays de la Loire par exemple.

À côté du tourisme de loisir, l'attractivité de Paris se mesure également à sa **capacité à attirer des événements ou des activités** liés à son rôle de métropole mondiale. À commencer par notre **candidature aux Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et à l'Exposition universelle de 2025**, qui servent d'horizon pour la mise en œuvre du CDG Express : le projet figure d'ailleurs parmi les éléments communiqués au Comité International Olympique. Plus largement, **la connectivité et la simplicité des connexions sont un élément déterminant** pour notre clientèle d'affaires : un congrès médical permet par exemple, à lui seul, d'attirer cinq à six mille praticiens du monde entier. A fortiori, **avec le Brexit, beaucoup d'entreprises seraient en train d'effectuer des démarches pour relocaliser éventuellement leurs activités** au sein du marché unique. Le CDG Express contribuera à donner une image de modernité et d'efficacité de la France, et risque d'être déterminant dans les choix de localisation de ces entreprises, par rapport à d'autres villes concurrentes comme Milan, Francfort ou Dublin.

Enfin, cette liaison contribuera également au **respect de nos engagements en faveur du climat** et à l'atteinte de nos objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. En son absence, la moitié des 6 à 7 millions de passagers attendus utiliserait la voiture. La **part modale de la route** dans la desserte de l'aéroport passerait ainsi **de 56% actuellement à 40% en 2025** : 71 millions de véhicules-kilomètres seraient retirées de la route en 2025 (et jusqu'à 94 millions en 2050) ce qui permettra de réduire la pollution atmosphérique (6 500 tonnes de CO₂ économisées chaque année).

Pour toutes ces raisons – prestige et image de la France, attractivité économique, externalités positives pour l'environnement – **votre rapporteur**

est favorable à ce projet d'intérêt général, dont les bénéficiaires s'apprécieront dans le temps long.

B. DES INQUIÉTUDES SUR LA DISPONIBILITÉ DES SILLONS ET LA NEUTRALITÉ POUR LES AUTRES CIRCULATIONS

Le principal problème à surmonter pour la réalisation du CDG Express est celui de son **acceptabilité**. Si les effets positifs se ressentiront à long terme, ce projet suscite cependant de **fortes réticences locales compréhensibles au regard des désagréments qu'il entraîne à court et moyen termes**. De fait, le chantier accuse près de dix ans de retard, principalement en raison des **atermoiements des pouvoirs publics** confrontés à l'**hostilité d'une partie des élus du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis et des usagers du RER B**, dont l'insatisfaction reste vive et légitime. En dépit des efforts déployés au cours des dernières années (unification de la ligne, rénovation du matériel roulant, remise en état de l'infrastructure), leur « ressenti » au quotidien ne s'est guère amélioré. Votre rapporteur a même été alerté sur l'existence d'une **discrimination sur le marché du travail** : certaines personnes perdent leur emploi ou ne sont pas embauchées simplement parce qu'elles habitent sur la ligne B du RER !

Dans ce contexte, l'inquiétude des usagers du RER B est liée au fait que la nouvelle liaison CDG Express empruntera **24 km de voies du réseau ferré national qui sont actuellement sous exploitation** : ces voies sont utilisées par la ligne K du Transilien (11 500 voyageurs/jour), le TER Paris-Laon (6 000 voyageurs/jour) et du trafic de fret ; surtout, il s'agit d'une **ligne de secours utilisée par le RER B** en cas de problème sur son sillon principal. Dans son avis de février 2016¹, l'**Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a d'ailleurs émis des réserves** sur la « *capacité à intégrer les circulations du nouveau service de transport sur une infrastructure ferroviaire déjà lourdement sollicitée (faisceau des voies entre la gare du Nord et Mitry-Mory)* », c'est-à-dire l'insertion de quatre trains par heure circulant à 160 km/h en vitesse de pointe.

L'ARAFER souligne que la réservation des sillons doit s'effectuer au moyen d'un **accord-cadre entre le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant sélectionné**, afin de garantir les **principes de non-discrimination et de transparence de l'accès au réseau**. L'ARAFER propose d'émettre un avis sur le projet d'accord-cadre, qui ne lui a pas été communiqué à ce stade : aux termes de l'article L. 2133-3 du code des transports, il s'agit en effet d'une simple **faculté à la demande des parties**. Pour autant, **votre rapporteur est attaché à la bonne information et au rôle du régulateur** : il est difficile d'imaginer que pour un projet d'une telle ampleur aucune ébauche d'accord-cadre n'ait été élaborée. Votre rapporteur

¹ Avis n°2016-010 du 2 février 2016 sur le projet d'ordonnance relative à la réalisation d'une ligne ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

souhaite par conséquent que le Gouvernement communique ce document à l'ARAFER.

Au-delà de la disponibilité des sillons, l'autre question essentielle est celle des **perturbations**, qui sont à prévoir à deux niveaux. D'une part, **pendant les travaux** de construction de l'infrastructure puisque la plus grande partie des chantiers sera réalisée **en zone exploitée** : M. Vincent Pourquery de Boisserin, coordinateur interministériel chargé du projet CDG Express, a rassuré votre rapporteur sur ce point, dans la mesure où **le calendrier et le plan de financement intègrent des plages de travaux faibles** (surtout pendant l'été et entre minuit et cinq heures le reste de l'année). D'autre part, une fois le CDG Express achevé, lorsqu'une **situation dégradée** conduira le RER B à emprunter les voies du CDG Express : pour cette raison, une **enveloppe de 125 millions d'euros** a été ajoutée au projet pour financer les **investissements nécessaires au bon fonctionnement du RER B en situation dégradée** (limitation des entrecroisements entre les flux en gare de l'Est et sur le site de La Plaine - La Chapelle, installations de retournement à La Plaine et au Bourget, installations complémentaires à Aulnay).

D'après les informations communiquées par SNCF Réseau à votre rapporteur, des études statistiques ont permis de constater que **moins de 2% des trains du RER B** (soit environ 10 trains par jour sur 550) **sont concernés par l'utilisation des voies « directes » qu'empruntera le CDG Express**, essentiellement entre La Plaine - Stade de France et Aulnay-sous-Bois. De plus, ces études montrent que **le déversement du RER B a principalement lieu aux heures creuses** (80 % des trains détournés contre 20% aux heures de pointe) : les trajets domicile-travail devraient donc être les moins impactés. Il convient également de noter que le report vers CDG Express d'une partie des voyageurs qui utilisent actuellement le RER B pour aller de l'aéroport à Paris (au demeurant, souvent chargés de bagages volumineux) devrait **contribuer à alléger cette ligne surchargée**. Il en va de même pour la **future ligne 17 du Grand Paris Express (GPE)** qui desservira plusieurs sites ou communes situés sur la ligne B (La Courneuve, Le Bourget, le Parc des expositions), sans toutefois répondre aux besoins spécifiques des passagers aériens.

En tout état de cause, votre rapporteur sera particulièrement attentif à la neutralité du CDG Express pour les autres trafics, et **veillera à ce que la définition des règles de priorité ne se fasse pas au détriment des usagers du RER B**. Pour autant, votre rapporteur récuse le discours opposant le « transport des riches » au « transport des pauvres » : le CDG Express est un **service commercial destiné aux passagers aériens de Paris-CDG et indissociable du service offert par l'aéroport** ; il se distingue en cela d'une **liaison de service public classique dédiée aux transports du quotidien**, et les deux usages doivent être conciliés. Enfin, votre rapporteur se félicite, s'agissant des **installations de raccordement prévues autour de la Porte de la Chapelle**, du travail réalisé avec la Ville de Paris pour inscrire ce projet

dans la perspective d'un réaménagement de l'ensemble du quartier, afin de limiter les pollutions atmosphérique, sonore et visuelle.

C. UN PLAN DE FINANCEMENT PROBLÉMATIQUE

1. La répartition du capital de la société de projet est encore incertaine

Le besoin de financement global de la société de projet, qui s'élève à 1,4 milliard d'euros (Md€) sera couvert à hauteur d'environ 30 % par des **apports en fonds propres, soit environ 400-500 millions d'euros (M€)**, et par de la dette contractée auprès d'investisseurs publics et privés, pour un **montant total d'emprunts qui pourrait atteindre un milliard d'euros (M€)**. Le taux de rentabilité interne (TRI) du projet se situerait alors entre 6 et 8%.

La **répartition des fonds propres n'est pas encore fixée** à ce stade, elle devrait être globalement équilibrée entre ADP et SNCF Réseau (soit environ 250-200 millions d'euros chacun). Toutes les hypothèses sont évoquées avec prudence, en raison de l'**équation financière complexe** de ce montage : **la société de projet doit être suffisamment capitalisée** et apporter suffisamment de garanties pour emprunter dès 2017 environ un milliard d'euros sur les marchés.

Dans le cadre du plan d'investissement européen, dit « Plan Juncker » un **soutien de la Banque européenne d'investissement (BEI) a été sollicité** par le Gouvernement. Cependant, d'après les informations communiquées à votre rapporteur par M. Vincent Pourquery de Boisserin, coordinateur interministériel chargé du projet CDG Express, les financements de la BEI font preuve d'une certaine « viscosité à l'usage » : la BEI est relativement **averse aux garanties et apports en fonds propres**, et impose davantage de conditions que des investisseurs privés. Il est donc **peu probable à ce stade qu'elle soit associée au montage financier** du CDG Express.

Dans ce contexte, il est également prévu qu'une **partie minoritaire** du capital social de la société puisse être **ouverte aux tiers** : une **participation de la Caisse des dépôts et consignations** est éventuellement envisagée pour alléger les contraintes financières pesant sur ADP et SNCF Réseau. Pour faciliter la mise en place de ce dispositif, le cas échéant, **votre rapporteur propose un amendement portant article additionnel, qui vise à sécuriser juridiquement la participation de la Caisse des dépôts et consignations dès la constitution de la société de projet**. La rédaction actuelle de l'ordonnance du 18 février 2016 laisse en effet entendre que toute participation d'un tiers ne pourrait intervenir qu'après la création de la société, par une modification des statuts et du pacte d'actionnaires **après la signature du contrat de concession**, ce qui représenterait un élément de complexité et de délai supplémentaire.

2. La dérogation à la règle prudentielle visant à sécuriser la trajectoire financière de SNCF Réseau est inacceptable

Si la participation d'ADP au capital de la société de projet ne pose pas de difficultés, s'agissant d'une société anonyme cotée et prospère, celle de SNCF Réseau, entreprise publique et fortement endettée, est davantage problématique. En effet, la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire interdit à SNCF Réseau de participer aux investissements de développement du réseau **tant que son endettement dépasse un certain niveau**. Celui-ci est apprécié par un ratio, défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle, qui **ne peut excéder 18**. Lorsque ce niveau est dépassé, **ce qui est le cas actuellement**, les projets d'investissements de développement doivent être financés « *par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur* ».

Cependant, **un décret est toujours attendu** pour la mise en œuvre de cette « règle d'or ». Le Gouvernement pensait pouvoir traiter le cas de la participation au CDG Express directement par voie réglementaire, mais le Conseil d'État a considéré qu'une telle précision **relevait du domaine de la loi**. Pour cette raison, les députés ont adopté un amendement du Gouvernement qui **rend la règle d'or inopposable à la participation de SNCF Réseau au capital de la société de projet** concessionnaire des travaux du CDG Express.

Pour justifier une telle dérogation, le Gouvernement invoque deux arguments. Le premier concerne l'existence de **bénéfices pour le réseau actuel** (24 km de sections existantes sur 32km pour le projet global) du CDG Express, laissant entendre qu'il ne s'agit pas, aux deux tiers, à proprement parler d'un investissement de **développement** du réseau, mais davantage d'un investissement de **maintenance** visant à « *améliorer les performances, la robustesse et la résilience des voies existantes* ».

Le second argument suggère qu'une **participation en fonds propres ne constitue pas directement un investissement de développement**, et que les « *risques pris par SNCF Réseau sont dès lors très réduits et différent très fortement des risques que l'EPIC aurait à assumer en cas d'investissements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage directe* », a fortiori dans la mesure où SNCF Réseau **partage ces risques** avec ADP et éventuellement la Caisse des dépôts et consignations. Il n'en reste pas moins que cela **alourdit l'endettement du système ferroviaire** de plusieurs centaines de millions d'euros !

Votre rapporteur considère qu'une **telle dérogation, introduite avant même que la règle d'or ne soit effective, est inacceptable** dans son principe-même. **Il en va de la crédibilité du Parlement**, qui ne peut pas voter une règle aussi importante pour la maîtrise des finances publiques et l'écartier à la première difficulté. La **position de votre rapporteur est confortée par les préconisations du régulateur indépendant**, puisque l'ARAFER recommande également « *de couvrir la participation de SNCF Réseau*

au capital de la société de projet par des financements publics, dès lors que l'objet de cette société vise sans ambiguïté à la réalisation d'un projet de développement du réseau ferré national ». Par conséquent, **votre rapporteur propose la suppression de l'article 1^{er} bis et renvoie le Gouvernement à ses responsabilités** afin de ne pas déroger à la règle qu'il avait lui-même **introduite à l'occasion de la réforme ferroviaire de 2014**, en insistant auprès du Parlement sur la nécessité de son adoption.

3. L'autofinancement du projet est impossible

Les études économiques ont conduit à estimer que **le chiffre d'affaires optimum serait réalisé avec un billet à 24 euros** aux conditions économiques de 2023, équivalent à 21 euros aujourd'hui. Ce prix doit être comparé aux autres modes de transport permettant de relier Paris et l'aéroport : **10 euros pour le RER B¹**, 50-60 euros pour le taxi (désormais forfaitisé), 17 euros pour le trajet Bus Direct anciennement « cars Air France ») entre la gare Montparnasse et l'aéroport.

Les **recettes de l'exploitant ferroviaire** seront ainsi assurées par le **produit de la vente des billets**, à partir duquel celui-ci **versera des péages** à la société de projet pour l'utilisation de l'infrastructure. Il apparaît cependant que la **capacité contributive de l'exploitant pourrait ne pas permettre de couvrir totalement les charges** de la société de projet. D'ailleurs **aucune des liaisons ferroviaires analogues** au CDG Express dans les autres pays **n'atteint l'équilibre financier uniquement par les recettes de billetterie** : elles sont toujours complétées par des subventions publiques et une contribution versée par l'exploitant de l'aéroport.

De fait, **la plupart de ces liaisons à l'étranger ont été fortement subventionnées** par les pouvoirs publics, souvent à une époque où la réglementation européenne relative aux aides d'État était **appliquée avec davantage de souplesse** pour ce type d'infrastructures. La construction du CDG Express arrive, de ce point de vue, un peu tardivement, et c'est même **la loi française qui interdit toute subvention de l'État**, ainsi que le précise l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

4. La piste d'une nouvelle taxe sur les passagers doit être écartée

Pour assurer l'équilibre du plan de financement global, il est envisagé d'introduire une **taxe perçue sur les passagers au départ et à l'arrivée de l'aéroport Paris-CDG, hors correspondances**, c'est-à-dire des

¹ À noter, le dézonage du Pass Navigo permet désormais aux abonnés de rejoindre l'aéroport en RER sans complément de prix (autre que le forfait mensuel à 73 euros ou annuel à 803 euros) : il est donc peu probable que ces abonnés privilégient le CDG Express, qui reviendrait à presque 50 euros l'aller-retour. Il en va de même pour les passagers des compagnies low-cost, ou les familles nombreuses en l'absence d'un tarif spécifique.

bénéficiaires directs de la future infrastructure. La mise en place de cette taxe n'est pas examinée dans le cadre de ce projet de loi, mais devrait l'être en **loi de finances rectificative** à la fin de l'année pour un montant, a priori, de **1 euro par billet**. Le produit de cette taxe est estimé à environ **40 millions d'euros (M€) par an** et serait intégralement affecté à la société de projet.

En outre, cette taxe devrait **entrer en vigueur au 1^{er} avril 2017**, soit six ans avant la mise en service du CDG Express, alors qu'il était **initialement envisagé qu'elle ne prenne effet qu'à partir de 2023**. Ce décalage serait finalement jugé nécessaire pour permettre l'emprunt **sur les marchés en ne connaissant, à ce stade, ni l'identité de l'exploitant du service, ni le montant du péage** versé à la société de projet.

Votre rapporteur **comprend et partage les inquiétudes des compagnies aériennes**, qui font face à une concurrence extrêmement forte et qui ont des marges de manœuvre très faibles. Par rapport au prix d'un billet d'avion, on imagine souvent qu'un ou deux euros de plus par passager sont relativement indolores. En réalité, pour certaines compagnies, la **marge moyenne se situe autour de cinq euros par siège** pour les compagnies aériennes. Or, **les prix des billets d'avion sont rigides à la hausse** dans le contexte actuel : ils connaissent une baisse de l'ordre de 10% tandis que les coûts d'exploitation augmentent. Autrement dit, toutes les compagnies aériennes **n'ont pas la possibilité de répercuter cette taxe dans leurs prix** : leur marge risque ainsi d'être diminuée d'environ 20% en moyenne pour certaines d'entre elles.

Votre rapporteur rappelle également que l'article 16 de la loi n° 2014-1653 du 29 décembre 2014 de programmation des finances publiques pour les années 2014 à 2019, impose que la **création d'une nouvelle taxe affectée** s'accompagne, « *dans le champ ministériel de l'imposition nouvellement affectée* », de la **suppression d'une ou plusieurs impositions affectées d'un rendement équivalent**. Comme précédemment, il en va de la crédibilité du Parlement de respecter la règle qu'il s'est lui-même fixée moins de deux ans auparavant. Par ailleurs, la ressource nouvellement affectée devra faire l'objet d'un **plafonnement**, qui n'a pour le moment pas été évoqué à ce stade.

Par conséquent, **votre rapporteur préconise un autre schéma pour remplacer cette contribution d'équilibre**. Il s'agit, d'une part, d'**affecter au CDG Express le surplus de recette produit par la taxe de solidarité** : celle-ci est écrêtée¹ depuis 2015 et le surplus est actuellement reversé au budget général, soit **environ 10 M€**. Il s'agit, d'autre part, de **solliciter en complément les finances d'Aéroports de Paris**. Certes, le groupe a engagé

¹ L'article 46 de la loi n° 2011-1977 du 28 décembre 2011 de finances pour 2012 instaure un plafonnement de la contribution de solidarité à 210 M€ par an, qui correspond à l'objectif affiché par les pouvoirs publics lors de sa création. Le produit de la taxe de solidarité a atteint 215,1 M€ en 2014 (contre 186,5 M€ en 2013), et l'écrêtement a été mis en place dès l'année suivante (219,1 M€ en 2015).

une importante dynamique d'investissements (4,6 Mds€ entre 2016 et 2020), mais il affiche d'excellents résultats et **redistribue 60% de son résultat net sous forme de dividendes**, soit environ 260 millions d'euros en 2015 (la moitié de ces dividendes revient d'ailleurs à l'État, actionnaire majoritaire d'ADP). Ce partenaire, directement intéressé à la réussite du projet, **dispose de la solidité financière nécessaire** pour abonder à ce qui apparaît comme un investissement relai de croissance du groupe.

Suivant la position de son rapporteur, votre commission a adopté trois amendements : le premier supprime la dérogation à la règle d'or pour l'endettement de SNCF Réseau, le deuxième repousse le délai de mise en œuvre de la procédure d'expropriation d'urgence, et le troisième facilite l'éventuelle participation de la Caisse des dépôts et consignations au capital de la société de projet.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

(ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle)

Ratification de l'ordonnance du 18 février 2016

Objet : cet article ratifie l'ordonnance du 18 février 2016 relative à la réalisation du CDG Express

I. Le droit antérieur à l'ordonnance du 18 février 2016

• L'article L. 2111-3 du code des transports, issu de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, déroge au principe selon lequel le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) est l'**unique autorité organisatrice** des services de transports publics réguliers de personnes dans la région Ile-de-France (ce qui lui donne notamment l'exclusivité de la désignation des exploitants et de la fixation des tarifs). Il prévoit qu' « *un décret en Conseil d'État définit les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire express directe dédiée au transport de personnes entre l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle et Paris* ».

Il permet à l'État d'assumer la **maîtrise d'ouvrage** du projet, en fixant « *notamment les modalités de désignation des exploitants, les conditions générales de financement, de réalisation et d'exploitation de la liaison ainsi que les règles tarifaires propres à celle-ci* ». Il prévoit également que la mission confiée au cocontractant « *peut être étendue à la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement de l'ensemble du service rendu aux personnes utilisant la liaison* ».

En revanche, il est explicitement précisé que l'**exploitation** du service de transport lui-même est assurée par SNCF Mobilités.

Enfin, il est rappelé que la construction de la liaison ne donne lieu à **aucune subvention de l'État**, « *sans préjudice des indemnités qui viendraient, le cas échéant, à être dues au délégataire au titre des stipulations du contrat de délégation de service public, rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables à ces contrats* ». Cette disposition relative au financement est issue de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris.

• Le décret en Conseil d'État n° 2007-453 du 27 mars 2007¹ pris en application de l'article L. 2111-3 du code des transports organise les

¹ Décret n° 2007-453 du 27 mars 2007 définissant les modalités d'établissement par l'État d'une liaison ferroviaire express directe, dédiée au transport de voyageurs, entre l'aéroport de

modalités d'une **délégation de service public** globale pour « *la conception, le financement, la construction, l'exploitation et l'entretien des infrastructures ferroviaires nécessaires à l'établissement de la liaison ainsi que l'organisation et le fonctionnement de l'ensemble des services rendus aux voyageurs sur la liaison, y compris l'acquisition et l'entretien du matériel roulant* » (article 1^{er}).

En revanche, **l'attribution des sillons et la perception des péages** sont effectués par Réseau Ferré de France (RFF devenu SNCF Réseau) pour le compte du délégataire (articles 4 et 5).

Enfin, la SNCF (devenue SNCF Mobilités) est chargée du « *service consistant à organiser l'utilisation du matériel roulant et à conduire ce matériel, gérer le personnel dédié à la conduite, obtenir et conserver la licence d'entreprise ferroviaire, obtenir et conserver le certificat de sécurité et effectuer les démarches nécessaires à l'attribution des sillons* ». Un contrat avec le délégataire est prévu à cette fin, et celui-ci perçoit une **redevance des usagers** de la liaison (articles 15 et 16).

- L'article 8 de la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques **autorise** le Gouvernement à prendre par ordonnance « *toute mesure relevant du domaine de la loi permettant la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et modifiant notamment l'article L. 2111-3 du code des transports* ».

II. L'ordonnance du 18 février 2016

L'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle met en place un **partenariat public-public** au moyen d'une **concession de travaux** accordé par l'État à une société de projet *ad hoc*.

- **L'article 1^{er}** propose une **nouvelle rédaction de l'article L. 2111-3** du code des transports, désormais présenté en neuf parties.

Le I prévoit que l'État attribue à une **société de projet détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris (ADP)** « *une concession de travaux ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle* ». Cette concession de travaux ne fait donc l'objet d'**aucune mise en concurrence**. Il est également prévu qu'une **partie minoritaire** du capital social de la société puisse être **ouverte aux tiers**, une **participation de la Caisse des dépôts et consignations** étant éventuellement envisagée pour **résoudre l'équation financière complexe** de ce montage.

Le II procède au **découpage juridique des différents tronçons de la liaison** composée « *de sections existantes, de sections nouvelles assurant la liaison avec les réseaux d'accès aux deux gares d'extrémité de Paris-Est et de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ainsi que d'installations situées dans l'emprise de ces gares* ». Il précise également que **les sections nouvelles seront incorporées au réseau ferré national** à compter de leur mise en exploitation.

Le III rappelle les **missions qui sont assurées par SNCF Réseau au titre de sa qualité de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national** (article L. 2111-9 du code des transports) : **l'accès à l'infrastructure**, comprenant la répartition des capacités et la tarification, sur les sections existantes et sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de Paris-Est ; la **gestion opérationnelle des circulations** sur l'ensemble de l'infrastructure ; la **maintenance**, comprenant l'entretien et le renouvellement, des sections existantes et de la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de Paris-Est, ainsi que des équipements ferroviaires installés sur ces sections. Ces missions sont donc **exclues du champ du contrat de concession**, au même titre que la **gestion des installations situées dans les deux gares d'extrémité**.

Le IV précise le **contenu du contrat de concession** entre l'État et la société de projet : **durée** du contrat, qui est déterminée en fonction du montant et de la durée normale d'amortissement des investissements demandés à la société ; **obligations de service public** (respect des impératifs de sécurité et de continuité) ; conditions d'**ouverture aux tiers d'une partie minoritaire du capital social** de la société ; modalités de **partage des risques** entre l'État et la société. Ce contrat est approuvé par décret en Conseil d'État.

Le V **répartit la maîtrise d'ouvrage des travaux**, qui n'est pas assurée directement par la société de projet : SNCF Réseau s'occupe de l'aménagement des sections existantes et de l'installation des équipements ferroviaires sur l'ensemble de l'infrastructure ; ADP s'occupe de la partie de la section nouvelle située dans l'emprise de l'aéroport ainsi que de l'aménagement des volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport ; enfin, SNCF Mobilités aménage la gare de l'Est et les volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport.

Le VI précise que la **société de projet est gestionnaire de l'infrastructure sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-CDG**. À ce titre, elle assume les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant la répartition des capacités et la tarification. Elle dispose par conséquent d'une **recette pérenne** : le **produit des redevances** liées à cette section nouvelle et « *les autres ressources de la société et notamment celles résultant de la répartition du produit de la tarification sur l'ensemble de la ligne ferroviaire* » avec SNCF Réseau devront **couvrir intégralement l'ensemble des dépenses** de la société de projet, « *ainsi que l'amortissement et la juste rémunération des capitaux qu'elle a investis* ».

Le VII répartit les missions de maintenance de l'infrastructure ferroviaire sur la section nouvelle assurant la liaison avec l'aéroport et dans les gares (étant entendu que SNCF Réseau s'occupe de la maintenance du reste, au titre de sa qualité de gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, comme le rappelle le III), comprenant l'entretien et le renouvellement : SNCF Réseau s'occupe de la maintenance des équipements ferroviaires sur la section nouvelle ; ADP prend en charge la maintenance des aménagements qui la concernent dans la gare de l'aéroport ainsi que la maintenance de la partie de la section nouvelle située sur l'emprise de l'aéroport ; SNCF Mobilités assure la maintenance des aménagements de la gare de l'Est et de ses aménagements dans la gare de l'aéroport.

Le VIII prévoit que la société de projet et SNCF Réseau concluent une convention en vue de coordonner la répartition des capacités et de répartir le produit des péages sur l'ensemble de l'infrastructure, « de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires ». Les deux gestionnaires d'infrastructure devront également conclure une convention pour coordonner leurs interventions de maintenance.

Le IX renvoie à un décret en Conseil d'État le soin de préciser les conditions d'application de ces dispositions.

- L'article 2 ouvre la possibilité de recourir à la procédure spéciale d'extrême urgence pour procéder à des expropriations pour cause d'utilité publique dans les trois communes de Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France.

Cette procédure spéciale est définie à l'article L. 522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique : « Lorsque l'exécution des travaux de construction d'autoroutes, de routes express, de routes nationales ou de sections nouvelles de routes nationales, de voies de chemins de fer, de voies de tramways ou de transport en commun en site propre et d'oléoducs régulièrement déclarés d'utilité publique risque d'être retardée par des difficultés tenant à la prise de possession d'un ou de plusieurs terrains non bâtis, situés dans les emprises de l'ouvrage, un décret pris sur l'avis conforme du Conseil d'État peut, à titre exceptionnel, en autoriser la prise de possession. »

En pratique, cette procédure pourrait concerner trois terrains : un ancien site gazier de 0,4 hectare dans le nord de Paris, un site de 4 hectares à Tremblay-en-France, et un site de 29 hectares de terrains agricoles à Mitry-Mory. Les décrets correspondants devront être pris au plus tard le 31 décembre 2017.

- L'article 3 prévoit que le ministre des Transports désigne par arrêté deux représentants du Gouvernement, un commissaire et un commissaire adjoint, qui siègeront avec voix consultative au sein de l'organe délibérant de la société de projet.

- L'article 4 crée un article L. 2111-3-1 dans le code des transports, qui reprend la disposition de l'article 22 de la loi du 5 janvier 2006,

désignant l'État comme l'autorité organisatrice du service de transport CDG Express.

- L'article 5 permet à la société de projet, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et ADP de **déroger aux règles de publicité et de mise en concurrence** définies par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée, **dans leurs rapports ou pour conclure des marchés nécessaires à la réalisation de l'infrastructure** (soit directement, soit dans le cadre d'un groupement de commandes).

Cette dérogation est **similaire à celle prévue** par la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris **pour la Société du Grand Paris (SGP)** vis-à-vis de la RATP, la SNCF (devenue SNCF Mobilités) et RFF (devenu SNCF Réseau).

- Enfin, l'article 6 confie au Premier ministre et à la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat la responsabilité de l'application de cette ordonnance.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à la ratification de cette ordonnance, qui lui confère valeur législative et **renforce ainsi la sécurité juridique** du montage, afin de permettre à la société de projet de **lever plus facilement de la dette auprès des investisseurs**.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

Article 1^{er} bis

(article L. 2111-3 du code des transports)

Dérogation à la règle d'or relative à l'endettement de SNCF Réseau

Objet : cet article, introduit par les députés à l'initiative du Gouvernement, déroge à la règle prudentielle visant à sécuriser la trajectoire financière de SNCF Réseau pour sa participation à la société de projet concessionnaire des travaux du CDG Express.

I. Le droit en vigueur

L'article L. 2111-10-1 du code des transports, créé par l'article 6 de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, établit des **règles**

de financement des investissements de SNCF Réseau en vue de maîtriser sa dette.

Il distingue les investissements de **maintenance** des investissements de **développement** du réseau ferré national. Pour les premiers, le financement s'effectue dans le **cadre prévu par le contrat décennal** signé entre SNCF Réseau et l'État, qui détermine notamment la trajectoire financière de l'établissement. Concrètement, pour ces investissements, le recours à l'endettement de SNCF Réseau a vocation à être supprimé, dans la mesure où **le coût complet du réseau devra à terme être couvert par ses ressources**. Ce principe correspond à l'application du paragraphe 4 de l'article 8 de la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen suivant lequel *« les États membres veillent à ce que les comptes de profits et pertes du gestionnaire de l'infrastructure, dans des conditions normales d'activité et par rapport à une période raisonnable qui ne dépasse pas cinq ans, présentent au moins un équilibre entre, d'une part, les recettes tirées des redevances d'utilisation de l'infrastructure, les excédents dégagés d'autres activités commerciales, les revenus non remboursables de sources privées et le financement par l'État, y compris, le cas échéant, les avances de l'État, et, d'autre part, les dépenses d'infrastructure. »*

En revanche, le recours à l'endettement reste possible pour les investissements de développement, à condition que la situation financière du gestionnaire le permette, au regard du ratio défini comme le **rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau**. Les modalités de calcul de ce ratio et son niveau plafond, **qui ne peut excéder 18**, sont définies par décret. En cas de **dépassement** du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur. Si le plafond est **respecté**, les projets d'investissement de développement doivent tout de même faire l'objet, de la part des demandeurs, de **concours financiers propres à éviter toute conséquence négative** sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement de ces investissements.

Ces règles de financement visent à garantir *« une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires »*, **en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale**.

De plus, pour chaque projet d'investissement **dont la valeur excède un seuil fixé par décret**, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) émet un **avis motivé** *« sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau »*, au regard notamment des stipulations du contrat décennal avec l'État. Cet avis, qui vise à limiter le risque de dérive lié **aux pressions politiques observées par le passé**, porte notamment sur *« la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur*

soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées ».

II. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Introduit par amendement du Gouvernement en séance publique, le présent article modifie le I de l'article L. 2111-3 du code des transports dans sa rédaction issue de l'ordonnance du 18 février 2016. Il insère un nouvel alinéa qui dispose que « *le 2° de l'article L. 2111-10-1 n'est pas applicable à la participation de SNCF Réseau au financement de la société mentionnée à l'alinéa précédent* ». En d'autres termes, **la règle d'or et le plafonnement du ratio à 18 ne sont pas opposables à la participation de SNCF Réseau au capital de la société de projet concessionnaire des travaux du CDG Express.**

Dans l'exposé des motifs de l'amendement, le Gouvernement précise que cette disposition a « *pour objet de garantir la participation financière effective de SNCF-Réseau à la société de projet* » dans la mesure où « *en l'absence de dispositions plus précises* » celle-ci « *pourrait apparaître en contradiction avec l'application des principes prévus à l'article L. 2111-10-1* ».

Pour justifier cette dérogation, le Gouvernement invoque deux arguments. Le premier concerne l'existence de **bénéfices pour le réseau actuel** (24 km de sections existantes sur 32km pour le projet global) du CDG Express, laissant entendre qu'il ne s'agit pas, aux deux tiers, à proprement parler d'un investissement de développement du réseau, mais davantage d'un investissement de maintenance visant à « *améliorer les performances, la robustesse et la résilience des voies existantes* ». Il cite notamment « *le relèvement de vitesse de pointe de 120 à 140 km/h sur la section la Plaine – Aulnay-sous-Bois, les installations de retournement pour le RER B, le changement des tabliers des ponts de la Porte de la Chapelle, la régénération anticipée d'appareils de voie, la création d'une fonction nouvelle de liaison entre les voies de la gare du Nord et la gare de l'Est* ».

Le second argument suggère qu'une **participation en fonds propres ne constitue pas directement un investissement de développement**, puisque c'est la société de projet « *qui sera chargée du financement de l'infrastructure et qui devra mettre en place une structure de « financement de projet » faisant appel à des emprunts auprès d'établissements financiers* ». L'apport en fonds propres de SNCF Réseau est estimé entre 100 et 300 millions d'euros sur un coût de projet évalué à 1,4 milliard d'euros aux conditions économiques de 2014 : pour le Gouvernement, les « *risques pris par SNCF Réseau sont dès lors très réduits et diffèrent très fortement des risques que l'EPIC aurait à assumer en cas d'investissements réalisés sous sa maîtrise d'ouvrage directe* », a fortiori puisque SNCF Réseau **partage ces risques** avec ADP et éventuellement un tiers investisseur. Il n'en reste pas moins que cela **alourdit l'endettement du système ferroviaire** de plusieurs centaines de millions d'euros !

III. La position de votre commission

Ainsi qu'il l'a exprimé dans l'exposé général, votre rapporteur considère qu'une telle dérogation, introduite avant même que la règle d'or ne soit effective, est **inacceptable dans son principe-même**. Il en va de la **crédibilité du Parlement**, qui ne peut pas voter une règle aussi importante pour la maîtrise des finances publiques et l'écarter à la première difficulté. Votre rapporteur propose par conséquent l'amendement COM-1 de suppression de cet article.

Votre commission a supprimé cet article.

Article 1^{er} ter (nouveau)
(article L. 2111-3 du code des transports)

Modalités de participation minoritaire d'un tiers au capital de la société de projet

Objet : cet article, inséré par votre commission, vise à sécuriser juridiquement la participation de la Caisse des dépôts et consignations dès la constitution de la société de projet.

I. Le droit en vigueur

Le 3° du IV de l'article L. 2111-3 du code des transports, dans sa rédaction issue de l'ordonnance du 18 février 2016, prévoit que **le contrat de concession** conclu entre l'État et la société de projet (détenue majoritairement par Aéroports de Paris et SNCF Réseau) **fixe les conditions** selon lesquelles une partie minoritaire du capital de la société peut être ouverte aux tiers.

Autrement dit, cette rédaction suggère un **mécanisme en deux temps** : il faut **d'abord créer la société de projet** entre ADP et SNCF Réseau, puis **ouvrir le capital à un tiers** après la signature de la documentation contractuelle, incluant le contrat de concession et ses annexes. Ce dispositif nécessite une modification substantielle des statuts et du pacte d'actionnaires immédiatement après la signature du contrat de concession, ce qui constitue un **facteur de complexité et un délai supplémentaire**, alors même que le calendrier du projet est déjà fortement contraint.

II. La position de votre commission

Par conséquent, votre rapporteur propose un amendement COM-3 visant à supprimer la référence à ce mécanisme en deux temps, afin de **faciliter l'éventuelle participation de la Caisse des dépôts et consignations** qui est envisagée à ce stade. Il convient de noter que le second alinéa du I de l'article L. 2111-3 précise également qu'« *une partie minoritaire du capital social de la société peut être ouverte aux tiers* » : la suppression proposée ne prive donc pas une telle participation minoritaire de base légale.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 1^{er} quater (nouveau)

(article 2 de l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle)

Délai de mise en œuvre de la procédure d'expropriation d'urgence

Objet : cet article, inséré par votre commission, repousse le délai de mise en œuvre de la procédure d'expropriation d'extrême urgence jusqu'au terme de la validité de l'acte déclarant la liaison CDG Express d'utilité publique.

I. Le droit en vigueur

L'article 2 de l'ordonnance du 18 février 2016 prévoit que les décrets de mise en œuvre de la procédure d'expropriation d'extrême urgence devront être pris **au plus tard le 31 décembre 2017**. Or ces décrets nécessitent préalablement une **délimitation précise des biens à acquérir**, sur la base des résultats des études d'avant-projet attendus au premier trimestre 2017 et d'une enquête parcellaire qui pourrait intervenir au plus tôt mi-2017. Ce calendrier **ne laisserait alors aucun délai pour une phase de négociation amiable** sur les terrains visés par la procédure.

II. La position de votre commission

Pour faciliter l'acceptation du projet par les territoires traversés, il est souhaitable de privilégier autant que possible une maîtrise des sols amiable. Par conséquent, l'amendement COM-2 proposé par votre rapporteur **repousse l'échéance jusqu'au terme de la validité de l'acte déclarant la liaison CDG Express d'utilité publique**, soit le 18 décembre 2018. Ce décalage permettra également de **prendre en compte d'éventuelles**

prescriptions formulées à l'occasion des autorisations administratives dont la délivrance est prévue début 2019, sans pour autant retarder les travaux et la mise en service de la ligne.

Votre commission a adopté cet article additionnel ainsi rédigé.

Article 2

(article L. 2111-3-1 du code des transports)

Désignation de l'exploitant du service ferroviaire

Objet : cet article permet à l'État de désigner par voie d'appel d'offres l'exploitant ferroviaire chargé du service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

I. Le droit en vigueur

L'article 5 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (dit « règlement OSP ») définit les modalités d'attribution des contrats de service public. Le paragraphe 3 dispose que « *toute autorité compétente qui recourt à un tiers autre qu'un opérateur interne attribue les contrats de service public par voie de mise en concurrence* ». La **procédure de mise en concurrence** doit être ouverte à tout opérateur, équitable, et respecter les principes de transparence et de non-discrimination.

Le paragraphe 6 prévoit cependant une dérogation dans la mesure où « *sauf interdiction en vertu du droit national, les autorités compétentes peuvent décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport par chemin de fer, à l'exception d'autres modes ferroviaires tels que le métro ou le tramway* ». La durée de ces contrats d'**attribution directe** ne dépasse pas dix ans.

II. Le projet de loi initial

Le présent article complète le nouvel article L. 2111-3-1 créé par l'ordonnance du 18 février 2016, qui désigne l'État comme l'autorité organisatrice du service de transport CDG Express.

Il prévoit ainsi que « *l'État désigne l'exploitant du service de transport de personnes [du CDG Express] au terme d'une procédure respectant les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence* ». En d'autres termes, cet article organise une **mise en**

concurrence pour l'exploitation de cette liaison ferroviaire en dérogeant au monopole attribué en droit interne à SNCF Mobilités pour l'exploitation des lignes du réseau ferré national.

III. Le texte adopté par l'Assemblée nationale

Cet article a fait l'objet de deux amendements en séance publique, visant à apporter une clarification rédactionnelle et à corriger une erreur de référence dans l'article 4 de l'ordonnance du 18 février 2016.

III. La position de votre commission

Votre rapporteur est favorable à l'adoption de cet article, qui prévoit une **mise en concurrence pour l'exploitation** du service de transport, en **compensation de l'attribution directe retenue pour la construction** de l'infrastructure. Il **se félicite que les efforts qu'il déploie depuis huit ans en faveur de l'ouverture à la concurrence du système ferroviaire commencent enfin à porter leurs fruits.**

Dans son avis du 30 juin 2016, le Conseil d'État a estimé que le législateur ne commet pas d'incompétence négative en **s'abstenant de définir la procédure** que devra appliquer l'État pour la mise en concurrence, s'agissant d'une mesure de nature réglementaire. Rien n'impose également à l'État de prévoir un décret d'application sur ce point, à partir du moment où il respecte les principes généraux du droit de la commande publique.

Ce montage est en réalité **similaire à celui retenu pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express**, qui attribue directement la construction de l'infrastructure à la Société du Grand Paris (SGP) et laisse au STIF le soin de désigner l'exploitant de chaque ligne après mise en concurrence. Il permettra ainsi à Transdev, la RATP ou des opérateurs étrangers de faire acte de candidature.

Votre commission a adopté cet article sans modification.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 26 octobre, la commission a examiné le rapport et le texte sur le projet de loi n° 861 (2015-2016) relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

M. Hervé Maurey, président. – Nous en venons au troisième point inscrit à l'ordre du jour de nos travaux : l'examen du projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Nous parlons de ce sujet depuis vingt ans. Abordé en 2006 dans le cadre de l'examen d'un texte législatif, qui a donné lieu à une enquête publique, laquelle s'est achevée en 2008. Toutefois, on n'est pas allé au-delà. Cette question a de nouveau été évoquée en 2015 dans le cadre de la loi Macron, qui a autorisé le Gouvernement à prendre une ordonnance en la matière, que nous allons devoir ratifier, avec des dispositions complémentaires. Dix ans après la première disposition législative, on est donc sur le point d'aboutir. Le rapporteur, Louis Nègre, qui a travaillé sur ce texte avec beaucoup d'assiduité, de conscience et de volonté, nous dira dans quelles conditions cela peut et doit se faire.

J'indique que le projet de loi a été examiné le 6 juillet dernier en conseil des ministres, puis le 27 septembre par l'Assemblée nationale, qui a complété les deux articles initiaux, par un amendement du Gouvernement qui fait, pour le moins, débat, car il vise à autoriser la SNCF à financer l'équipement en dérogeant à la règle d'or destinée à plafonner la dette de la SNCF.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Le projet de loi que nous examinons aujourd'hui a été déposé devant le Parlement le 6 juillet 2016 et adopté par l'Assemblée nationale le 27 septembre dernier. Il s'agit d'une étape importante dans l'histoire tourmentée du projet « Charles de Gaulle Express » (CDG Express).

Avant d'étudier plus en détail le contenu de ce texte, je rappellerai quelques éléments de contexte. L'objectif du CDG Express est de créer une desserte ferroviaire dédiée entre Paris – gare de l'Est et l'aéroport Paris – Charles de Gaulle (CDG2). À l'heure actuelle, la liaison entre l'aéroport et la capitale ne permet pas d'offrir une qualité de service au niveau des autres grands *hubs* internationaux. Les autoroutes A1 et A3 sont parmi les axes les plus chargés de l'Île-de-France, avec des trafics journaliers moyens allant jusqu'à 190 000 véhicules, dont un tiers en provenance ou à destination de l'aéroport. Quant au RER B, avec 870 000 voyageurs par jour, dont environ 350 000 au nord de la ligne, il est déjà saturé et s'adresse aux voyageurs du quotidien plutôt qu'aux passagers aériens. Ce constat est renforcé avec la mise en service, depuis 2013, du RER B+, qui accroît le nombre de dessertes omnibus jusqu'à l'aéroport, avec 9 arrêts depuis la gare du Nord et 20 trains

par heure dans chaque sens en heure de pointe, et limite les dessertes directes aux seules heures creuses.

L'ambition du CDG Express est de proposer une desserte quotidienne tous les quarts d'heure depuis la gare de l'Est, de 5 heures à minuit, et pour un temps de parcours de 20 minutes. Le tracé utilisera en partie des sillons existants (24 kilomètres de réseau exploités par la SNCF), auxquels s'ajouteront 8 kilomètres de voies nouvelles entre Mitry-Claye et l'aéroport, 4 nouveaux ponts, un tunnel sous les pistes et des aménagements de quais à la gare de l'Est et à Magenta. La mise en service de la ligne est envisagée à l'horizon de 2023. Le trafic attendu sur cette nouvelle liaison est compris entre 6 et 7 millions de passagers par an à partir de 2024, avec 9 millions visés en 2050.

Engagé au début des années 2000, ce projet a connu pendant près d'une décennie le sort désormais réservé aux grands chantiers d'infrastructures dans notre pays : il s'est enlisé. Après un débat public en 2003, la réalisation a d'abord été mise en place en 2006 dans le cadre d'une délégation de service public, autorisée par la loi du 5 janvier 2006 et dont les modalités ont été fixées par le décret du 27 mars 2007. Une déclaration d'utilité publique a également été publiée le 19 décembre 2008.

Un groupement conduit par Vinci a été désigné en 2009 concessionnaire pressenti pour réaliser ce projet. Mais la procédure n'a pas abouti en raison de difficultés économiques et financières et de la complexité technique des travaux à réaliser en zone dense et sous exploitation ferroviaire. Les négociations avec le groupement ont été arrêtées fin 2011.

Après l'échec de cette concession, RFF/SNCF Réseau et Aéroports de Paris (ADP) ont proposé à l'État plusieurs scénarios de relance. L'option retenue par l'accord interministériel de décembre 2013 visait à confier directement la réalisation de l'infrastructure à une société dédiée, filiale commune de l'établissement public SNCF Réseau et de la société anonyme ADP. Le nouveau schéma proposé repose ainsi sur trois caractéristiques essentielles : premièrement, la séparation des missions et donc des risques associés, de construction et d'exploitation de la liaison ; deuxièmement, l'attribution des missions de conception, financement, réalisation et maintenance à une société de projet, filiale à créer entre SNCF Réseau et ADP, éventuellement accompagnés d'un tiers investisseur comme la Caisse des dépôts et consignations et, troisièmement, l'attribution par l'État de la mission d'exploitation du service de transport ferroviaire à un tiers, selon le droit en vigueur et les règles de concurrence applicables.

Dans un avis rendu le 1^{er} octobre 2014, le Conseil d'État a confirmé la faisabilité juridique de ce montage, sous réserve d'une modification de l'article L. 2111-3 du code des transports, afin de faire référence à la constitution de cette entité dédiée et non plus au montage initial de délégation de service public. Pour cette raison, l'article 8 de la loi du

6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques autorise le Gouvernement à préciser par ordonnance les nouvelles modalités de réalisation de l'infrastructure.

Ainsi, l'article 1^{er} du projet de loi ratifie l'ordonnance du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, qui met en place un partenariat public-public au moyen d'une concession de travaux accordée par l'État à une société de projet détenue majoritairement par SNCF Réseau et ADP. Cette concession de travaux ne fait l'objet d'aucune mise en concurrence. Il est également prévu qu'une partie minoritaire du capital social de la société puisse être ouverte aux tiers.

En ce qui concerne la construction et la maintenance, la société de projet est le concessionnaire de tous les travaux, mais n'en assume ni la maîtrise d'ouvrage, ni l'entretien, ni le renouvellement. Ces missions font l'objet d'une répartition par tronçons entre SNCF Réseau, ADP et SNCF Mobilités, qui n'est pas actionnaire de la société de projet. La plus grande partie des tâches revient cependant à SNCF Réseau, qui possède l'expertise nécessaire pour ce type de chantiers.

S'agissant de la gestion de l'infrastructure, elle est confiée à SNCF Réseau, qui est déjà le gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national, les sections nouvelles ayant précisément vocation à être incorporées au réseau ferré national à compter de leur mise en exploitation. La seule particularité du montage porte sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport : sur ce tronçon, la gestion de l'infrastructure est directement assurée par la société de projet. À ce titre, elle assume les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant l'attribution des sillons et la tarification. Elle perçoit par conséquent le produit des redevances d'utilisation que lui versera le futur exploitant du service CDG Express ; cette recette pérenne contribue à l'équilibre financier de la société de projet. Au final, il y aura bien deux gestionnaires d'infrastructure : cette solution permet d'inclure ADP dans le dispositif, dans la mesure où une partie de la section nouvelle reliant l'aéroport est réalisée sur son domaine propre, notamment sous les pistes.

Enfin, pour assurer le respect du calendrier prévu, l'ordonnance ouvre la possibilité de recourir à la procédure spéciale d'extrême urgence pour procéder à des expropriations pour cause d'utilité publique dans les trois communes de Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France. Les décrets correspondants devront être pris au plus tard le 31 décembre 2017. Néanmoins, pour donner le temps nécessaire à la recherche d'accords amiables, je vous proposerai un amendement visant à repousser cette échéance jusqu'au terme de la validité de l'acte déclarant la liaison CDG Express d'utilité publique, soit le 18 décembre 2018.

En contrepartie de cette attribution de gré à gré pour la réalisation de l'infrastructure, le projet de loi prévoit une mise en concurrence pour l'exploitation du service ferroviaire, afin de répondre aux exigences du droit européen. Je précise, à ce stade, que la Commission européenne a validé le principe de ce montage. L'article 2 du projet de loi déroge ainsi au monopole attribué en droit interne à SNCF Mobilités pour l'exploitation des lignes du réseau ferré national : il s'agit en quelque sorte d'une anticipation du quatrième paquet ferroviaire !

Ce montage est d'ailleurs similaire à celui qui a été retenu pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express, lequel attribue directement la construction de l'infrastructure à la Société du Grand Paris (SGP) et laisse au Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) le soin de désigner l'exploitant de chaque ligne après mise en concurrence. Il permettra ainsi à Transdev, la RATP ou des opérateurs étrangers de faire acte de candidature.

S'agissant de la désignation de l'exploitant, la principale difficulté ne réside pas tant dans le choix du type de mise en concurrence que dans le risque d'une rupture de l'égalité de traitement entre les candidats. En effet, le régime juridique des gares, dont la gestion relève de la branche « Gare & Connexions » intégrée au sein du groupe public ferroviaire, pourrait constituer un avantage concurrentiel au bénéfice de SNCF Mobilités si l'établissement se porte candidat à l'exploitation du CDG Express. Une clarification sur ce point sera nécessaire avant l'engagement de toute procédure de mise en concurrence, dans un calendrier contraint. À défaut, un éventuel contentieux risquerait de retarder la mise en service de la ligne.

Que faut-il penser au final de ce projet de loi ? Au-delà de ses aspects techniques, ce texte est surtout le reflet d'un élan nouveau et attendu. À force d'atermoiements, nous nous retrouvons aujourd'hui contraints d'agir dans l'urgence. La question n'est plus de savoir s'il faut construire ou non le CDG Express : il n'y a pas d'autre option crédible pour absorber la croissance de l'aéroport et répondre aux besoins spécifiques des passagers aériens !

À l'heure actuelle, l'absence de ligne dédiée pour le plus grand aéroport de France et le deuxième d'Europe est une anomalie française : ce déclassement par rapport aux standards internationaux nuit au prestige et à l'image de la France.

À l'étranger, de nombreux aéroports ont une desserte ferroviaire dédiée entre la ville et l'aéroport, proposant des trajets directs en un temps compris entre 15 et 50 minutes selon l'éloignement de l'aéroport, avec des intervalles de passages compris entre 10 et 30 minutes. Ces lignes ont pour point commun d'offrir une qualité de service élevée (Wi-Fi gratuit, service « VIP » ou « première classe ») et une fiabilité qui les rendent efficaces par

rapport aux transports concurrents. Elles captent entre 10 % et 30 % de la clientèle aérienne hors correspondances de leurs aéroports.

Ce manque fondamental dans nos infrastructures est d'autant plus apparent lorsque l'on considère la zone de chalandise de l'aéroport : 95 % des usagers se situent à moins d'une heure d'accès. Dès lors, l'asphyxie des autoroutes A1 et A3 et la saturation du RER B hypothèquent directement l'avenir de Paris-CDG face à ses concurrents, au premier rang desquels figure Amsterdam Schiphol, accessible en 1 h 20 par le Thalys. *A fortiori*, le réseau autoroutier présente un risque de saturation accru du fait de l'implantation récente du centre commercial Aéroville à proximité de l'aéroport et du développement de deux projets, l'un le long de l'autoroute A1 (Europa City), l'autre dans la zone du Bourget, qui devraient conduire à une augmentation supplémentaire du trafic.

Au regard de ces éléments, ce projet est indispensable pour l'attractivité de la région parisienne et, plus largement, de notre pays. D'abord, Paris demeure la première destination touristique au monde, en dépit des attentats qui nous affectent profondément depuis 2015. Aéroports de Paris se prépare à accueillir 10 millions de touristes supplémentaires dans les dix prochaines années. Malheureusement, l'accueil réservé aux touristes qui débarquent à Paris-CDG n'est pas à la hauteur : les touristes chinois et indiens sont perdus, et parfois rançonnés, dans le RER B, comme au temps des diligences ; ceux qui préfèrent le taxi ou le bus attendent parfois deux heures dans les embouteillages.

Un récent sondage mené par le ministère des affaires étrangères auprès de ses ambassades a montré que la qualité de l'accès à cet aéroport est le premier élément nuisant à notre réputation à l'international. L'enjeu économique est important pour la région parisienne, lorsque l'on sait qu'un million de passagers supplémentaires à Paris-CDG représente 400 millions d'euros de valeur ajoutée et 4 500 emplois créés, dont 1 400 emplois directs. Les conséquences s'étendent d'ailleurs bien au-delà de la seule capitale et de la seule métropole parisienne et affectent l'ensemble des flux touristiques, à destination de la Normandie ou des Pays de la Loire, par exemple.

Ensuite, à côté du tourisme de loisir, l'attractivité de Paris se mesure également à sa capacité à organiser des événements ou des activités liés à son rôle de métropole mondiale. À commencer par notre candidature aux jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 et à l'Exposition universelle de 2025, qui servent d'horizon pour la mise en œuvre du CDG Express : le projet figure d'ailleurs parmi les éléments communiqués au Comité international olympique. Plus largement, la connectivité et la simplicité de ces connexions sont déterminantes pour notre clientèle d'affaires. Un congrès médical permet, par exemple, à lui seul, d'attirer 5 000 à 6 000 praticiens du monde entier, avec un pouvoir d'achat élevé. *A fortiori*, avec le Brexit, beaucoup d'entreprises seraient, semble-t-il, en train d'effectuer des démarches pour relocaliser éventuellement leurs activités au sein du marché

unique. Le CDG Express contribuera à donner une image de modernité et d'efficacité de la France, et il peut être déterminant dans les choix de localisation de ces entreprises par rapport à d'autres villes concurrentes comme Milan, Francfort ou Dublin.

Enfin, cette liaison contribuera également au respect de nos engagements en faveur du climat et à l'atteinte de nos objectifs en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La part modale de la route dans la desserte de l'aéroport passerait ainsi de 56 % actuellement à 40 % en 2025 : 71 millions de véhicules-kilomètres seraient retirés de la route en 2025, pour atteindre 94 millions en 2050, ce qui permettra d'économiser 6 500 tonnes de CO₂ chaque année.

Pour toutes ces raisons, je suis plus que favorable à ce projet d'intérêt général, dont les bénéfices s'apprécieront dans le temps long.

Pour autant, le principal problème à surmonter pour la réalisation du CDG Express reste celui de son acceptabilité. De fait, le chantier accuse près de dix ans de retard, principalement en raison des attermolements des pouvoirs publics confrontés à l'hostilité d'une partie des élus du Val-d'Oise et de Seine-Saint-Denis et des usagers du RER B, dont l'insatisfaction reste vive et légitime. En dépit des efforts déployés au cours des dernières années, avec l'unification de la ligne, la rénovation du matériel roulant et la remise en état de l'infrastructure, leur « ressenti » au quotidien s'est peu amélioré. J'ai même été alerté sur l'existence d'une discrimination sur le marché du travail : certaines personnes perdent leur emploi ou ne sont pas embauchées simplement parce qu'elles habitent sur la ligne B du RER !

Dans ce contexte, l'inquiétude des usagers du RER B est liée au fait que la nouvelle liaison CDG Express empruntera 24 kilomètres de voies existantes, qui servent notamment de ligne de secours lorsque le RER B rencontre un problème sur son sillon principal. Dans son avis du 2 février 2016, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) a d'ailleurs émis des réserves sur la capacité à intégrer quatre trains par heure circulant à 160 kilomètres heure sur ces voies déjà lourdement sollicitées.

Au-delà de la disponibilité des sillons, l'autre question essentielle est celle des perturbations. M. Vincent Pourquery de Boisserin, coordinateur interministériel chargé du projet CDG Express, m'a rassuré en ce qui concerne les chantiers réalisés en zone exploitée, dans la mesure où le calendrier et le plan de financement intègrent des plages de travaux faibles : ceux-ci auront surtout lieu pendant l'été et entre minuit et cinq heures le reste de l'année. L'autre crainte porte sur la définition des règles de priorité lorsqu'une situation dégradée conduira le RER B à emprunter les voies du CDG Express. Pour cette raison, une enveloppe de 125 millions d'euros a été ajoutée au projet pour financer les investissements nécessaires à la bonne

gestion de ces situations, qui concernent moins de 2 % des trains du RER B, soit environ 10 trains par jour sur 550.

J'en viens à présent au plan de financement, qui reste problématique. Le coût de l'infrastructure est estimé à 1,4 milliard d'euros hors taxes aux conditions économiques de 2014 et les équipements nécessaires, dont le matériel roulant, sont évalués à environ 285 millions d'euros.

Pour la construction, le besoin de financement sera couvert à hauteur de 30 % environ par des apports en fonds propres, soit environ 400-500 millions d'euros, et par de la dette contractée auprès d'investisseurs publics et privés, pour un montant total d'emprunts qui pourrait atteindre un milliard d'euros. La répartition des fonds propres n'est pas encore fixée à ce stade ; elle devrait être globalement équilibrée entre ADP et SNCF Réseau. Toutes les hypothèses sont évoquées avec prudence, en raison de l'équation financière complexe de ce montage : la société de projet doit être suffisamment capitalisée et apporter suffisamment de garanties pour emprunter dès 2017 environ un milliard d'euros sur les marchés. Un soutien de la Banque européenne d'investissement (BEI) a été sollicité dans le cadre du « plan Juncker », mais il est peu probable, à ce stade, qu'elle soit associée au montage financier. En revanche, une participation minoritaire de la Caisse des dépôts et consignations est envisagée, et je vous proposerai un amendement visant à sécuriser son intervention dès la constitution de la société de projet.

Je suis, en revanche, fermement opposé à l'amendement adopté par les députés, sur proposition du Gouvernement, qui prévoit de rendre la règle d'or inopposable à la participation de SNCF Réseau au capital de la société de projet concessionnaire des travaux du CDG Express. Une telle dérogation, introduite avant même que la règle d'or ne soit effective, est inacceptable dans son principe même. Il y va de la crédibilité du Parlement, qui ne peut pas voter une règle aussi importante et l'écarter à la première difficulté. Cette position est d'ailleurs partagée par l'ARAFER, le régulateur indépendant. Par conséquent, je vous propose de supprimer l'article 1^{er} bis et de renvoyer au Gouvernement le soin d'assumer ses responsabilités en ne dérogeant pas à la règle qu'il avait lui-même introduite à l'occasion de la réforme ferroviaire de 2014.

L'autre problème tient à la contribution d'équilibre envisagée à ce stade par le Gouvernement. D'après les estimations, les seules recettes du CDG Express, avec un prix du billet à 24 euros, ne permettent pas de couvrir l'intégralité des coûts. D'ailleurs, aucune liaison de ce type à l'étranger n'atteint l'équilibre uniquement par ses recettes de billetterie. Cependant, je ne suis pas favorable à la solution d'une taxe perçue sur les passagers au départ et à l'arrivée de l'aéroport Paris-CDG, hors correspondances, envisagée pour un montant d'un euro par billet. Celle-ci ne figure pas dans

ce projet de loi, mais devrait être introduite dans le collectif budgétaire de fin d'année.

Les compagnies aériennes font face à une concurrence extrêmement forte et ont des marges de manœuvre très faibles. Par rapport au prix d'un billet d'avion, on imagine souvent qu'un ou deux euros de plus par passager sont relativement indolores. En réalité, pour certaines compagnies, la marge moyenne se situe autour de cinq euros par siège. Or les prix des billets d'avion sont rigides à la hausse dans le contexte actuel et les compagnies aériennes n'ont pas la possibilité de répercuter cette taxe dans leurs prix : pour certaines d'entre elles, la marge risque ainsi d'être diminuée de 20 % !

Par conséquent, je préconise un autre schéma pour remplacer cette contribution d'équilibre. Il s'agit, d'une part, d'affecter au CDG Express le surplus de recettes produit par la taxe de solidarité, appelée « taxe Chirac » : celle-ci est écartée depuis 2015 et le surplus est actuellement reversé au budget général, soit environ 10 millions d'euros. Il s'agit, d'autre part, de solliciter en complément les finances d'Aéroports de Paris. Certes, le groupe a engagé une importante dynamique en matière d'investissements (4,6 milliards d'euros entre 2016 et 2020), mais il affiche d'excellents résultats. Il redistribue ainsi 60 % de son résultat net sous forme de dividendes, soit environ 260 millions d'euros en 2015. La moitié de ces dividendes revient d'ailleurs à l'État, actionnaire majoritaire d'ADP. Ce partenaire, directement intéressé à la réussite du projet, dispose de la solidité financière nécessaire pour abonder ce qui nous apparaît comme un investissement relais de croissance du groupe.

En dépit de ces réserves, je conclurai en soulignant que, aujourd'hui, dans une période de transformations rapides et de forte concurrence internationale, la France a besoin d'être connectée au reste du monde. Avec 65 millions de voyageurs accueillis en 2015, l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle est notre première frontière : il est le reflet de l'image de notre pays. Nous devons, par conséquent, faciliter le développement de notre industrie touristique et honorer notre tradition d'accueil en offrant à nos visiteurs un service de transport digne des plus grandes capitales.

Présidence de Rémy Pointereau, vice-président

Mme Nicole Bonnefoy. – Je commencerai par remercier le rapporteur pour le travail réalisé. Nous partageons un certain nombre de ses propos, dont la nécessité de créer une infrastructure dédiée, mais d'autres suscitent nos critiques, voire notre opposition.

Au nom du groupe socialiste et républicain, je veux rappeler l'importance de Paris-Charles de Gaulle : premier aéroport français, deuxième d'Europe par sa taille et neuvième à l'échelle mondiale pour son trafic, il constitue la principale interface entre la France et le reste du monde, le lieu par lequel transite la majorité des 15 millions de visiteurs étrangers qui se rendent chaque année à Paris, première destination touristique au

monde. Pourtant, les accès sont fortement congestionnés, que ce soit par les autoroutes A1 et A3 ou le RER B. Le temps des trajets oscille entre 30 minutes, dans le meilleur des cas, et une heure et demi. Le voyageur qui se trouve dans les embouteillages ou dans un RER bondé, sans espace pour ses bagages, pâtit fortement de cette situation.

Le projet CDG Express, qui vise à relier directement l'aéroport au centre de Paris en vingt minutes d'ici à 2023, est nécessaire pour améliorer la qualité du voyage et l'accueil de nos visiteurs, ainsi que pour donner une image plus moderne de notre pays. Il s'agit là d'un enjeu essentiel pour l'attractivité économique et touristique de l'Île-de-France, d'autant que les aéroports européens de même rang sont déjà dotés d'une infrastructure dédiée. Paris a également besoin d'infrastructures de transport de haut niveau dans la perspective de sa candidature aux jeux Olympiques de 2024 et à l'Exposition universelle de 2025.

Par ailleurs, le secteur du tourisme souffre aujourd'hui énormément du contexte lourd que nous connaissons. D'ailleurs, on lisait dans *Le Monde* du 17 octobre : « C'est l'état d'urgence dans l'industrie touristique ». Nous espérons évidemment que cette situation est temporaire, mais nous avons la responsabilité d'intégrer ce paramètre dans la mesure où le tourisme est l'un des secteurs clés de notre économie : il représente entre 7 % et 8 % de notre PIB et 2 millions d'emplois directs et indirects.

En outre, le CDG Express s'inscrit dans une démarche de complémentarité – le préfet d'Île-de-France que nous venons d'auditionner l'a confirmé – avec l'ensemble des autres projets de transport en commun du nouveau Grand Paris, notamment la nouvelle ligne 17. L'amélioration des infrastructures de transport au service des Franciliens de la petite et de la grande couronnes a certes tardé, mais il ne faut pas mettre en concurrence les deux projets d'infrastructures, d'autant qu'il ne s'agit pas des mêmes financements.

Quelques points restent en suspens pour boucler une partie du financement du projet, dont le coût global est estimé à 1,4 milliard d'euros. Le Gouvernement a introduit par voie d'amendement à l'Assemblée nationale un article additionnel permettant de faire déroger SNCF Réseau à la règle d'or à laquelle l'établissement public est soumis depuis 2014, et ce afin de l'autoriser à participer en fonds propres au financement de l'infrastructure, pour une somme comprise entre 100 à 300 millions d'euros. Il ne s'agit pas à proprement parler d'une aggravation de dettes,...

M. Jean-François Longeot. – Ah bon ?...

Mme Nicole Bonnefoy. – ... dans la mesure où des fonds propres participent à la création d'un actif ; l'équilibre sera assuré, d'une part, par les recettes de ceux qui seront chargés de l'exploitation et, d'autre part, par une redevance complémentaire. Le niveau des risques est donc réduit.

À l'inverse, l'adoption de votre amendement, monsieur le rapporteur, impliquerait que l'État compense SNCF Réseau au titre de sa participation aux fonds propres de la société en 2017. C'est remettre en cause le fait que l'État ne participe pas financièrement à l'opération et donc fragiliser juridiquement la déclaration d'utilité publique. C'est pour cette raison que nous ne pouvons pas soutenir l'amendement de suppression de l'article 1^{er} bis, article qui permet précisément de sécuriser juridiquement le projet. L'adoption de cet amendement retarderait la mise en œuvre d'un projet qui traîne depuis 2006, mais qui reste indispensable et urgent. Telle est la position du groupe socialiste et républicain, qui ne votera pas les amendements que vous proposez.

M. Ronan Dantec. – Ce débat fait écho à celui qui nous a occupés précédemment, sur la métropole ; la question des flux financiers m'interpelle beaucoup. L'enjeu majeur est de sécuriser le RER, qui dessert rapidement l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. C'est donc bien là qu'il faut investir. Pour le groupe écologiste, l'intérêt de mettre en place une liaison spécifique semble loin d'être évident.

Le montage financier proposé par le rapporteur, que je remercie pour son travail, me pose problème. Même si le produit de la taxe Chirac est reversé au budget général, on sait qu'il devait être affecté au financement d'une partie de l'action volontariste menée par la France en faveur de la lutte contre le sida. Symboliquement, il me semble donc quelque peu compliqué de prendre l'argent du sida pour permettre aux personnes d'aller à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle... Il faut parfois assumer d'être libéral, chers collègues !

M. Jean Bizet. – À noter : un libéral assumé !

M. Ronan Dantec. – Il revient aux usagers de financer ce projet, mais on n'arrive pas à mettre en place ce modèle économique.

Je m'inquiète du propos du rapporteur, car le transport aérien est en permanence sorti du modèle libéral. On invoque la fragilité du transport aérien pour refuser d'internaliser l'ensemble des coûts liés au transport aérien dans le prix du billet. C'est un discours récurrent quand on parle de la taxe sur le kérosène, par exemple, ou des subventions versées aux petits aéroports. Ce n'est pas possible ! Soit le transport aérien a son modèle économique, soit il ne l'a pas. C'est pourquoi je vous appelle, mes chers collègues, à être un peu plus libéraux que vous ne l'êtes : le transport aérien doit payer ses véritables dépenses, y compris celles qui sont liées à la protection de l'environnement.

M. Jean-François Longeot. – Je partage l'inquiétude du rapporteur sur le financement de ce projet : où trouver les fonds libres de SNCF Réseau ? Le secrétaire d'État chargé des transports a annoncé dernièrement, au titre du sauvetage d'Alstom, la commande par la SNCF de

20 locomotives destinées à tirer les trains en panne. Mais comment faire quand on accuse déjà un déficit de près de 20 milliards d'euros ?

M. Jean Bizet. – Je formulerai deux remarques.

Premièrement, ce projet est essentiel pour l'attractivité de la Place de la Paris. Je rejoins les propos tenus précédemment par le préfet de la région d'Île-de-France, qui a souligné l'importance de la stabilité juridique, fiscale et sociale de notre pays.

Je ferai un bref rappel de la genèse de la taxe Chirac : celle-ci a été décidée lors d'un *round* à Hong Kong, alors que Christine Lagarde était ministre déléguée au commerce extérieur. Cette taxe volontaire est inspirée d'une idée très généreuse, comme l'a rappelé Ronan Dantec, à savoir soigner les malades du sida, mais c'est essentiellement le pavillon national et quelques compagnies aériennes africaines qui l'appliquent. Sans faire le moins du monde de la provocation à l'endroit de l'ancien Président de la République, cette taxe doit être acquittée par tout le monde ou il faut la supprimer ! Avec l'assiette actuelle, on fragilise notre pavillon national, qui n'en a pas besoin.

Je soutiendrai bien évidemment l'ensemble des propositions du rapporteur, tout en soulignant la nécessité de remettre à plat la taxe Chirac.

M. Rémy Pointereau, vice-président. – Nous aurons l'occasion de prolonger cette discussion en séance publique.

M. Louis Nègre, rapporteur. – Mme Bonnefoy regrette que nous demandions la suppression de l'article 1^{er} *bis* introduit par les députés, pour non-respect de la règle d'or. Je ne suis pas capable, chère collègue, de me déjuger autant ! C'est le gouvernement que vous soutenez qui a proposé cette règle, et nous l'avons votée à l'unanimité. Vous voudriez vous en affranchir à la première difficulté ?...

M. Rémy Pointereau, vice-président. – Comme pour le référendum !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Vous envoyez là un signal extrêmement négatif : cet article n'est pas compris par une large majorité de personnes, les associations, notamment.

M. Dantec souhaite que l'on sécurise le RER B. C'est ce que l'on fait, en prévoyant 125 millions d'euros supplémentaires. Il s'interroge sur la pertinence d'une liaison dédiée. Mais, aujourd'hui, une multitude d'aéroports internationaux disposent d'une structure dédiée, et ils s'en portent très bien.

Concernant la taxe Chirac, notre collègue fait une confusion regrettable, à moins que je ne me sois mal exprimé.

M. Ronan Dantec. – Nous allons voir !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Nous voudrions supprimer la taxe Chirac, destinée à aider au financement de la lutte contre le sida ?... Mais pas du tout ! Je ne touche pas à la taxe,...

M. Ronan Dantec. – Vous vous êtes mal exprimé, alors !

M. Louis Nègre, rapporteur. – ... je ne vise que l'écrêtement. D'ailleurs, si mes informations sont exactes, il n'y aurait pas moins de 600 millions d'euros de réserves financières. À quoi sert cette accumulation extraordinaire ? Je rejoins notre collègue Jean Bizet, arrêtons de nous mettre des boulets aux pieds ! Les autres pays ne prévoient pas cette taxe. Tout cela part d'un bon sentiment, nous en sommes d'accord, mais voyons ce qu'il se passe.

M. Ronan Dantec. – Mais 600 millions d'euros de crédits non encore dépensés pour 450 millions de dépenses par an, ce n'est pas non plus aberrant !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Concernant le kérosène, je suis d'accord avec vous.

M. Ronan Dantec. – Je veux que cela figure au compte rendu !

M. Louis Nègre, rapporteur. – Tous les carburants sont taxés, sauf le kérosène, alors que cela pourrait constituer une vraie manne financière. Mais appliquons le principe de réalité : les avions partent d'un point A pour atterrir au point B, 20 000 kilomètres plus loin, où la taxe n'est pas appliquée. Organisons une conférence internationale en vue de taxer le kérosène ! Parlez-en donc à la COP 22, dont vous êtes un acteur majeur !

Notre collègue Jean Bizet veut à juste raison, me semble-t-il, remettre à plat la taxe Chirac. Seuls quelques pays l'appliquent, le Cameroun par exemple.

EXAMEN DES AMENDEMENTS

Article 1^{er} bis

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'amendement n° COM-1 tend à supprimer cet article.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je suis très fier que le Gouvernement ait relancé un projet qui traînait depuis 2006, comme je suis fier d'avoir voté la règle d'or prévue dans le cadre de la réforme ferroviaire. Cependant, n'y voyez pas une fuite en avant de ma part, je relève que le décret d'application, actuellement soumis à l'ARAFER, n'est pas encore publié et que, le ministre ayant apporté un certain nombre de garanties, dont vous avez eu connaissance, les députés ont introduit cet article additionnel.

Le groupe socialiste et républicain votera contre cet amendement. Pour ma part, compte tenu de mon vote lors de la discussion de la loi ferroviaire, je m'abstiendrai.

L'amendement n° COM-1 est adopté et l'article 1^{er} bis est supprimé.

Articles additionnels après l'article 1^{er} bis

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'amendement n° COM-3 tend à supprimer la référence au mécanisme en deux temps, afin de faciliter l'éventuelle participation de la Caisse des dépôts et consignations.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je vote contre !

L'amendement n° COM-3 est adopté et devient article additionnel.

M. Louis Nègre, rapporteur. – L'amendement n° COM-2 vise à repousser l'échéance initialement fixée au 31 décembre 2017, afin de pouvoir organiser une négociation amiable sur les terrains visés par la procédure.

M. Jean-Jacques Filleul. – Je vote aussi contre !

L'amendement n° COM-2 est adopté et devient article additionnel.

Le projet de loi est adopté dans la rédaction issue des travaux de la commission.

LISTE DES PERSONNES ENTENDUES

Mardi 11 octobre 2016

- *Aéroports de Paris (ADP)* : **M. Augustin de Romanet**, président-directeur général, et **Mme Alexandra Locquet**, directeur du projet CDG Express ;

- *SNCF Réseau* : **MM. Laurent Vanelle**, directeur du projet CDG Express, **Yves Ramette**, conseiller des présidents de SNCF, **Mmes Juliette Restoin**, adjointe au chef du service Financement et **Laurence Nion**, conseillère parlementaire ;

- *Comité des usagers du RER B* : **Mme Catherine Laussucq**, présidente et **M. Jérôme Huet**, membre du conseil d'administration ;

- *Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)* : **Mme Anne Yvrande-Billon**, vice-présidente et **M. Miguel Amaral**, responsable de l'unité de régulation des gestionnaires d'infrastructure ferroviaire ;

- *Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)* : **MM. Marc Borel**, directeur du transport aérien, **François Theoleyre**, directeur adjoint du transport aérien et **Sylvain Four**, adjoint au sous-directeur des aéroports à la direction du transport aérien.

Mardi 18 octobre 2016

- *Association des usagers des transports d'Ile-de-France (FNAUT Ile-de-France)* : **M. Marc Pelissier**, président ;

- *Ministère des Affaires étrangères* : **Mme Agnès Romatet-Espagne**, directrice des entreprises, de l'économie internationale et de la promotion du tourisme et **M. Florian Escudié**, conseiller développement, commerce extérieur, tourisme ;

- **M. Vincent Pourquery de Boisserin**, coordinateur interministériel chargé du projet CDG Express ;

- *Collectif CDG Express* : **MM. Dominique Launay**, secrétaire général de l'UIT-CGT, **Didier Le Reste**, conseiller de Paris, vice-président de la CNR, **Didier Mignot**, conseiller municipal du Blanc-Mesnil, **Thierry Lillier**, secrétaire à la CGT-RATP, **Mmes Marianne Margate**, première adjointe au maire de Mitry-Mory et conseillère départementale et **Christine Chevalier**, ADU-FNAUT ;

Mercredi 19 octobre 2016

- *easyJet* : **M. François Bacchetta**, directeur général d'easyJet pour la France et **Mme Marine Gossa**, consultante ;

- *Air France* : **M. Pierre-Olivier Bandet**, directeur général adjoint au cabinet de la présidence et Affaires publiques et **Mme Patricia Manent**, directrice adjointe Affaires publiques ;

- *Métropole du Grand Paris* : **M. Patrick Ollier**, président du conseil de la métropole et député-maire de Rueil-Malmaison.

TABLEAU COMPARATIF

Dispositions en vigueur —	Texte du projet de loi —	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture —	Texte adopté par la Commission —
<p style="text-align: center;"><i>Cf. annexe</i></p> <p style="text-align: center;">Code des transports Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé Livre I^{er} : Système de transport ferroviaire ou guidé Titre I^{er} : Infrastructures Chapitre I^{er} : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics Section 1 : Définition et consistance Sous-section 1 : Réseau ferré national</p> <p style="text-align: center;"><i>Art. L. 2111-3. – I. –</i> L'Etat attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de</p>	<p style="text-align: center;">Projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er}</p> <p style="text-align: center;">L'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle est ratifiée.</p>	<p style="text-align: center;">Projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er} <i>(Non modifié)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er bis} <i>(nouveau)</i></p> <p style="text-align: center;">Après le premier alinéa du I de l'article L. 2111-3 du code des transports, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p style="text-align: center;">Projet de loi relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle</p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er} <i>(Non modifié)</i></p> <p style="text-align: center;">Article 1^{er bis} <i>(Supprimé)</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Paris, dans les conditions précisées ci-après, une concession de travaux ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.</p> <p>.....</p> <p>Section 2 : SNCF Réseau Sous-section 1 : Objet et mission</p> <p><i>Art. L. 2111-10-1. –</i></p> <p>.....</p> <p>2° Les investissements de développement du réseau ferré national sont évalués au regard du ratio défini comme le rapport entre la dette financière nette et la marge opérationnelle de SNCF Réseau.</p> <p>En cas de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement sont financés par l'Etat, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur.</p> <p>En l'absence de dépassement du niveau plafond de ce ratio, les projets d'investissements de développement font l'objet, de la part de l'Etat, des collectivités territoriales ou de tout autre demandeur, de concours financiers propres à éviter toute conséquence négative sur les comptes de SNCF Réseau au terme de la période d'amortissement des investissements projetés.</p> <p>Les règles de financement et le ratio mentionnés au premier alinéa</p>		<p>« Le 2° de l'article L. 2111-10-1 n'est pas applicable à la participation de SNCF Réseau au financement de la société mentionnée au premier alinéa du présent I. »</p>	

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par la Commission
<p>et au 2° visent à garantir une répartition durable et soutenable du financement du système de transport ferroviaire entre gestionnaires d'infrastructure et entreprises ferroviaires, en prenant en compte les conditions de la concurrence intermodale.</p>			
<p>Pour chaque projet d'investissement dont la valeur excède un seuil fixé par décret, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières émet un avis motivé sur le montant global des concours financiers devant être apportés à SNCF Réseau et sur la part contributive de SNCF Réseau, au regard notamment des stipulations du contrat mentionné au premier alinéa de l'article L. 2111-10. Cet avis porte notamment sur la pertinence des prévisions de recettes nouvelles, en particulier au regard de leur soutenabilité pour les entreprises ferroviaires, ainsi que sur l'adéquation du niveau de ces recettes avec celui des dépenses d'investissement projetées.</p>			
<p>Les modalités d'application du présent article, notamment le mode de calcul des éléments du ratio mentionné au 2° et son niveau plafond, qui ne peut excéder 18, sont définies par décret.</p>			
<p>Section 1 : Définition et consistance Sous-section 1 : Réseau ferré national</p>			
<p><i>Art. L. 2111-3. –</i></p>			
<p>IV. – Le contrat de concession de travaux conclu entre l'Etat et la société fixe les conditions selon lesquelles celle-ci exerce ces missions,</p>			<p>Article 1^{er} ter <i>(nouveau)</i></p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par la Commission
<p>notamment :</p> <p>1° La durée du contrat, qui est déterminée en fonction du montant et de la durée normale d'amortissement des investissements demandés à la société ;</p> <p>2° Les obligations de la société de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public ;</p> <p>3° Les conditions dans lesquelles une partie minoritaire du capital social de la société peut être ouverte aux tiers ;</p> <p>4° Les modalités de partage des risques entre l'Etat et la société.</p> <p>Ce contrat est approuvé par décret en Conseil d'Etat.</p>			
<p>Ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle</p>			
<p><i>Art. 2.</i> – La procédure prévue à l'article L. 522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée dans les communes de Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France, en vue de la prise de possession, par l'Etat ou la société mentionnée à l'article L. 2111-3 du code des transports, de tous terrains non bâtis dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de l'infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de</p>			<p><u>Le 3° du IV de l'article L. 2111-3 du code des transports est abrogé.</u></p> <p>Article 1^{er} quater (nouveau)</p>

Dispositions en vigueur	Texte du projet de loi	Texte adopté par l'Assemblée nationale en première lecture	Texte adopté par la Commission
<p>Gaulle faisant l'objet de ce dernier article.</p>			
<p>Les décrets sur avis conforme du Conseil d'Etat prévus à l'article L. 522-1 sont pris au plus tard le 31 décembre 2017.</p>			<p><u>Au second alinéa de l'article 2 de l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à la réalisation d'une infrastructure ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, les mots : « au plus tard le 31 décembre 2017 » sont remplacés par les mots : « dans le délai de validité de l'acte déclarant d'utilité publique la réalisation de cette infrastructure ferroviaire ».</u></p>
<p>Code des transports Partie législative Deuxième partie : Transport ferroviaire ou guidé Livre I^{er} : Système de transport ferroviaire ou guidé Titre I^{er} : Infrastructures Chapitre I^{er} : Infrastructures appartenant à l'État et à ses établissements publics Section 1 : Définition et consistance Sous-section 1 : Réseau ferré national</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2</p>	<p>Article 2 (Non modifié)</p>
<p>Par dérogation aux articles L. 1241-1 et L. 1242-2, l'Etat est l'autorité organisatrice du service de transport de personnes assuré au moyen de l'infrastructure ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-3.</p>	<p>L'article L. 2111-3-1 du code des transports est complété par un alinéa ainsi rédigé :</p>	<p>L'article L. 2111-3-1 du code des transports est ainsi modifié :</p>	<p>1° (nouveau) La référence : « L. 1242-2 » est remplacée par la référence : « L. 1241-2 » ;</p>

Dispositions en vigueur
—**Texte du projet de loi**
—**Texte adopté par
l'Assemblée nationale en
première lecture**
—**Texte adopté par la
Commission**
—

« L'État désigne l'exploitant du service de transport de personnes mentionné au premier alinéa au terme d'une procédure respectant les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures. »

2° Il est ajouté un alinéa ainsi rédigé :

« L'État désigne l'exploitant du service de transport de personnes mentionné au premier alinéa du présent article au terme d'une procédure respectant les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence. »

ANNEXE AU TABLEAU COMPARATIF

ORDONNANCE N° 2016-157 DU 18 FÉVRIER 2016 RELATIVE À LA RÉALISATION D'UNE INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE ENTRE PARIS ET L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE

Sur le rapport du Premier ministre et de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat,

Vu la Constitution, notamment son article 38 ;

Vu la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution des contrats de concession, notamment son article 31 ;

Vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE, notamment son article 50 ;

Vu le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, notamment son article L. 522-1 ;

Vu le code de justice administrative, notamment son article R. 123-20 ;

Vu le code des transports, notamment ses articles L. 1241-1, L. 1241-2, L. 2111-1, L. 2111-3 et L. 2111-9 à L. 2111-12 ;

Vu la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;

Vu la loi n° 2015-990 du 6 août 2015 pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques, notamment son article 8 ;

Vu l'ordonnance n° 2015-899 du 23 juillet 2015 relative aux marchés publics, notamment ses articles 33 et 34 ;

Vu l'avis de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières en date du 2 février 2016 ;

Le Conseil d'État (section des travaux publics) entendu ;

Le conseil des ministres entendu,

Ordonne :

Article 1

L'article L. 2111-3 du code des transports est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 2111-3.-I.-L'Etat attribue à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris, dans les conditions précisées ci-après, une concession de travaux ayant pour objet la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, d'une infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

« Une partie minoritaire du capital social de la société peut être ouverte aux tiers.

« II.-Cette infrastructure ferroviaire est composée de sections existantes, de sections nouvelles assurant la liaison avec les réseaux d'accès aux deux gares d'extrémité de Paris-Est et de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ainsi que d'installations situées dans l'emprise de ces gares.

« Les sections nouvelles sont incorporées au réseau ferré national à compter de leur mise en exploitation.

« III.-Sont exclues de la concession les missions suivantes, assurées par SNCF Réseau au titre de l'article L. 2111-9 :

« 1° Les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant la répartition des capacités et la tarification, sur les sections existantes et sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de Paris-Est ;

« 2° La mission de gestion opérationnelle des circulations sur l'ensemble de l'infrastructure ;

« 3° La mission de maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, des sections existantes et de la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de Paris-Est ;

« 4° La mission de maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, des équipements ferroviaires installés sur ces sections.

« Est également exclue de la concession la mission de gestion des installations situées dans les deux gares d'extrémité.

« IV.-Le contrat de concession de travaux conclu entre l'État et la société fixe les conditions selon lesquelles celle-ci exerce ces missions, notamment :

« 1° La durée du contrat, qui est déterminée en fonction du montant et de la durée normale d'amortissement des investissements demandés à la société ;

« 2° Les obligations de la société de nature à garantir le respect des impératifs de sécurité et de continuité du service public ;

« 3° Les conditions dans lesquelles une partie minoritaire du capital social de la société peut être ouverte aux tiers ;

« 4° Les modalités de partage des risques entre l'État et la société.

« Ce contrat est approuvé par décret en Conseil d'État.

« V.-Pour l'exercice des missions de conception et de réalisation ou d'aménagement de l'infrastructure ferroviaire mentionnée au I, la société confie :

« 1° A SNCF Réseau :

« a) La maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement des sections existantes ;

« b) La maîtrise d'ouvrage des travaux d'installation des équipements ferroviaires sur l'ensemble de l'infrastructure ;

« 2° A SNCF Mobilités :

« a) La maîtrise d'ouvrage des travaux d'aménagement de la gare de Paris-Est ;

« b) La maîtrise d'ouvrage des travaux et des aménagements des volumes gérés par elle dans la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

« 3° A Aéroports de Paris :

« a) La maîtrise d'ouvrage des travaux nécessaires à la réalisation de la partie de la section nouvelle située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

« b) La maîtrise d'ouvrage des travaux et des aménagements concernant les volumes qui lui appartiennent dans la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

« VI.-La société, qui a la qualité de gestionnaire d'infrastructure, exerce les missions d'accès à l'infrastructure, comprenant la répartition des capacités et la tarification, sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

« Le produit des redevances liées à la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle vise à couvrir, conjointement avec les autres ressources de la société et notamment celles résultant de la répartition du produit de la tarification sur l'ensemble de la ligne ferroviaire fixée par la convention mentionnée au premier alinéa du VIII, les dépenses de toute nature supportées par la société pour l'exercice de l'ensemble des missions qui lui sont confiées par la concession de travaux, ainsi que l'amortissement et la juste rémunération des capitaux qu'elle a investis.

« VII.-Pour l'exercice de la mission de maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure ferroviaire mentionnée au I, la société confie :

« 1° A SNCF Réseau, la maintenance des équipements ferroviaires installés sur la section nouvelle assurant la liaison avec la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ;

« 2° A SNCF Mobilités, la maintenance des aménagements de la gare de Paris-Est ainsi que celle des travaux et aménagement de la gare située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, mentionnés au 2° du V ;

« 3° A Aéroports de Paris, la maintenance des aménagements de la gare de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, mentionnés au b du 3° du V ;

« 4° A Aéroports de Paris, la maintenance de la partie de la section nouvelle située dans l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

« VIII.-La société mentionnée au I et SNCF Réseau concluent une convention en vue de coordonner la répartition des capacités et de répartir le produit de la tarification sur l'ensemble de l'infrastructure ferroviaire, dans le cadre de leurs attributions respectives telles qu'elles résultent des dispositions du III et du VI, de manière à assurer le fonctionnement efficace des services ferroviaires.

« La société mentionnée au I et SNCF Réseau concluent une convention en vue de coordonner leurs interventions respectives, au titre du III et du VII, en matière de maintenance.

« IX.-Un décret en Conseil d'État précise les conditions d'application du présent article. »

Article 2

La procédure prévue à l'article L. 522-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée dans les communes de Mitry-Mory, Paris et Tremblay-en-France, en vue de la prise de possession, par l'État ou la société mentionnée à l'article L. 2111-3 du code des transports, de tous terrains non bâtis dont l'acquisition est nécessaire à la réalisation de

l'infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle faisant l'objet de ce dernier article.

Les décrets sur avis conforme du Conseil d'État prévus à l'article L. 522-1 sont pris au plus tard le 31 décembre 2017.

Article 3

Un arrêté du ministre chargé des transports désigne un commissaire du Gouvernement et un commissaire du Gouvernement adjoint habilités à siéger, avec voix consultative, au sein de l'organe délibérant de la société mentionnée au I de l'article L. 2111-3 du code des transports.

Article 4

Après l'article L. 2111-3 du code des transports, il est inséré un article L. 2111-3-1 ainsi rédigé :

« Art. L. 2111-3-1.-Par dérogation aux articles L. 1241-1 et L. 1242-2, l'État est l'autorité organisatrice du service de transport de personnes assuré au moyen de l'infrastructure ferroviaire mentionnée à l'article L. 2111-3. »

Article 5

Les rapports entre la société mentionnée au I de l'article L. 2111-3 du code des transports, SNCF Réseau, SNCF Mobilité et Aéroports de Paris, y compris dans le cadre d'un groupement de commandes constitué de tout ou partie de ces entités en application de l'article 28 de l'ordonnance du 23 juillet 2015 susvisée, ne sont pas régis par la loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée.

La société mentionnée au I de l'article L. 2111-3 du code des transports, SNCF Réseau, SNCF Mobilités et Aéroports de Paris peuvent, le cas échéant dans le cadre d'un groupement de commandes, confier à un ou plusieurs opérateurs économiques tout ou partie de la conception, du financement, de la réalisation, de l'aménagement et de la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de tout ou partie de l'infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle faisant l'objet de cet article L. 2111-3. Les dispositions des articles 33 et 34 de l'ordonnance du 23 juillet 2015 susvisée ne sont pas applicables à ces contrats.

Article 6

Le Premier ministre et la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, en charge des relations internationales sur le climat, sont responsables, chacun en ce qui le concerne, de l'application de la présente ordonnance, qui sera publiée au Journal officiel de la République française.