

Paris, le 15 février 2016

CDG Express : l'Arafer appelle l'Etat à couvrir la participation financière de SNCF Réseau

Suite à l'échec de la procédure de mise en concurrence en 2011 pour la réalisation d'une liaison ferroviaire directe reliant Paris à l'aéroport Charles de Gaulle, l'Etat a décidé de recourir à une concession de travaux associant SNCF Réseau et Aéroports de Paris (ADP) au sein d'une société de projet spécialement constituée à cette fin.

Les travaux envisagés portent sur l'aménagement de 24 kilomètres de ligne existante appartenant à SNCF Réseau entre la gare de l'Est et Mitry-Mory, sur l'aménagement des gares de l'Est et CDG2, et enfin, sur la création de deux sections pour raccorder la gare du Nord à la gare de l'Est et construire deux nouvelles voies entre Mitry-Mory et CDG2. Pour un coût global de plus de 1,6 Md€.

Ce nouveau montage juridique complexe fait l'objet d'un projet d'ordonnance dont a été saisie pour avis l'Arafer. L'Autorité formule un avis favorable, sous réserve de certaines observations, notamment sur le financement du projet.

Respect de la « règle d'or »

La réforme ferroviaire du 4 août 2014 introduit un strict encadrement des investissements de SNCF Réseau afin de maîtriser l'évolution de sa dette : le gestionnaire d'infrastructure ne peut financer des nouvelles lignes ou des travaux, hors maintenance du réseau, si ces investissements dépassent un certain ratio financier (dette sur marge opérationnelle). C'est le principe de la « règle d'or » inscrit dans la loi.

Le régulateur, à qui le gouvernement et le Parlement ont demandé de veiller aux contraintes financières du système ferroviaire, estime que la participation de SNCF Réseau au capital de la société de projet créée pour réaliser la ligne CDG Express doit être par conséquent couverte par des financements publics.

Au-delà de 200 M€, l'Arafer doit être saisie pour avis

Pour les projets d'investissement supérieurs à 200 M€, le régulateur, qui est chargé de contrôler la trajectoire financière de SNCF Réseau, doit être saisi pour avis. Or, le coût global prévisionnel de CDG Express représente plus de 1,6 Md€. L'Arafer estime ainsi devoir être saisie, avant la finalisation du montage juridique et financier du projet, pour s'assurer du respect des dispositions prévues par la loi et vérifier le plan de financement de l'investissement.

[Pour plus de détails, consulter l'avis publié ce jour sur le site de l'Autorité](#)

À propos de l'Arafer

Depuis 2010, le secteur ferroviaire français est doté d'une autorité indépendante qui accompagne son ouverture progressive à la concurrence : l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), présidée par Pierre Cardo.

La loi pour la croissance, l'activité et l'égalité des chances économiques du 6 août 2015 élargit les compétences du régulateur aux activités routières : transport par autocar et autoroutes. Le 15 octobre 2015, l'Araf est devenue l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières : Arafer. Elle contribue au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles au bénéfice des clients du transport ferroviaire et routier.

Ses avis et décisions, publiés sur arafer.fr, sont adoptés par un collège composé de sept membres indépendants choisis pour leurs compétences en matière de transport ferroviaire, routier, dans le domaine juridique ou économique ou pour leur expertise des sujets de concurrence.