



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ÉTUDE D'IMPACT

PROJET DE LOI

relatif à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

NOR : DEVX1614853L/Bleue-1

4 juillet 2016

INTRODUCTION GENERALE

Le présent projet de loi poursuit deux objectifs.

D'une part, son article 1^{er} procède à la ratification 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. Le projet « Charles-de-Gaulle Express » (dit également « CDG Express ») vise à réaliser une liaison ferroviaire rapide, directe et à haut niveau de service entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Sa mise en service est prévue à la fin 2023.

D'autre part, l'article 2 ajoute un alinéa à l'article L. 2111-3-1 du code des transports pour permettre 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. Diagnostic et état des lieux

Contrairement à d'autres aéroports internationaux, l'aéroport Paris-Charles de Gaulle ne bénéficie actuellement pas d'une desserte dédiée, obligeant ainsi les passagers aériens à emprunter la route (les autoroutes A1 et A3, qui sont déjà parmi les axes les plus chargés d'Île-de-France et génèrent de fortes pollutions) ou des transports collectifs (RER B) d'ores et déjà fortement saturés par les trajets domicile-travail.

Le projet « Charles-de-Gaulle Express » ou « CDG Express » vise donc à réaliser une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, communément appelé Roissy-Charles de Gaulle, adaptée aux besoins des passagers aériens.

Les spécificités du service CDG Express, qui sera un service nouveau, direct et adapté aux voyageurs aériens entre deux pôles faiblement distants, en font une liaison non comparable aux offres de transport ferroviaire de personnes actuellement assurés par SNCF Mobilités sur le réseau ferré national :

- une liaison directe entre la capitale et son aéroport principal, sans lien avec les services ferroviaires existants,
- une liaison construite et mise en service concomitamment au Grand Paris Express, en particulier la ligne 17 Nord qui desservira de manière complémentaire l'aéroport Paris-Charles de Gaulle,
- un service dont l'État est Autorité Organisatrice de Transport (AOT), sans lien avec un contrat de service existant de SNCF Mobilités (comme le contrat conclu avec le STIF pour l'exploitation en Île-de-France des services « Transilien » ou le contrat conclu avec l'État pour l'exploitation des trains d'équilibre du territoire).

CDG Express permettra de favoriser le report modal de la route vers le rail pour l'accès à l'aéroport Paris-Charles de Gaulle en complémentarité avec les offres actuelles et à venir de transport collectif. Il apparaît comme un facteur déterminant pour la compétitivité économique et l'attractivité touristique de l'agglomération en facilitant les relations entre le principal aéroport et le cœur de la capitale.

Pour atteindre cet objectif, il est prévu de réaliser l'infrastructure selon un montage, validé par la Commission européenne, reposant d'une part sur une démarche dite « de gré à gré », confiant à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et Aéroports de Paris, la conception, le financement, la réalisation ou l'aménagement, l'exploitation ainsi que la maintenance, comprenant l'entretien et le renouvellement, de l'infrastructure CDG Express. D'autre part, s'agissant du volet exploitation de l'infrastructure, il s'agit d'organiser, dans un souci de cohérence globale et d'équilibre du projet dans le prolongement de la démarche initiée par le projet en 2006, la possibilité pour l'Etat, reconnu comme autorité organisatrice des transports, de confier l'exploitation des services de transports à un opérateur choisi au terme d'une procédure de mise en concurrence.

Si l'ordonnance n° 2016-157 du 18 février 2016 relative à une liaison ferroviaire entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle a permis de modifier le code des transports pour définir les modalités selon lesquelles l'infrastructure ferroviaire pourrait être réalisée et gérée, et pour définir le rôle des différents opérateurs (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, Aéroports de Paris ou encore l'Etat) sur la réalisation de l'infrastructure, il est désormais essentiel de ratifier ces dispositions prévues par l'ordonnance et de compléter ce dispositif en déterminant les conditions dans lesquelles l'Etat, autorité organisatrice de transports, assurera cette mission, c'est-à-dire après la mise en œuvre d'une procédure de mise en concurrence, respectant les principes de liberté d'accès à la commande publique, d'égalité de traitement des candidats et de transparence des procédures ».

Une application cohérente et globale des dispositions de l'ordonnance et du code des transports est essentielle à la bonne réalisation et à l'équilibre économique du projet.

II - Objet de la mesure

Le présent projet de loi vise à permettre la désignation par l'Etat, en application de l'article L. 2111-3-1 du code des transports, de l'exploitant du service de transport de CDG express, par voie d'appel d'offres, selon des modalités similaires à celles retenues pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express.

Ces dernières modalités sont définies par le 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 lequel a pour effet d'appliquer aux marchés de transport urbain, un modèle de concurrence régulée. L'autorité publique compétente choisit l'opérateur de service public après une procédure de mise en concurrence équitable, ouverte, transparente et non discriminatoire.

III - Nécessité de légiférer

La désignation de l'exploitant du service de transport de CDG Express, selon des modalités similaires à celles retenues pour la désignation des exploitants des services de transport des lignes du Grand Paris Express, rend nécessaire la présente modification législative.

IV - Analyse des impacts des dispositions envisagées

La mesure concerne en premier lieu SNCF Mobilités qui bénéficie du monopole pour l'exploitation du réseau ferré national.

Les considérations économiques, techniques et de service public, qui justifient l'attribution du monopole sur le réseau ferré national, ne sont pas remises en cause par cette mesure qui concerne un service nouveau. En outre, la disposition proposée ne s'oppose nullement à ce que SNCF Mobilités, seule ou en partenariat, prenne part à la procédure de choix de l'exploitant du service de transport de CDG Express et soit *in fine* retenue pour exploiter ce service.

En alignant les modalités de choix de l'exploitant du CDG Express sur celles du Grand Paris Express, la disposition offre l'opportunité à d'autres entreprises que SNCF Mobilités d'être l'exploitant de CDG Express. La mesure permet ainsi potentiellement à d'autres entreprises de transport de voyageurs de développer leur marché et de faire valoir leur savoir-faire en matière de service de transport dédié aux passagers aériens : niveau de qualité et de fiabilité, engagement sur la dynamique commerciale.

La mesure garantit enfin la cohérence de l'action de l'État sur le périmètre du Nouveau Grand Paris en matière de modalité de choix des exploitants de services de transport. Elle est de nature à permettre une parfaite adéquation du service aux besoins et donc de répondre aux attentes de la collectivité.

V - Modalités d'application

Cette disposition nécessitera :

- l'ouverture d'une procédure de désignation d'un exploitant, conforme à l'article 5 paragraphe 3 du règlement (CE) n° 1370/2007 du 23 octobre 2007 ;
- la signature d'un contrat de service entre l'État, Autorité Organisatrice de Transport, et l'entreprise chargée de l'exploitation de la liaison CDG Express.