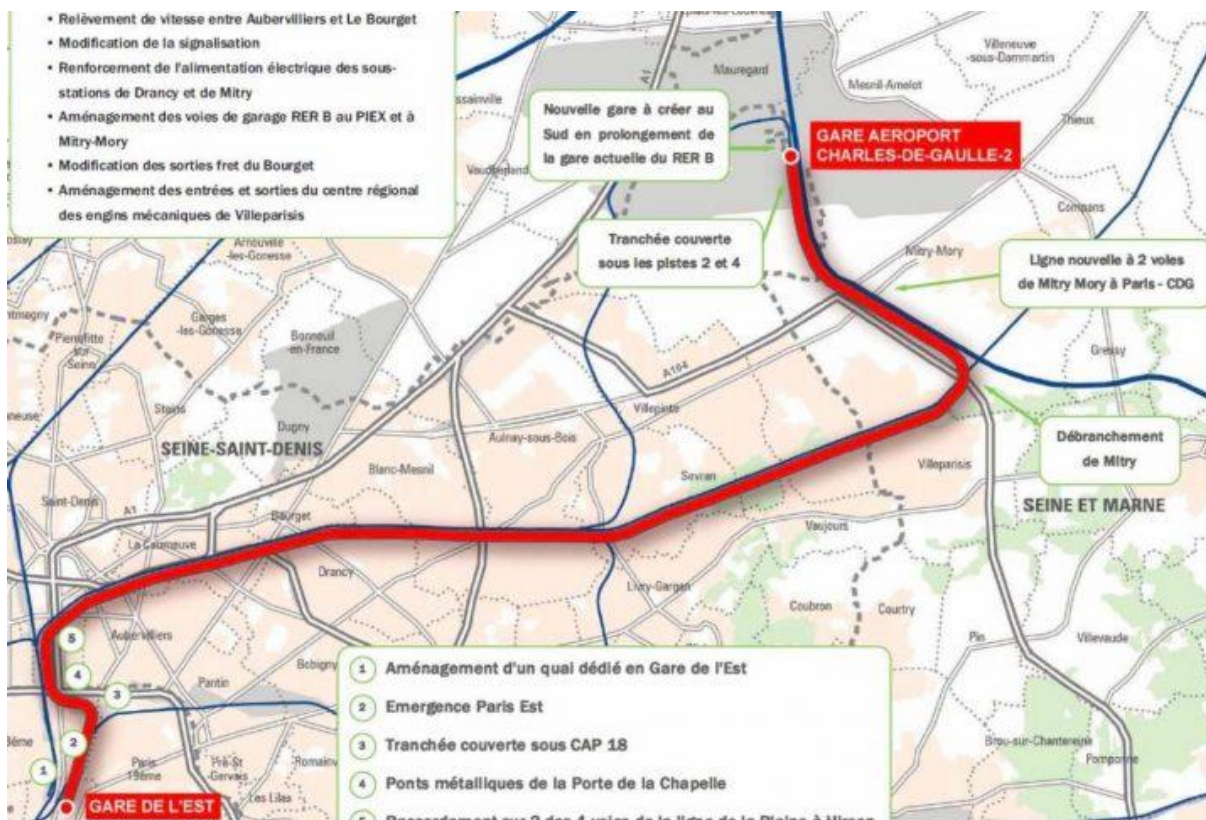


## CDG EXPRESS : LE GOUVERNEMENT RETARDE ENCORE LE CHOIX DE L'OPERATEUR



La liaison entre la gare de l'Est et l'aéroport de Roissy devrait être mise en service en 2024

### LA REDACTION

**Nouveau grand oral.** Qui exploitera la liaison CDG Express prévue pour entrer en service vers 2024 ? Le duo Keolis-RATP Dev avec des trains fournis par Alstom ? Ou bien Transdev, qui a choisi le constructeur suisse Stadler ? Ce choix aurait dû être fait, après le grand oral auquel ont participé les deux groupements courant octobre. Mais la DGITM, qui instruit le dossier a décidé de remettre une pièce dans la machine. Selon nos informations, elle relance les auditions, avec un nouvel oral ce jeudi 25 octobre. Sur le papier, l'alliance RATP Dev-Keolis, émanation de deux monopole RATP et SNCF, fait figure de favori. D'autant que ce groupement propose Alstom comme fournisseur de train. Pour l'entretien de rames, le duo proposerait d'utiliser le technicentre SNCF de Paris Est. Lors du dernier salon Innotrans, le constructeur français disait espérer beaucoup de ce contrat pour fournir de l'activité à son usine de Reichshoffen, dont les cadences faiblissent. En principe, l'argument de l'emploi est nul et non avé dans les appels d'offre... Et le marché ne concernerait qu'une douzaine de rames. En face, l'offre de Transdev s'appuie sur deux fonds d'investissements, Mirova et Demeter. Le groupement achèterait à Stadler des rames légères, adaptées aux dessertes aéroportuaires, et construirait un atelier de maintenance, avec des retombées en termes d'emplois. Ce choix compenserait le pari risqué d'avoir misé sur un constructeur étranger, qui ne dispose pas d'usine en France.

**Conflit d'intérêt évité.** Selon plusieurs indiscretions, le dossier présenté par Transdev serait le plus intéressant, mais la lutte est très féroce et le trio RATP Dev-Keolis-Alstom se livrerait à un lobbying intense. Au-delà du gain de cette concession, l'enjeu a trait à la libéralisation des marchés de la SNCF et de la RATP. Le choix de Transdev installerait dans la vitrine de la ligne Roissy-Gare de l'est, un acteur qui entend candidater sur le TER et en Ile-de-France. En coulisses, la bataille a pris un tour violent. A l'origine, c'est la ministre des Transports, Elisabeth Borne, ex-pdg de la RATP, qui devait faire le choix final entre un groupement comportant une filiale de l'entreprise qu'elle a dirigée jusqu'en 2017, et un concurrent. Un décret publié en catastrophe le 13 octobre a déporté la ministre pour éviter tout risque de conflit d'intérêt. C'est Elisabeth Borne elle-même qui a demandé à être déportée, avance son cabinet. En réalité, la décision a été prise sous la pression de Transdev, et par crainte d'un tollé. Selon nos informations, à la fin de l'été, Transdev a envoyé via un avocat une lettre menaçant le ministère d'un procès si son offre était rejetée. A l'appui, une vingtaine de points listant les risques de conflit d'intérêts. Résultat : ce n'est plus Elisabeth Borne mais son ministre de tutelle, François de Rugy, qui choisira et signera le contrat en principe fin 2018 - début 2019. Mais c'est toujours la DGITM, par ailleurs tutelle de la SNCF et la RATP, qui instruit le dossier et oriente le choix du ministre décisionnaire.

**Marc Fressoz**

Bus & Car