

CDG Express : les modalités de financement en question

AÉRIEN

Le gouvernement pourrait compenser la création d'une taxe CDG Express par le reversement des surplus d'autres taxes.

En revanche, la taxe de solidarité ne serait pas modifiée.

Bruno Trévidic
@BrunoTrevidic

A dix jours de l'examen du projet de loi relatif au futur CDG Express, le plan de financement de ce projet de 1,4 milliard d'euros reste globalement un mystère. Seule certitude : ce projet de liaison ferroviaire directe, qui reliera l'aéroport de Roissy-CDG à la gare de l'Est fin 2023, ne bénéficiera d'aucune subvention publique. Le secrétaire d'Etat aux Transports, Alain Vidalies, l'a souligné à plusieurs reprises, tout en reconnaissant que les recettes tirées de la vente de billets, fixée à 24 euros par trajet, ne suffiront pas à son financement. D'où le projet d'une nouvelle taxe sur les passagers au départ ou à destination de Roissy-CDG, de l'ordre de 1 euro par vol (2 euros pour un aller-retour), qui s'appliquerait dès le lancement du chantier en 2017 et pourrait rapporter de l'ordre de 245 à 280 millions d'euros d'ici à 2023.

Seul problème : tout ce que le transport aérien compte de représentants – associations de compagnies aériennes, syndicats de pilotes... – est vent debout contre ce projet de nouvelle taxe. A commencer par le PDG d'Air France-KLM, Jean-Marc Janaillac, pour qui cette question a valeur de test de sa capacité à défendre les intérêts de l'entreprise. Il l'a clairement fait savoir dans une lettre au Premier ministre, il y a deux mois.

Cette opposition semble avoir été entendue, puisque le gouvernement, par la voix du secrétaire d'Etat aux Transports, s'est engagé à « compenser » la nouvelle taxe CDG



Tracé de la future liaison CDG Express, le long de la ligne B du RER. Le prix du billet, pourtant fixé à 24 euros, ne suffira pas à financer le moyen de transport. Photo Hamilton/RÉA

Express « par la suppression ou la réduction d'un impôt ou d'une taxe d'un montant équivalent ».

« Nous cherchons une solution qui permettra à toutes les parties d'être satisfaites [...] et qui prendra en

L'idée d'un péage urbain à l'entrée de Roissy-CDG, jugée politiquement trop sensible, a été écartée.

compte la situation d'Air France », a confirmé mercredi Alain Vidalies.

Reste à savoir comment. Manifestement, le gouvernement n'a pas l'intention de toucher à la taxe de solidarité, qui finance la lutte contre les maladies dans les pays pauvres. « Le gouvernement n'entend pas remettre en cause ni l'assiette ni le

taux de cette taxe », a déclaré, mercredi, Alain Vidalies devant la commission du Développement durable de l'Assemblée nationale.

D'autres pistes ont également été écartées, comme l'idée d'un péage urbain à l'entrée de Roissy-CDG, jugée politiquement trop sensible, ou d'une nouvelle taxe sur les parkings, qui risquerait de faire fuir les clients.

En revanche, le gouvernement « est disposé à discuter des modalités de restitution » de 26 millions d'euros de trop-perçus sur le montant de la taxe de l'aviation civile, a-t-il ajouté. Ces 26 millions pourraient financer une baisse des redevances de l'aviation civile payées par les compagnies, soit directement soit indirectement, en contribuant au désendettement de la DGAC, comme le préconise la Cour des comptes, ce qui lui permettrait

de réduire ses redevances. Mais outre que ces 26 millions d'euros ne suffiraient pas à compenser le coût de la nouvelle taxe, de l'ordre de 35 à 40 millions par an, cette somme devrait déjà revenir de droit à l'aviation civile, comme le prévoit un amendement l'an dernier au Sénat, à l'initiative du sénateur Capo-Cannellas. Sous couvert de compensation, le gouvernement ne ferait donc que restituer ce qu'il doit. Mais au final, cette solution semble la plus probable. D'autant que les 26 millions n'ont pas été affectés, pour l'heure, dans le projet de loi de finances. Ajoutez à cela le surplus de taxes, comme les 10 millions de surplus de la taxe de solidarité et le 1,6 million de la taxe sur les nuisances sonores, tout deux reversées au budget de l'Etat en 2016, et il y aurait de quoi compenser à 100 % la taxe CDG Express. ■

L'exemple du Heathrow Express

Un aéroport à un quart d'heure de train du centre-ville : c'est ce qui a fait le succès du Heathrow Express. Inaugurée en 1998, après 5 ans de travaux, cette liaison ferroviaire directe de 24 km a nécessité un milliard de livres d'investissements, financés à 100 % par BAA, l'équivalent britannique d'ADP, privatisé dès 1987 et racheté en 2006 par l'espagnol Ferrovial. Heathrow Express transporte quotidiennement 16.000 passagers, qui se disent à 90 % satisfaits du service. Son chiffre d'affaires a atteint 65 millions de livres. Par ailleurs, si Heathrow Express s'est adjugé, dès ses débuts, plus de 10 % du trafic entre le centre-ville et l'aéroport, sa part de marché n'a pas progressé depuis, contrairement à celles des taxis et des bus. En cause : des tarifs plutôt élevés – 22 livres l'aller simple et 36 livres l'aller-retour – et la concurrence du métro, qui se renforcera encore à partir de 2019, avec l'entrée en service de Crossrail, qui traversera toute l'agglomération londonienne d'Est en Ouest.