

Une taxe sur les billets d'avion dès 2017 pour financer le CDG Express

- D'un montant proche de 1 euro, elle serait perçue sur les passagers au départ ou à l'arrivée de Charles-de-Gaulle.
- Ce prélèvement, qui serait créé lors du collectif budgétaire de fin d'année, rapporterait de 35 à 40 millions par an.

TRANSPORT

Lionel Steinmann

@LionelSteinmann

Bruno Trévidic

@BrunoTrévidic

Le projet de liaison ferroviaire directe entre l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris, baptisé « CDG Express », avance à un rythme soutenu depuis quelques mois. Et ses modalités de financement se précisent, au grand dam des compagnies aériennes, puisque celles-ci pourraient être mises à contribution dès 2017.

Le coût de construction de la future ligne, qui doit relier l'aéroport et la gare de l'Est en vingt minutes avec un départ tous les quarts d'heures, est évalué à 1,4 milliard d'euros, auquel il faudra ajouter 280 millions pour le matériel roulant.

La nouvelle infrastructure est jugée indispensable par le gouvernement pour assurer le rayonnement de la capitale, mais elle ne bénéficiera pas pour autant de subventions publiques, l'exécutif ne voulant pas être accusé de délaissier la modernisation des lignes de banlieue au profit de l'accueil des touristes.

Créer une taxe sur tous les billets d'avion

Problème : les études préliminaires ont très vite montré que les recettes acquittées par les clients, même avec un prix du billet fixé à 24 euros, ne suffiraient pas à régler la note. D'où l'idée lancée il y a quelques années de compléter le budget en créant une taxe sur tous les billets d'avion au départ ou à destination de Roissy-Charles-de-Gaulle.

Mais la date d'application de ce nouveau prélèvement n'avait jusqu'ici pas été fixée. C'est désormais chose faite : selon plusieurs sources, le gouvernement songe à inscrire la création de cette taxe dans le collectif budgétaire de la fin d'année, pour une application en 2017. Un scénario confirmé par la Fédération nationale de l'aviation marchande (FNAM) dans sa con-

tribution à l'enquête publique, transmise le 11 juillet dernier : « Les promoteurs du projet envisagent de financer cet investissement en créant une taxe sur les passagers aériens [...] dès 2017, soit six ans avant la mise en service. » La fédération évalue le coût annuel pour ses adhérents à « près de 20 millions d'euros, soit près de 120 millions avant la mise en exploitation ». Selon un proche du dossier, le rendement de cette nouvelle taxe, dont le montant serait « un peu supérieur à 1 euro par billet d'avion », serait plus proche de 35 à 40 millions d'euros par an.

Convaincre les banques

Côté pouvoirs publics, il s'agit de donner un signe concret sur la viabilité économique de CDG Express. SNCF Réseau (l'établissement public chargé des infrastructures ferroviaires) et Paris Aéroport ont été conjointement chargés par l'Etat de réaliser la nouvelle ligne, Mais leur filiale commune doit désormais convaincre des banques de financer le chantier. Un troisième partenaire, qui resterait minoritaire, pourrait également rejoindre le tour de table. La création de la taxe dès 2017 vise à rassurer ces investisseurs potentiels, afin que le projet ne souffre plus aucun retard pour être opérationnel à temps si Paris remporte l'organisation des Jeux Olympiques de 2024, ainsi qu'à financer les premiers coups de pioche et les expropriations.

Interrogés par « Les Echos », ni Paris Aéroport ni SNCF Réseau n'ont souhaité faire de commentaire. Le secrétariat d'Etat aux Transports indique de son côté que « la piste du financement par une taxe affectée est toujours à l'étude », mais celle-ci serait selon une source d'ores et déjà en cours de notification à Bruxelles.

Les compagnies aériennes, de leur côté, sont mobilisées. La FNAM redoute que l'addition ne cesse de grimper dans les années à venir. Et réclame, si cette solution était tout de même retenue, qu'elle soit compensée « par la réduction équivalente d'une autre taxe imputée aux compagnies aériennes desservant CDG ». ■

Le tracé du CDG Express



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX TRANSPORTS

Le groupe québécois SNC-Lavalin prêt à vendre ses 16 aéroports régionaux en France

Le groupe de construction veut vendre sa filiale française, qui gère 16 aéroports régionaux, dont celui de Dijon.

L'un des plus anciens et plus gros opérateurs privés d'aéroports, SNC-Lavalin, s'apprête à quitter la France. Le groupe québécois d'ingénierie et de construction a, en effet, confirmé ce mercredi une information du journal « La Presse » annonçant son intention de vendre sa filiale française, qui gère 16 aéroports régionaux, dont ceux de Dijon, Reims, Annecy, Toulouse-Francazal, Rouen, Cherbourg, Tours, Tarbes et Vannes.

« Nous avons reçu une offre de reprise par Ciclad-Impact Holding pour la totalité de nos actifs en France, cela représente environ 1.100 employés », a affirmé à l'AFP Louis-Antoine Paquin, le porte-parole de SNC-Lavalin.

Outre des aéroports régionaux

dans l'Hexagone, Lavalin-France gère également les aéroports de Mayotte et de Saint-Martin, ainsi que le port de plaisance de Rouen et le train touristique du puy-de-Dôme. En 2013, le groupe avait même été candidat à la privatisation de l'aéroport de Toulouse. Mais l'année suivante, une succession de scandales autour d'affaires de pots-de-vin versés pour l'obtention de marchés publics à l'étranger, aboutissait au remplacement des principaux dirigeants. Le PDG Robert Card avait quitté ses fonctions en septembre 2015, remplacé par Neil Bruce. Ce changement de direction s'est accompagné du lancement d'une profonde restructuration, assorti d'un recentrage sur les principaux métiers du groupe. D'où la décision de quitter la France. Les activités françaises de SNC « ne répondent plus totalement à la stratégie d'affaires du groupe », indique un document cité par « La Presse ».

Ce processus de vente semble déjà bien engagé, SNC-Lavalin ayant déjà reçu une offre d'achat émanant de la société française d'ingénierie Impact Holding et du fonds d'investissement Ciclad. Le montant de l'offre n'est pas connu et aucune date n'est encore avancée, pour une éventuelle finalisation. — B. T.

« Nous avons reçu une offre de reprise par Ciclad-Impact Holding pour la totalité de nos actifs en France, cela représente environ 1.100 employés. »

LOUIS-ANTOINE PAQUIN
Porte-parole de SNC-Lavalin.

Les aéroports de SNC-Lavalin en France

- Vannes-Golfe du Morbihan
- Chalon-Bourgogne
- Tarbes-Lourdes-Pyrénées
- Cherbourg-Maupertus
- Rouen-Vallée de la Seine
- Tours-Val de Loire
- Toulouse-Francazal
- Angoulême-Cognac
- Le Havre
- Reims en Champagne
- Troyes en Champagne
- Annecy-Mont-Blanc
- Nîmes
- Dijon-Bourgogne
- Saint-Martin
- Mayotte