

ASSEMBLÉE NATIONALE

21 octobre 2017

PLF POUR 2018 - (N° 235)

Commission	
Gouvernement	

Adopté

AMENDEMENT

N ° I-1372

présenté par
le Gouvernement

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 25, insérer l'article suivant:

Le III de l'article 46 de la loi n° 2005-1719 du 30 décembre 2005 de finances pour 2006 est ainsi modifié :

1° Au quatrième alinéa, le mot : « deux » est remplacé par le mot : « trois » ;

2° Au dixième alinéa, le mot : « seconde » est remplacé par le mot : « deuxième » ;

3° Il est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« La troisième section, dénommée : « Prêts à la société concessionnaire de la liaison expresse entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle », pour laquelle le ministre chargé des transports est ordonnateur principal, retrace, respectivement en dépenses et en recettes, le versement et le remboursement du prêt finançant la construction de l'infrastructure ferroviaire destinée à l'exploitation d'un service de transport de personnes entre Paris et l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

Le présent amendement vise à instituer une nouvelle section au sein du compte de concours financier « Prêts et avances à des particuliers ou à des organismes privés » qui retracera au sein du budget de l'État l'emprunt dédié au financement de la construction de l'infrastructure du projet de liaison ferroviaire CDG Express.

Le projet « 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. Essentiel pour améliorer la desserte de la plateforme aéroportuaire de Roissy à l'horizon 2024, il revêt une importance cruciale et contribuera au développement de l'image de la France à l'étranger.

La mise en service est prévue fin 2023, afin d'être pleinement opérationnelle pour les Jeux olympiques et paralympiques de 2024. L'article L. 2111-3 du code des transports confie la réalisation de l'infrastructure sous la forme d'une concession de travaux à une société détenue majoritairement par SNCF Réseau et le Groupe Aéroports de Paris. L'exploitation de la ligne sera confiée par l'État au terme d'une procédure de mise en concurrence.

Les coûts d'investissement, correspondant au coût de construction de l'infrastructure, sont estimés à 1,8 Md€ en euros courants sur la période 2018-2024. Compte tenu de l'ensemble des autres coûts du concessionnaire, le projet nécessite un financement global de l'ordre de 2,1 Md€. Celui-ci sera apporté d'une part en fonds propres, à hauteur d'environ 0,4 Md€, et pour le reste par emprunt à taux fixe pour un montant pouvant aller jusqu'à 1,7 Md€.

Par ailleurs, l'article 117 de la loi n°2016-1918 du 29 décembre 2016 de finances rectificative pour 2016 a instauré une taxe sur les passagers embarqués ou débarqués hors transits, dans la limite de 1,40 €/passager et dont la mise en place est prévue pour 2024 ; cette taxe est affectée au concessionnaire.

Ce projet est très spécifique à plusieurs égards.

En premier lieu, le projet s'inscrit dans une contrainte temporelle forte et spécifique, puisqu'il doit entrer en service avant les Jeux olympiques et paralympiques de 2024 ; l'engagement de la France à mettre en service cette liaison a été l'un des critères ayant conduit à retenir la candidature de Paris. A cet égard, il est important d'assurer les conditions d'une levée de dette rapide, ce que permet un prêt de l'État, afin d'assurer un lancement réactif des travaux.

En outre, la constitution d'une société dédiée à la gestion d'un actif public et ses caractéristiques de financement conduisent à analyser la société de projet comme appartenant vraisemblablement à la catégorie des organismes divers d'administration centrale (ODAC) en comptabilité nationale. Ses dépenses et sa dette seront donc consolidés au sein des finances publiques. Ainsi le gestionnaire ne pourra plus, une fois entré dans cette catégorie, contracter auprès d'un établissement de crédit ou d'une société de financement un emprunt dont le terme serait supérieur à douze mois, en application de l'article 12 de la loi n°2010-1645 du 28 décembre 2010 de programmation des finances publiques pour les années 2011-2014.

Enfin, l'État joue dans ce projet un rôle spécifique, compte tenu de son profil de risque atypique et de la nécessité particulière de coordination avec d'autres acteurs publics (SNCF Réseau notamment).

Dès lors, compte tenu des spécificités de ce projet et à titre très exceptionnel, étant donné son caractère hors normes, un prêt de l'État à la société de projet, porté par une nouvelle section du compte de concours financier « Prêts et avances à des particuliers ou à des organismes privés », permettra d'optimiser le coût global du projet pour la sphère publique en respectant le cadre juridique applicable à un ODAC, et de s'assurer du respect des échéances qu'imposent les Jeux

olympiques et paralympiques. Le présent projet institue donc à cet effet la section qui permettra de retracer les flux budgétaires liés au prêt à ce projet. Les remboursements de ce prêt seront assurés au moyen des recettes de la société de projet, soit les péages liés à l'utilisation de l'infrastructure et le produit de la taxe sur les passagers embarqués ou débarqués hors transits.

Le contrat de concession et le contrat de prêt devraient être conclus simultanément courant 2018. Pour cette raison, cette nouvelle section du compte de concours financier sera dotée en seconde partie de 1,7 Md€ d'AE pour 2018.