



Notre-Dame-des-Landes Vinci gagne à tous les coups!

La « décision définitive » sera prise « avant fin janvier ». Les trois médiateurs, qui valident certains arguments des opposants, ont rendu leur rapport. Mais, que l'actuel aéroport soit maintenu ou « transféré » à Notre-Dame-des-Landes, le géant du BTP Vinci a déjà gagné.

Réaménager Nantes-Atlantique coûterait 270 à 365 millions de moins que de construire un nouvel aéroport.

Six mois de travail, 200 auditions et 63 pages... Le 13 décembre, les trois médiateurs ont rendu leur rapport qui devait, selon la lettre de mission d'Emmanuel Macron, « examiner tous les scénarios ». Que dit-il ? Pour un trafic de 9 millions de passagers à l'horizon 2040, les deux options, à savoir le réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique ou le transfert à Notre-Dame-des-Landes, sont « raisonnablement envisageables ». Il n'y a pas de solution « parfaite », chacune a « un handicap significatif sur un critère particulier » : l'environnement et l'étalement urbain pour le projet de Notre-Dame-des-Landes ; les nuisances sonores « significatives » pour Nantes-Atlantique. Vinci, lui, attend. Mais, quelle que soit la décision, on n'y est pas trop inquiet. Car le « fleuron » national joue sur les deux tableaux : il pourrait béton-

ner les 1 600 hectares de zones humides et de bocages pour construire Notre-Dame-des-Landes, et il exploite depuis 2011 l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique...

UN JOLI CADEAU

Pour comprendre, il faut revenir à la concession de décembre 2010 signée entre l'État et Aéroport Grand Ouest (AGO), qui est à 85 % une filiale de Vinci, de la chambre de commerce et d'industrie de Nantes-Saint-Nazaire (10 %) et de Cife Etpo (entreprise de BTP). En vertu de ce contrat, le numéro 1 mondial de la concession a obtenu la charge du « développement, renouvellement, entretien et exploitation » de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique, jusqu'au transfert à Notre-Dame-des-Landes, qui aurait dû intervenir fin 2017. Mais Vinci n'a pas lâché un centime pour sa première concession aéro-

portuaire en France. Ses autres aéroports (Grenoble, Chambéry, Rennes...) répondent, eux, à des règles plus strictes. Selon Mediapart (1), à Nantes, Vinci a même réussi à empocher une subvention publique de 246 millions d'euros (dont 115,5 millions à la charge des collectivités). Un joli cadeau, car, habituellement, dans le cadre d'une concession, le projet est à la charge de la société, qui se rémunère sur l'exploitation. Et l'aéroport de Nantes-Atlantique, qui vient de franchir le cap des 5 millions de passagers, est rentable ! Selon les opposants, il dégagerait 10 millions d'euros de bénéfice annuels. Vinci calculait que, entre 2011 et 2017, l'aéroport de Nantes-Atlantique aurait fourni près de 80 millions d'euros... pour financer le nouvel aéroport de Notre-Dame-des-Landes.

L'ÉTAT REMBOURSERAIT

Pour Notre-Dame-des-Landes, la concession court jusqu'à... 2065. Là encore, les bénéfices attendus sont conséquents : le plan d'affaires prévoyait une rémunération des actionnaires de 2,36 milliards d'euros

sur la période (2). Si l'État abandonne le projet, Vinci n'en sera pas pour ses frais. L'article 81 du contrat le prévoit : le géant du BTP percevrait une « indemnité de résiliation » qui compenserait « le gain manqué ». Cette somme n'apparaît pas dans le contrat de 2010. Mais l'État remboursera à Vinci ce qu'il aurait pu gagner, net d'impôts. Selon les médiateurs, la facture irait de 0 à... 350 millions d'euros. Cela « relèvera d'une négociation ». Vinci pourrait alors tenter d'exploiter plus longtemps que prévu l'actuel aéroport de Nantes... Ou faire jouer sa candidature à la privatisation d'Aéroports de Paris. Et en termes de négociation, l'État n'a jamais fait preuve de beaucoup de volonté face aux géants du BTP. Dans le cadre des concessions d'autoroutes où Vinci est présent, la Cour des comptes a souligné à plusieurs reprises que « l'État ne se montre pas assez exigeant ». ★

PIA DE QUATREBARBES

pdequatrebarbes@humadimanche.fr
(1) Mediapart, 8 mars 2013.

(2) Terra Nova, septembre 2014.