

Notre-Dame-des-Landes : et le gagnant est... Vinci

Ceinture et bretelles. Que le gouvernement choisisse de construire l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes ou non, le géant du BTP tirait son épingle du jeu. Son abandon lui permet même d'engager avec l'Etat une vaste négociation, avec en perspective une montée en puissance dans le capital d'Aéroports de Paris.

8 minutes

Par

[Isabelle Jarjaille](#)

-

18 janvier 2018

[0](#)

En juin 2006, les opposants à NDDL réalisaient une fresque humaine pour dire leur opposition. Douze ans plus tard, ils triomphent. / Photo: Wikipedia Commons



C'est terminé ! Entamé en 1974, le feuilleton Notre-Dame-des-Landes s'est achevé, hier, avec l'annonce par Edouard Philippe de l'abandon du projet d'aéroport. «Cinquante ans d'hésitations n'ont jamais fait une évidence», argumentait le Premier ministre dans un discours qui brassait large, évoquant pêle-mêle NDDL, l'aéroport de Nantes Atlantique, celui de Rennes, la [ZAD](#), ses occupants et son évacuation, les liaisons ferrées reliant le grand Ouest à Paris, les partisans du projet, ses opposants... Bref, tout le monde sauf Vinci, le géant français du BTP pourtant chargé de construire et d'exploiter ce qui devait devenir le grand aéroport du Grand Ouest. Absent de marque de cette allocution, le groupe est-il le grand perdant de la décision gouvernementale ? Pas du tout ! Prévoyant, il avait envisagé tous les cas de figure et sort renforcé de cet interminable conflit. Explications.

1- Notre-Dame-des-Landes enterré, ou les promesses d'une alléchante négociation

Avec la décision d'abandonner le projet de nouvel aéroport, Vinci perdra bien sûr ce que le chantier aurait pu rapporter à ses filiales, et aussi les revenus que l'équipement devait lui rapporter jusqu'en 2065 ([voir encadré ci-dessous](#)). Mais, à bien y regarder, ses intérêts sont largement préservés. D'abord en raison de l'indemnisation à venir, potentiellement très lucrative. Comme le dit le vice-président aux Transports (PS) de la Région Bretagne, Gérard Lahellec : « Quand Vinci signe ce genre de contrat, ce ne sont pas des gamins ! Ils prévoient ceinture et bretelles. » Le désormais fameux [article 81](#) du contrat de concession, signé en 2010 entre l'État et le groupe privé, prévoit qu'en cas de résiliation pour « motif d'intérêt général » le concessionnaire soit indemnisé au titre du manque à gagner sur le chiffre d'affaire promis. Combien ? Difficile – voire impossible – à dire.

« Les politiques sont nuls pour négocier. Ils se font toujours avoir par les sociétés privées qui leur font face »

Dans leur rapport, rendu le 13 décembre dernier, les médiateurs parlaient d'une somme fluctuant entre 0 et 350 millions d'euros d'indemnités. Pourquoi une telle amplitude ? Parce que l'article 81 laisse planer un flou pudique et juridique sur ses modalités d'application. Au point que la semaine dernière, un ministre, [sous couvert d'anonymat](#), a lancé un ballon d'essai, confiant qu'une clause pourrait permettre de ne rien déboursier en cas d'abandon du projet. Dans les couloirs de Vinci, rodée à ce genre de dossiers et habitué à « blinder » ses contrats, l'hypothèse a fait sourire. En marge d'une visite sur un chantier du métro parisien, son PDG, Xavier Huillard a même fini par répondre : « L'État a exprimé le besoin à travers quelques coups de téléphone de nous dire que cela était complètement faux ».



Il devait être abandonné, il sera finalement modernisé: Nantes Atlantique s'offre un nouvel avenir / Photo: Wikipedia Commons

Dans la balance : le contrôle d'Aéroports de Paris

Le géant du BTP était d'autant moins inquiet que cette indemnisation ne l'intéresse pas uniquement en tant que tel. Elle joue surtout le rôle d'une épée de Damoclès, suffisamment menaçante pour peser dans la négociation beaucoup plus vaste qui va s'ouvrir et où se mêleront intérêts économiques et enjeux politiques. Un genre de marchandage stratégique dans lequel Vinci excelle. Comme le note un haut fonctionnaire du ministère des Transports : « Les politiques sont nuls pour négocier. Ils se font toujours avoir par les sociétés privées qui leur font face ».

Vinci pourrait se montrer souple sur le montant de son indemnisation dans la mesure où l'État détient une pépite qui l'intéresse au plus haut point : la majorité des parts d'Aéroports de Paris, la société qui gère Orly et Roissy, dont sa filiale Vinci Airports détient déjà 8 %. « J'ai toujours pensé qu'un signe nous annoncerait l'abandon de Notre-Dame-des-Landes, confie un spécialiste du secteur aérien. Et que ce signe serait l'annonce de la vente imminente des parts de l'État dans ADP. » Or que disait le ministre de l'Economie Bruno Le Maire, le 2 septembre dernier ? Qu'il entamait le processus de privatisation de certaines entreprises dont l'État est actionnaire majoritaire... parmi lesquelles Aéroports de Paris.

2- Ce que Vinci a d'ores et déjà gagné : la cagnotte de Nantes-Atlantique et la maîtrise du ciel de l'Ouest

Avant même la décision gouvernementale d'arrêter le projet NDDL, Vinci et sa filiale AGO avaient déjà engrangé les fruits de leur engagement à Notre-Dame-des-Landes. Comme prévu dans le contrat de concession, l'entreprise exploite l'aéroport de Nantes-Atlantique depuis 2011. Pour Vinci, c'est tout bénéfice puisque cet équipement lui rapporte près de 15 millions d'euros de résultat net annuels. Un gain substantiel dû à l'accroissement sensible de la fréquentation (+ 7,1 % pour le trafic passager entre 2012 et 2016) mais aussi à la quasi-absence d'investissement réalisé sur place. « Nos contacts au sein de Nantes-Atlantique nous disent que le moindre investissement sur la plate-forme est un problème », explique Jean-Marie Ravier, ingénieur et militant anti-aéroport, spécialiste des finances dans le dossier NDDL.

La donne devrait changer. Car même s'il n'est pas rentré dans les détails lors de son allocution, Édouard Philippe a évoqué la modernisation de l'actuelle aérogare. A quelle échéance ? A quel niveau ? Et avec quel engagement financier de l'Etat ? Les incertitudes, multiples, feront partie des négociations. Une chose est sûre : si travaux il y a, la filiale de Vinci dispose d'ores et déjà d'un trésor de guerre pour les entamer. « La confusion Nantes-Atlantique/Notre-Dame-des-Landes dans ce dossier permet à Vinci Airports d'afficher 87 millions d'euros de trésorerie », nous expliquait-on, fin décembre. Le contrat de concession prévoyait en effet qu'AGO réserve 80 millions d'euros des bénéfices de Nantes-Atlantique pour financer Notre-Dame-des-Landes. Avec les intérêts, qui courent depuis 2011, cette cagnotte pourrait atteindre aujourd'hui près de 100 millions d'euros.

La maîtrise du ciel du Grand Ouest

Ce n'est pas le seul bas de laine constitué par AGO. Depuis plusieurs années, la filiale de Vinci fait fructifier – pour son propre compte – un joli paquet d'argent public. Celui que les collectivités locales et l'Etat ont [versé](#) pour la construction de Notre-Dame-des-Landes. Vice-

président aux Transports de la région Bretagne, le pro-NDDL Gérard Lahellec, s'en agace : « Ça fait trois ans que je demande au ministère d'être associé à la rédaction d'un avenant pour que les collectivités soient remboursées des fonds qu'elles ont déjà versés. Je n'ai jamais reçu de réponse. Pendant ce temps, l'argent fructifie. »



L'aéroport de Rennes, l'autre grand gagnant de l'abandon de Notre-Dame-des-Landes / Photo: Wikipedia Commons

En misant sur Notre-Dame-des-Landes, Vinci a également réussi à affermir sa position dans un paysage aéroportuaire français en plein bouleversement. Après avoir longtemps délégué aux Chambres de commerce et d'industrie (CCI) l'exploitation des aéroports régionaux, les actionnaires publics les cèdent désormais aux acteurs privés. Parmi lesquels Vinci, présent sur douze plateformes de l'Hexagone, dont Lyon. En 2010, en plus de Nantes-Atlantique, le groupe a également acquis 49 % des parts des équipements de Rennes et de Dinard, s'assurant ainsi la maîtrise partielle du ciel de l'Ouest. « Je ne comprends pas pourquoi la CCI de Rennes a fait entrer Vinci à Rennes et Dinard, s'interroge l'un des experts aéroportuaires interrogés par Mediacité. Depuis 2010, le groupe de BTP détourne le trafic de la Bretagne vers Nantes-Atlantique pour justifier la construction de Notre-Dames-des-Landes ! »

« Peut-on laisser un groupe contrôler la quasi-totalité de la desserte du territoire ? C'est une question politique ! »

L'ancien directeur d'Air France, Jacques Bankir, nous confirmait cette version voici quelques mois : « En donnant à Vinci la mainmise sur toute une région, on fausse le jeu. Les aéroports

bretons sont désormais liés à NDDL. » Mais fin 2017, la situation change puisque les investissements de Vinci reprennent à Rennes. Pour Jacques Bankir, c'est la preuve que les représentants de Vinci « ne croient plus à Notre-Dame-des-Landes ». Autre indice : la veille de la remise du rapport des médiateurs, Vinci Airports annonçait l'ouverture d'une ligne nouvelle vers Lyon.

Vinci devrait en outre bénéficier d'une nouvelle aide de l'État pour Rennes. « Nous accompagnerons le développement de Rennes-Saint-Jacques, en commençant par l'agrandissement de l'aérogare, pour mieux répartir le trafic (aérien, ndlr) du Grand Ouest », annonçait hier le Premier ministre. Alors qu'il a déjà vu le nombre de ses passagers passer de 450 000 à 725 000 en cinq ans, l'aéroport breton pourrait donc voir sa fréquentation augmenter encore dans les prochaines années. A la grande joie de Vinci Airports.

Les autoroutes du ciel: un marché en or

Même privé de Notre-Dame-des-Landes, le géant français du BTP semble donc sortir renforcé de l'expérience. Et bien décidé à continuer de jouer un rôle majeur dans le remodelage en cours du paysage aérien français. Le 14 novembre dernier, lors de sa journée dédiée aux investisseurs, il dévoilait quelques [chiffres](#) intéressants. Détenant 36 aéroports dans sept pays, sa filiale aéroportuaire déclare 1,2 milliard d'euros de revenus consolidés entre juin 2016 et juillet 2017. Contre 1,5 milliard pour sa branche autoroutes. Estimant que seulement 14 % des aéroports mondiaux sont gérés par un privé, Vinci appâtait les investisseurs avec la perspective d'un marché en pleine expansion

Si l'État lui cédait ses parts d'Aéroports de Paris, Vinci détiendrait la majorité du trafic aérien parisien. Il serait aussi gestionnaire de la totalité du trafic aérien du grand ouest et d'Auvergne Rhône-Alpes - avec Lyon, Clermont-Ferrand, Chambéry et Grenoble. A cela s'ajoute la majorité du réseau autoroutier français et la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux... « L'essentiel du réseau de transport français serait entre les mains de Vinci, constate l'ancien patron d'ADP, Alain Falque. Peut-on laisser un groupe contrôler la quasi-totalité de la desserte du territoire ? C'est une question politique ! »

Et si Notre-Dame-des-Landes s'était construit ? Un double jackpot pour Vinci

Dans la partie de bras de fer engagée autour du projet Notre-Dame-des-Landes, le groupe de BTP avait réussi la prouesse de n'avoir que des cartes gagnantes. Pourquoi ? D'abord parce que si le gouvernement avait choisi de construire le nouvel équipement, le mode de financement choisi en 2010 « collait » parfaitement au modèle économique du groupe. Le colosse Vinci et ses 38,1 milliards d'euros de chiffre d'affaires en 2016 s'appuie en effet sur deux jambes, deux rapports au temps. Le premier – le temps court – est celui de la construction, son métier historique, qui génère des retours sur investissements rapides mais limités. Le second – le temps long – repose sur les juteuses rentes d'exploitation des concessions d'infrastructures qu'il détient : autoroutes, ponts, tunnels et... aéroports.

Dans le cas de NDDL, le contrat de 2010 liant l'État à AGO déléguait le financement et la construction de l'aéroport à l'entreprise privée, censée récupérer son investissement en touchant les redevances aéroportuaires jusqu'en 2065. Bref, Vinci aurait gagné sur les deux

tableaux. Un «double effet Kiss Cool» déjà dénoncé par l'Autorité de la concurrence à propos des concessions autoroutières. En septembre 2014, le gendarme des marchés critiquait ce système permettant aux groupes de BTP d'investir sur les infrastructures publiques en confiant une part importante des travaux à leurs filiales, tout en se remboursant via les péages...

L'alléchant gâteau était même couronné de deux superbes cerises. En plus de l'exploitation de Nantes Atlantique, le contrat prévoyait que les bénéfices réalisés sur cette plate-forme devaient servir à financer NDDL. «C'était le contrat idéal pour Vinci, note Alain Falque, consultant et ancien directeur d'Aéroports de Paris. La concession d'un aéroport existant et la construction d'un nouvel équipement pour faire marcher ses sociétés de travaux publics.» Ensuite, l'État, décidément peu avare, octroyait une subvention publique de 246 millions d'euros à Vinci. Non seulement le groupe de BTP n'assumait donc pas seul le risque de la construction, mais il avait négocié d'autres clauses parmi lesquelles une indemnisation en cas de retard de la mise en service de l'aéroport, prévue dans le contrat en 2018. En somme : le beurre, l'argent du beurre... et un dédommagement en cas de panne du frigo !

> Lire aussi: [Après l'aéroport, la bataille pour les terres de la ZAD](#)