

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes : un contrat en béton pour Vinci

mardi 9 avril 2013, par [Correspondant\(es\)](#) (Date de rédaction antérieure : 1er février 2013).

L'aéroport de Notre-Dame-des-Landes sera construit par le groupe Vinci dans le cadre d'un partenariat public-privé, avec une subvention exceptionnelle des pouvoirs publics et de sérieuses garanties. Retour sur ce dispositif qui vise à privatiser les profits et socialiser les pertes.

Sommaire

- [Un financement du privé \(...\)](#)
- [Subvention ou avances rembours](#)
- [Retours d'ascenseurs](#)

Faites ce que je dis, ne faites pas ce que je fais... Lorsque François Hollande a tenu à dénoncer les partenariats public-privé pendant la campagne présidentielle, y voyant « un système qui a dérapé », peut-être lui avait-il échappé que son futur Premier ministre, Jean-Marc Ayrault s'était déjà fourvoyé dans ce type de contrat. Le projet de futur aéroport à Notre-Dame-des-Landes est en effet une caricature des abus générés par ce type de partenariat. Et le gouvernement ne trouve finalement rien à y redire. Bien que décriés au niveau national par le Parti socialiste, de nombreux partenariats public-privé ou PPP ont d'ailleurs été signés et sont encore signés par des élus socialistes au niveau local [1].

Un financement du privé par le public

Depuis 2004 [2] et sous l'impulsion de l'ancienne majorité parlementaire, ces partenariats ont connu un véritable essor. Leur principe est simple : l'Etat ou une collectivité locale passe un accord avec une entreprise privée pour qu'elle mène à bien un projet d'infrastructure et y assure des missions de service public. Cet accord peut concerner l'étude, le financement ou la construction de l'infrastructure, puis son exploitation. L'état ou la collectivité ne débourse rien au lancement du projet mais paie ensuite un « loyer » annuel pour le service rendu par le concessionnaire ou bien celui-ci se rémunère sur les recettes d'exploitation. De nombreuses installations publiques ont été mise en place dans ce cadre ces dernières années : prisons, collèges, hôpitaux, lignes ferroviaires à grande vitesse (LGV), stades, universités, etc.

Le présumé des PPP est que le privé fera toujours mieux, plus vite et moins cher que le public. Un argument pourtant balayé par plusieurs rapports de la Cour des comptes et plus récemment par l'Inspection générale des finances. Celle-ci a pointé du doigt le coût exorbitant de ces PPP pour l'Etat, estimé à près de 1,2 milliard d'euros par an pour la période 2013-2025. Derrière ce gouffre financier, il y a néanmoins la possibilité pour l'Etat ou les collectivités locales de réaliser un jeu d'écriture comptable, qui fait tout l'intérêt de ce type de délégation. Les PPP permettent en effet de

reporter le coût des installations sur les budgets futurs et camoufler la dette pour l'étaler sur les 20 ou 30 prochaines années. Dans de nombreux cas, il est avéré que le PPP revient beaucoup plus cher qu'une maîtrise d'ouvrage publique classique. Le cas le plus emblématique est celui de l'hôpital sud-francilien d'Evry, où le surcoût est estimé à 500 millions d'euros pour la collectivité.

Pour en revenir au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, la réalisation de ce dernier fait l'objet d'une convention approuvée par un décret du 29 décembre 2010 et passée entre l'Etat et la société concessionnaire Aéroport du grand-ouest (AGO), détenue à plus de 85 % par le groupe de construction Vinci. La concession d'exploitation à Vinci est établie pour 55 ans, le budget global de la construction s'élevant à 561 millions d'euros.

Subvention ou avances remboursables ?

L'aspect le plus surprenant de cette convention, car il est inhabituel dans ce genre de concession, c'est la subvention versée par l'Etat et les collectivités locales : 246 millions d'euros soit près de 44 % du montant total (plate-forme aéroportuaire, tour de contrôle et accès routier). Dans ce genre de partenariat, le concessionnaire ne reçoit généralement aucune subvention car il se rémunère sur les usagers (taxes d'aéroport, loyers des commerces, parkings). Vinci ne pouvait-il pas se payer tout seul cet aéroport ? Une brouille pour un groupe qui fait des milliards de chiffre d'affaires chaque année. On est en droit de se demander pourquoi il a fallu lui apporter une aide pour mener ce projet. Est-ce un signe que le groupe habitué à de tels investissements n'imagine pas celui-ci rentable ?

Pour faire passer la pilule auprès des élus, notamment PS et PC, une clause de « retour à meilleure fortune » a été ajoutée. Si d'aventure Vinci arrivait à dégager un bénéfice de l'exploitation du futur aéroport, il reverserait alors aux collectivités locales une partie de cet excédent brut d'exploitation. Celui-ci étant basé sur des prévisions de trafic et de bénéfices très élevées, il y a peu de chance que les collectivités revoient la couleur de leur argent... Nonobstant, concernant l'argent public dépensé dans le partenariat, les élus locaux préfèrent parler d'« avances remboursables », quand Vinci continue à utiliser le terme de « subventions ». Juste une question de sémantique ?

Dans le plan de financement, seuls figurent la plate-forme aéroportuaire, les équipements de navigation aérienne et la desserte routière. Outre les coûts d'un dépassement éventuel non budgétisé, il faut néanmoins rajouter ceux de la ligne train-tram reliant le centre de Nantes, la ligne TGV Nantes-Rennes, un nouveau franchissement de la Loire, le maintien de la piste de l'ancien aéroport pour l'usine Airbus, autant d'infrastructures prévues dans l'enquête d'utilité publique. L'Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport (Acipa) avance le chiffre de 4 milliards d'euros, bien évidemment aux frais du contribuable.

Dans le cahier des charges, il est aussi stipulé à de nombreuses reprises que si un problème quelconque survenait avant, pendant ou après la construction, « les parties se concertent » pour y remédier. Il sera toujours possible pour Vinci lors de ces « concertations » de demander à l'Etat et aux collectivités une petite rallonge... Une rallonge que le groupe obtiendra d'autant plus facilement que les élus locaux ont défendu contre vents et marées ce projet et qu'il leur sera difficile d'assumer un échec. Plusieurs aéroports sont ainsi financés à perte par les collectivités locales, à Angers, à Tours, en Lorraine [3]...

Retours d'ascenseurs

Avec des subventions importantes, des garanties en cas de problèmes, un bénéfice assuré, l'Etat a

servi sur un plateau le projet d'aéroport de Notre-Dame-des Landes à Vinci. Le groupe en retour n'a pas oublié ceux qui l'ont aidé. Ainsi, Bernard Hagelsteen a assuré de juin 2007 à juillet 2009 les fonctions de préfet pour la région Pays-de-la-Loire et le département de Loire-Atlantique. En 2008, il conduit la concertation qui aboutit à la publication de la déclaration d'utilité publique pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Il pilote alors la rédaction du cahier des charges de l'appel d'offres pour la réalisation de l'aéroport que remportera Vinci. Un an plus tard, Bernard Hagelsteen quitte la fonction publique et devient... conseiller auprès de Vinci autoroutes.

Autre haut fonctionnaire passé miraculeusement à Vinci : Nicolas Notebaert, ancien conseiller technique auprès du ministre communiste des transports Jean-Claude Gaysot entre 2000 et 2002. Il se trouve que c'est justement la période lors de laquelle le projet d'aéroport ressort des cartons. M. Notebaert rejoint le groupe Vinci en 2002 et devient président de Vinci Airports en mars 2008. Ayant participé à l'élaboration de l'argumentaire de l'époque, il est donc très bien placé pour affirmer : « *Déjà en 2001, le schéma directeur d'aménagement du territoire piloté par la ministre Dominique Voynet avait établi des prévisions d'évolution du trafic qui laissaient présager une saturation de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique.* »

A Notre-Dame-Des-Landes comme ailleurs, les grands groupes capitalistes vivent au crochet des budgets publics et comptent sur l'Etat et quelques politiques et fonctionnaires zélés pour remplir leurs carnets de commandes et verser des dividendes à leurs actionnaires. Dans cette lutte contre l'aéroport, le mot d'ordre « Vinci dégage » concentre le rejet d'un système prévaricateur qui survit aux dépens des besoins sociaux de la population et de l'environnement.

Benjamin

P.-S.

* Publié dans : Revue Tout est à nous ! 40 (février 2013).

Notes

[1] Le conseil général de Seine-Saint-Denis fait ainsi actuellement construire douze nouveaux collèges par le biais de contrats de partenariats public-privé.

[2] Les partenariats public-privé sont autorisés et cadrés par l'ordonnance n° 2004-559 du 17 juin 2004 sur les contrats de partenariats.

[3] Lire l'article, disponible sur ESSF (article 27079) : « [Ces aéroports qui coûtent cher et ne servent presque à rien](#) », de Nolwenn Weiler et Sophie Chapelle, initialement publié sur www.bastamag.net.