

Notre-Dame-des-Landes : l'Etat coincé par ses concessions à Vinci

Un opposant au projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes repousse un gendarme mobile, le 24 novembre 2012 (Laetitia Notarianni/AP/SIPA)

Le fond du problème, en dehors des questions d'autorité et d'amour-propre, n'est-il pas dans l'équation économique-financière à laquelle est confronté l'Etat, pour avoir signé en 2010 [une concession](#) [PDF] doublée d'un partenariat public-privé (PPP) particulièrement favorable au concessionnaire Vinci ?

Pour un très grand nombre de nos concitoyens, dont je suis, le projet de [Notre-Dame-des-Landes](#) était, dès 2002, un projet qui ne se justifiait pas au regard des besoins. La concertation qui s'est déroulée en 2003 a été incapable de préciser s'il s'agissait de réaliser un nouvel aéroport pour Nantes, de créer un grand aéroport de l'Ouest, ou encore s'il s'agissait d'un troisième aéroport pour la région parisienne.

A l'époque, pas plus qu'aujourd'hui, les questions du bien-fondé d'une nouvelle desserte aéroportuaire au regard des avantages d'un prolongement de la ligne grande vitesse (LGV) jusqu'à Nantes – avec un Nantes-Orly à moins de 1h30 et un Nantes-Roissy à moins de 2h – n'ont pas été posées.

Quand le Conseil d'Etat a validé la déclaration d'utilité publique de 2008, il a également validé la concession pourtant bien défavorable aux collectivités publiques, en admettant, en particulier contre toutes les règles habituelles de la concession, que les collectivités publiques mettent la main au portemonnaie. En effet, dans une concession, le concessionnaire se rémunère sur l'usager et la collectivité publique n'a en principe pas à payer quoi que ce soit.

Mais la déclaration d'utilité publique a été montée sur un dossier achevé en 2006 avec en particulier [une étude](#) [PDF] de coûts-avantages, dont l'institut C.E. Delft a montré que le scénario le plus probable était largement en-deçà des critères de rentabilité d'un tel ouvrage et que les scénarios extrêmement optimistes atteignaient à peine le critère de rentabilité nécessaire, et surtout reposaient sur une erreur d'appréciation portant sur 600 millions d'euros.

Un projet caduque avant même d'avoir commencé

Nous sommes bientôt en 2013 et il suffit d'ouvrir le dossier pour voir que deux éléments remettent en cause le projet (à supposer qu'il eut été fondé lorsque la décision a été prise) :

- Le scénario le plus pessimiste repose sur un taux de croissance de 1,9% et un prix du baril en 2025 de 60 euros. Le scénario le plus optimiste pour l'aéroport est encore plus irréaliste, puisqu'il envisage un taux de croissance de 2,4%. Ces données sont évidemment fausses, comme le sont du reste les autres données considérant que les enjeux environnementaux sont constants, alors même qu'aujourd'hui la compensation en terme de biodiversité est une obligation et que le système de quotas et d'échanges d'émissions carbone ([ETS](#)), même s'il a été reporté, sera mis en place.

La gravité de la crise économique et financière, et en particulier la remise en cause des infrastructures complémentaires qui avaient été prévues – surtout au regard de la LGV vers Orly et Roissy – impose une remise à plat de l'économie générale du projet. Des

http://blogs.rue89.com/corinne-lepage/2012/12/18/notre-dame-des-landes-letat-coince-par-ses-concessions-vinci-229218

Notre-Dame-des-Landes : l'Etat coincé par ses concessions à Vinci

lors, tous les éléments sont en place pour considérer qu'il y a bien un changement de circonstances de fait permettant l'abrogation du décret, indépendamment du fait qu'il ait été validé par le Conseil d'Etat sur la base des faits antérieurs.

- La modification déjà intervenue entre le projet initial, déclaré d'utilité publique, et le projet actuel, qui fait l'objet de la concession, remet en cause la base juridique initiale. En effet, ne peut être réalisé que le projet déclaré d'utilité publique. Le fait que la superficie foncière ait été réduite de moitié, même s'il s'agit d'une bonne nouvelle pour la protection des terres, remet en cause la validité de la Déclaration d'utilité publique ([DUP](#)).

On pourrait rappeler le précédent de Creys-Malville en 1997, où le Conseil d'Etat avait annulé la déclaration d'utilité publique au motif que le projet soumis à enquête publique n'était pas le même que celui qui avait été déclaré d'utilité publique, les mesures de sécurité imposées changeant le projet lui-même.

Et si le projet ne se faisait pas du tout ?

Dès lors, une sortie par le haut du fait du changement des circonstances serait parfaitement envisageable. Or, le coût d'un abandon du projet dans l'état actuel de la concession signée en décembre 2010 entre l'Etat et la société concessionnaire aéroport du Grand Ouest serait astronomique.

En effet, l'article 81 de la concession prévoit les conditions de rachat ou de résiliation : en sus des indemnités liées au remboursement de l'encours des financements privés externes, il y a les coûts des instruments de couverture, de l'encours des fonds propres injectés préalablement à la date de résiliation, des frais de résiliation des contrats relatifs au financement privé externe et/ou des contrats passés

avec les prestataires, et une clause de remboursement du manque à gagner.

Détails du contrat

L'indemnité est calculée sur la base de « l'intégralité de la valeur actualisée nette des flux futurs (apports, rémunération et remboursement) des fonds propres et quasi fonds propres tels qu'ils apparaissent dans le plan de financement ou évalués à dire d'expert (le choix se faisant en fonction de la solution la meilleure pour le concessionnaire) jusqu'à la fin normale théorique du contrat de concession, actualisée autour de X% plus 4%, X% étant égal au taux de l'obligation assimilée du trésor, avec une durée légale à la moitié de la vie résiduelle théorique de la concession ».

Ce manque à gagner est calculé selon une formule compliquée déterminée si la résiliation intervient avant le deuxième anniversaire de la date de mise en service de Notre-Dame-des-Landes.

Dans la mesure où rien dans le contrat n'est prévu dans l'hypothèse où les travaux ne seraient pas engagés du tout, il est probable que ce soit cette disposition qui soit applicable.

Autrement dit, le coût pour l'Etat serait la totalité de la rémunération prévue jusqu'à la fin de la concession avec une actualisation.

Il semblerait d'après le plan de financement que la rémunération des actionnaires soit de l'ordre d'onze millions d'euros par an, selon [les calculs de Mediapart](#).

Le devenir des terrains actuels pas valorisé

Sans qu'il soit ici possible, compte tenu de la complexité de cette clause, d'en donner une évaluation exacte, il convient de rappeler que la concession

Notre-Dame-des-Landes : l'Etat coincé par ses concessions à Vinci

est prévue pour 55 ans. Par voie de conséquence, le dédit pour l'Etat serait astronomique...

A moins que le bien-fondé et la légalité de cette clause de dédit ne soient contestés devant un juge, dans la mesure où le préjudice serait réduit d'autant si les grands travaux d'infrastructure de Notre-Dame-des-Landes n'avaient pas démarré et que l'exploitation des deux autres aéroports permettait d'exclure une résiliation de la concession.

On pourrait alors se limiter à une simple application des règles contractuelles habituelles, en particulier celle de la prévision à l'article 74, et même si la position de l'Etat serait affaiblie, compte tenu de la rédaction de cet article.

Le flou – on ne peut plus artistique – qui entoure le sort après 2018 des terrains de Nantes-Atlantique, l'actuel aéroport de Nantes, laisse pantois. En effet, alors que le plan financier laisse apparaître des recettes pour zéro à partir de 2018 pour Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire (ce qui laisse dubitatif sur l'idée qu'Airbus resterait puisque sa présence générerait nécessairement des redevances), rien n'est dit sur le sort des terrains après cette date, alors même que la concession serait encore prévue pour près de 50 ans.

<http://blogs.rue89.com/corinne-lepage/2012/12/18/notre-dame-des-landes-letat-coince-par-ses-concessions-vingt-229218>