

Aéroport de Nantes : les bonnes affaires de Vinci

PAR JADE LINDGAARD
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 6 MARS 2013

La multinationale Vinci ne gagne certes pas encore beaucoup d'argent avec l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, encore à l'état de projet, mais en gagne déjà avec l'aéroport de Nantes. En vertu du **contrat de concession signé le 31 décembre 2010**, le n° 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 de ses activités au nouvel aéroport, aujourd'hui si décrié.

Beaucoup moins médiatisée, cette clause du contrat s'avère juteuse pour le n°1 mondial de la concession, comme le révèlent ses derniers résultats d'activité. En 2012, l'aéroport de Nantes-Atlantique a généré au total 155 millions d'euros de flux financiers. C'est « *l'impact direct* » mesuré par la **chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Nantes-Saint-Nazaire**, dans une étude qu'elle vient tout juste de finaliser (**dont la synthèse est à lire en cliquant ici**).

Pas mal pour le 8^e aéroport français en terme de fréquentation, en 2009 (**selon la DGAC, voir ici son rapport**), derrière Lyon, Marseille, Toulouse et Bordeaux ! Ces 155 millions d'euros proviennent de l'activité cumulée du concessionnaire – Aéroport du grand ouest (AGO), filiale de Vinci à 85 % –, des services d'État, des sous-traitants, des compagnies aériennes, des services aux compagnies, des commerces et services de l'aéroport, du transit et

du fret. Tout cet argent ne revient pas à Vinci. Mais il en touche une partie, par le biais d'AGO, mais aussi de la gestion des parkings.



Destinations aériennes au départ de Nantes.

L'aéroport ne dévoile pas la répartition de ces 155 millions d'euros. En revanche, la consultation des comptes de son concessionnaire est très instructive. En 2011, pour la première année de sa gestion de Nantes-Atlantique, AGO a réalisé un chiffre d'affaires de 49 millions d'euros, et 15 millions d'euros de bénéfices (Ebitda). La marge bénéficiaire monte à 18 millions d'euros si l'on en retire les opérations engagées sur le futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes. Les principales ressources pour Vinci sont les redevances des services publics aéroportuaires (15,9 millions), les taxes d'aéroports (12,4 millions) et les tarifs de parking de voitures (11,3 millions).

En 2012, le trafic passagers de Nantes-Atlantique a progressé de 12 %. Depuis 2004, leur nombre a quasiment doublé, passant de 1,9 million à 3,6, selon l'étude d'impact de la CCI. Le nombre moyen de passagers par avion a bondi de 44 en 2004 à 71 en 2012. Ce développement s'explique par l'essor des vols des compagnies low cost (28 % du trafic de l'aéroport en 2012) et l'accueil de compagnies basées sur l'aéroport, et non plus seulement opératrices de vols décollant d'ailleurs. « *C'est le plus grand changement, un avion "basé" représente en moyenne 7 destinations par jour* », explique Jean-François Gendron, président de la CCI, actionnaire minoritaire d'AGO et ancienne gestionnaire de l'aéroport. Il souligne la continuité de gestion entre la CCI et Vinci : même personnel, même stratégie commerciale. À une inquiétude près, révélatrice de l'écart entre les intérêts financiers du concessionnaire et ceux de ses clients : «

Il va falloir arrêter la hausse des prix de parking, nous sommes vigilants pour éviter les dérives des pratiques tarifaires. »

Un préjudice tout relatif

À qui profite ce développement ? L'étude d'impact de la CCI estime à 205 millions d'euros les effets indirects de l'aérogare (l'argent dépensé par les voyageurs qui passent au moins une nuit sur place) en 2012 et à 720 millions les effets induits (les dépenses réalisées par les bénéficiaires de ces dépenses). Ce dernier type de calcul est regardé avec suspicion par les économistes car il reste très approximatif.

Le bilan en termes de créations d'emplois est lui clairement décevant : elles ne progressent que de 13,4 % sur la période étudiée, alors que le nombre de passagers augmente de 87 %. C'est l'effet des low cost, qui emploient peu de salariés, et des nouveaux modes d'enregistrement en ligne qui rend superflue la présence de personnels. De plus, les activités commerciales et de services aux passagers « *ne se sont que très peu développées* » au regard de la croissance du trafic, du fait du manque d'espace. Si bien que le concessionnaire et les compagnies aériennes semblent bien être les principaux bénéficiaires de cet essor d'activité.

Qu'en conclure ? Que les opposants à l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes vont un peu vite quand ils en font le symbole d'un modèle économique en décrépitude. Au contraire, tout en étant sensible aux cycles financiers et aux événements internationaux (11 Septembre, Eyjafjöll...), l'activité aéroportuaire se développe localement. Cet essor n'est pas compatible

avec la lutte contre le changement climatique, qui passe par la réduction de nos émissions de CO₂, ni avec la préservation des terres agricoles. Mais en termes purement quantitativistes, en passagers transportés et en euros générés, il est bien réel. À ce titre, le bilan de Nantes-Atlantique, dans une ville à deux heures de TGV de Paris, devrait être un sujet de premier choix pour le débat national sur la transition énergétique, censé ouvrir la voie vers une mobilité soutenable, moins polluante.

Il apparaît aussi que les comptes de la concession sont jusqu'ici favorables à Vinci. Le groupe a peu dépensé : à peine 3 millions d'euros d'investissements en 2011 dans l'actuel aérogare et celui de Saint-Nazaire (également couvert par le contrat). Un peu plus pour Notre-Dame-des-Landes : 5,5 millions d'acquisition de terrains auprès du conseil général, 2 millions d'engagements à verser des indemnités d'éviction partielle d'habitants, 700 000 euros de droits de délaissement, 265 000 d'acquisition d'autres terrains... Soit environ 11,5 millions d'euros, comme l'indique le bilan financier d'AGO. Dans le même temps, le groupe a d'ores et déjà touché 12,5 millions de subventions de l'État et des collectivités locales. En les additionnant à sa marge bénéficiaire de 2011, cela représente donc environ 19 millions d'euros encaissés par la multinationale.

Si le gouvernement décide de suspendre le projet de Notre-Dame-des-Landes, il peut être rassuré sur ce point : notre fleuron national du BTP est d'ores et déjà bénéficiaire de l'opération. La notion de préjudice que pourra brandir le groupe sera donc toute relative.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 32 137,60€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Gérard Desportes, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur et prestataire des services proposés : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 32 137,60€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.