

Vinci réclame à l'Etat des négociations sur l'aéroport de Nantes-Atlantique

MYRIAM CHAUVOT Le 27/07 à 17:20 Mis à jour à 18:58



Au premier semestre le trafic passagers a encore grimpé de 9,3% dans les 36 aéroports de Vinci de par le monde et la croissance, à Nantes Atlantique, est à deux chiffres. - Jean Claude MOSCHETTI/REA

Malgré les centaines de millions d'euros de pénalités en jeu, le groupe a indiqué qu'aucune négociation n'était en cours sur la résiliation de sa concession de Nantes-Atlantique.

Annoncée le 26 juin par le ministère des transports et réitérée le 5 juillet par le Premier ministre Edouard Philippe, la décision de résilier la concession de l'aéroport de Nantes-Atlantique semblait s'inscrire dans les négociations que l'Etat menait depuis janvier avec Vinci, le concessionnaire, suite à l'abandon du projet à Notre-Dame-des-Landes. Les pénalités de résiliation de ce contrat (qui concède à la fois Saint-Nazaire, Nantes et Notre-Dame-Des-Landes) étant estimées à plusieurs centaines de millions d'euros, la présentation par Vinci ce vendredi de ses résultats semestriels - fort robustes - semblait aussi l'occasion de faire le point sur les négociations. Surprise : il n'y en a pas.

Interrogé à ce propos, le PDG du groupe, Xavier Huillard, a répondu : « Nous attendons que l'Etat ouvre rapidement des discussions », affirmant avoir découvert une « résiliation annoncée par voie de presse ». Et d'ajouter: « nous avons proposé en janvier de procéder par avenant au contrat de concession, pour transférer les investissements prévus pour Notre-Dame-des-Landes, abandonné, sur Nantes-Atlantique » afin d'accroître ses capacités.

Champion mondial

Le Premier ministre avait aussi affirmé le 5 juillet négocier avec Vinci (qui là encore dément) la réalisation dès 2019 d'investissements à Nantes-Atlantique pour « quelques dizaines de millions d'euros ». Le groupe de BTP et de concessions s'en étonne et dit attendre de savoir comment un tel montant, fixé unilatéralement et supérieur aux investissements prévus par le contrat actuel, sera financé.

Vinci se trouve ainsi dans une situation étrange, alors que s'approche la mise en vente des 50% de l'Etat dans Aéroports de Paris (ADP). « Nous sommes le numéro quatre mondial des concessions aéroportuaires avec un peu moins de 200 millions de passagers par an, ADP est numéro deux, ce serait une formidable opportunité de créer un champion mondial français », a fait miroiter Xavier Huillard. Mais là aussi, les incertitudes sur les choix de l'Etat ne sont pas encore levées. Vinci ne veut qu'un bloc d'actions assurant un contrôle clair d'ADP. Or « on ne sait pas encore comment l'Etat veut procéder, s'il cédera ses 50% en un bloc ou pas, s'il voudra garder une «golden share, etc. », a relevé le patron du groupe qui reste prudent : « nous serons parmi les compétiteurs si les conditions sont réunies, mais il y aura une très forte compétition ».

Priorité stratégique

Les 50% de l'Etat sont estimés autour de 9,5 milliards d'euros mais l'aspect financier, lui, n'est pas un obstacle. « Nous avons les moyens d'y aller seul. La décision de s'allier ou non à un partenaire financier n'est pas prise », a noté le PDG. Mais avoir un allié a des avantages politiques s'il faut un jour négocier avec l'Etat, comme à Nantes-Atlantique où la chambre de commerce et d'industrie locale est dans le consortium concessionnaire.

Les concessions aéroportuaires représentent 3,8% du chiffre d'affaires de Vinci contre 0,8% en 2013, le groupe y a investi cinq milliards d'euros en cinq ans et quels que soient leurs aléas, elles restent sa priorité stratégique car l'aérien est en plein boom. « En moyenne mondiale, le trafic passagers des aéroports progresse deux fois plus vite que le PIB », a rappelé le responsable de cette activité chez Vinci, Nicolas Notebaert. Voire plus : au premier semestre, le trafic passagers a encore grimpé de 9,3% dans les 36 aéroports de Vinci et la croissance, à Nantes, est à deux chiffres.

Myriam Chauvot