

SNC-LAVALIN

gère désormais 16 aéroports en France

Le groupe a engrangé en décembre quatre nouveaux contrats de gestion à Nîmes, Reims, Troyes et Annecy. Il vise cinq autres villes en 2013

La fin d'année a été fructueuse pour SNC-Lavalin. Le groupe, qui gère pour les collectivités plusieurs aéroports régionaux en délégation de service public, vient d'engranger quatre contrats (Nîmes, Reims, Troyes, Annecy), des marchés totalisant 80 millions d'euros. Il compte désormais à son actif 16 sites en France, qu'il aménage, entretient et développe, moyennant une enveloppe de plus de 400 millions d'euros et l'embauche de 500 salariés : Le Havre, Mayotte, Saint-Martin-Grand-Case, Paris-Vatry, Tarbes, Cherbourg, Angoulême, Rouen, Tours, Toulouse- Francazal, Vannes et Chalon-sur-Saône. Soit plus de la moitié du parc concédé par délégation au privé (une trentaine d'aéroports sur 155).

« Nous sommes le premier opérateur privé français en nombre d'aéroports », affirme son vice-président Europe chargé des concessions aéroportuaires, Youssef Sabeh. Pas en volume cependant : face à SNC-Lavalin quelques mastodontes (Vinci, Veolia, Kéolis...) ont décroché des aéroports plus importants.

Le modèle économique reste fragile

SNC-Lavalin peut toutefois se prévaloir d'un autre titre, celui de pionnier : en 1998, le groupe fut le premier à décrocher la concession d'un aéroport, celui de Paris-Vatry. « Depuis, les choses ont beaucoup changé ! En 2004-2005, avec la décentralisation, les collectivités locales se sont vues transférer la gestion des aéroports, et, aux prises avec un métier qu'elles ne connaissaient pas, s'en sont remis aux opérateurs privés. Maintenant, elles ont appris. Dans la phase qui s'ouvre, qui est celle du renouvellement des concessions de service public, elles sont plus exigeantes. Elles veulent qu'en plus de la gestion, que notre projet participe à l'attractivité du territoire. C'est une tendance que l'on retrouve dans toute l'Europe », soutient Youssef Sabeh. C'est le cas à Paris-Vatry, ou à Toulouse-Francazal.

Reste que le modèle économique est fragile : nombre de ces aéroports ne parviennent à l'équilibre que grâce à des subventions contractualisées. « Mais ils fonctionnent bien et ces subventions sont d'autant plus supportables qu'ils ont une mission de service public », défend Youssef Sabeh. C'est notamment le cas de l'aéroport de Tours, qui dope les visites des châteaux de la Loire. Comme ailleurs, l'arrivée des compagnies low cost a été salvatrice : avec 170.000 passagers, l'aéroport est en hausse de 40 %.

SNC-Lavalin ne compte pas en rester là : en 2013, le groupe s'est porté candidat à cinq appels d'offres, dont quatre nouveaux sites (Chambéry, Dijon, Toulon, Bergerac). Le groupe suit aussi avec intérêt le dossier des gros aéroports régionaux, dont le capital pourrait être partiellement ouvert après le départ de l'Etat. SNC-Lavalin, qui ne gère que des sites de taille moyenne - le plus gros, Tarbes, compte 500.000 passagers - sera-t-il candidat à la gestion ? « Nous avons la capacité de gérer de grands projets et avons la motivation », affirme Youssef Sabeh.