

Aéroport : bras de fer

L'État va vendre ses parts (60 %). Les collectivités locales et la CCI veulent pouvoir peser sur le choix du repreneur. Mais Emmanuel Macron ne l'entend pas ainsi. Les parties doivent se voir mardi...

Une partie de bras de fer s'est engagée autour de la vente des aéroports de Nice, Cannes et Saint-Tropez. On le sait depuis un an et la promulgation de la loi Macron, l'État va vendre ses parts dans la société aéroportuaire. Les actionnaires minoritaires que sont la Région, le Département, la Métropole et la CCI ont immédiatement fait savoir qu'ils voulaient avoir un droit de regard sur le choix du futur propriétaire de cet « outil stratégique pour le développement de la Côte d'Azur ».

Le ministre de l'Économie Emmanuel Macron avait promis que les acteurs locaux seraient associés au processus local. Pour autant, l'avis des institutionnels azuréens ne sera que consultatif. C'est écrit noir sur blanc dans le cahier des charges qui fixe les règles de la vente adressée le 1^{er} février dernier aux acteurs locaux.

Rendez-vous au sommet le mardi 1^{er} mars

Marque de la défiance du ministre ou manque de délicatesse, ce dernier a fixé un délai d'à peine 15 jours aux collectivités azuréennes pour amender ce document



L'État veut garder la main sur la vente de cet outil pourtant stratégique pour la Côte d'Azur. (Ph. R. Ray)

de 48 pages. D'où la levée de bouclier du président de la Métropole et de la Région, Christian Estrosi, du patron de la CCI, Bernard Kleynhoff, et du président de l'assemblée départementale Éric Ciotti. Ils feront bloc mardi prochain dans le cabinet d'Emmanuel Macron pour tenter d'infléchir la position du ministre. Mais est-ce encore possible? Les acteurs lo-

caux, maire de Nice en tête, l'espèrent. Le gouvernement, lui, veut rester maître de cette vente à un milliard d'euros. C'est ce que pourrait rapporter, a minima, la cession des parts de l'État dans les plateformes azuréennes. De quoi aiguïser certains appétits... Y compris locaux. Le Département n'exclut désormais plus de vendre les 5 % d'actions qu'il détient

lui aussi. Mais, sous conditions (lire ci-dessous).

Si ce n'est que les collectivités locales n'ont guère les moyens, du moins financiers, de peser sur cette transaction. À moins de mobiliser l'opinion publique. Christian Estrosi l'avait fait, dès février 2015, au travers d'un référendum qui avait rassemblé plus de 36 000 électeurs niçois et recueilli 97,2%

de « non à la privatisation ». La vente de l'aéroport semble pourtant inéluctable aujourd'hui. D'où l'idée de quelques-uns de transformer cette force d'opposition en énergie positive.

Mobilisation citoyenne?

Pourquoi les Azuréens ne s'offriraient pas l'aéroport, ou tout au moins un droit de regard sur son avenir? Plusieurs opérations de crowdfunding tentent de lever un financement participatif. Un cabinet d'experts comptables niçois essaie quant à lui de fédérer les entrepreneurs azuréens.

Pour l'heure ces solutions alternatives peinent à émerger. Sans doute à cause du prix colossal de cette vente. Même si l'objectif n'est évidemment pas de collecter un milliard d'euros. Mais, de mobiliser suffisamment de monde pour peser politiquement auprès du ministre et des futurs acquéreurs.

Textes :
ÉRIC GALLIANO
egalliano@nicematin.fr
ET GUILLAUME BERTOLINO
gbertolino@nicematin.fr

Questions à Éric Ciotti, président du Département

Éric Ciotti : « Vendre, pourquoi pas? »

Le 1^{er} mars prochain, le président du Département Éric Ciotti rencontrera Emmanuel Macron pour lui faire part de ses remarques sur le cahier des charges. Actionnaire à hauteur de 5 %, le Département entend bien peser sur le choix de l'acheteur et... peut-être vendre tout ou partie de ses parts.

Quelles sont vos principales remarques sur ce document?
Il faudra que les petits

actionnaires que sont les collectivités puissent échanger avec les candidats avant l'offre finale. Pour que la décision qui sera retenue ne pèse pas sur nos territoires. Il faudra également une minorité de blocage d'au moins un tiers du tour de table. Le maintien d'un centre de décision niçois, un engagement sur 10 ans des acquéreurs et le respect de ceux pris notamment sur les travaux du tramway font

partie des remarques que j'ai transmises au ministre.

Vous êtes donc vendeur?
Je suis de droite et je crois en l'économie libérale. Je ne suis pas contre le fait de confier à un acteur du privé la gestion d'un outil d'utilité publique. Et si j'ai connaissance de l'acquéreur et qu'il me semble sérieux pour notre territoire, je peux lui céder les parts du Département. Pour information, j'ai proposé aux autres collectivités (Région,



(Photo J.-S. G.-A.)

Métropole et CCI) d'acquiescer tout ou partie de nos actions. Personne ne m'a encore répondu.

À quoi servirait l'argent?
Ces quelques dizaines de millions d'euros pourraient réduire la dette du Département. Ou, en ces temps particulièrement difficiles, à mettre en place une relance de l'investissement.

Un avis purement « consultatif »

Le projet de cahier des charges est clair : les actionnaires minoritaires et les collectivités territoriales concernées ne pourront intervenir qu'à deux reprises dans la procédure de cession. Au début, lors du dépôt des offres initiales pour faire part de leurs doléances aux candidats qui se sont déclarés. Mais, les desiderata des acteurs locaux ne seront en rien contraignants pour ces derniers. In fine, les actionnaires minoritaires pourront

donner leur avis sur les offres finales des candidats. Mais cet avis sera purement « consultatif ». Pour ceux qui n'auraient pas compris le cahier des charges précise qu'« en tout état de cause, le ministre de l'Économie demeurera à tout moment seul compétent pour décider de la suite à donner à la procédure de transfert et désigner un acquéreur ». Les acteurs locaux ont donc leur mot à dire, mais il est loin d'être prépondérant.

Des garde-fous pour éviter les dérives

Le projet de cahier des charges tente de limiter les dérives. Mais certaines de ses préconisations ne sont pas contraignantes. Nul doute que les avis émis par l'État pèseront néanmoins sur le choix de l'heureux élu.

► Les taxes aéroportuaires risquent-elles d'augmenter?

Dans le projet de cahier des charges qui sera soumis aux candidats, l'État rappelle que ces redevances sont encadrées juridiquement. Il rappelle aussi que la société qui

gère actuellement l'aéroport s'est engagée, en juin 2015, à geler le montant de ces redevances pour les 10 ans à venir dans le cadre du « contrat de compétitivité territoriale ». Les passagers ne devraient donc pas avoir de mauvaise surprise.

► L'emploi est-il menacé?

Les plateformes aéroportuaires de Nice et de Cannes - Mandelieu emploient directement 570 salariés. À quelle sauce vont-ils être mangés? A priori, dans le cadre d'une cession, le repreneur est contraint

de reprendre l'ensemble des contrats de travail. Toutefois, l'État entend bien demander à chaque candidat « ses propositions en termes de politique salariale » ainsi que ses « perspectives d'évolution de l'emploi » directement « au sein de la société », mais aussi indirectement « dans les bassins d'emplois concernés ». Le volet social pèsera sans doute lourd dans la balance.

► Et en matière de fiscalité?

La future société aéroportuaire ne pourra pas domicilier son siège social dans

un paradis fiscal. « Nous avons mis des garde-fous pour garantir la transparence financière », insiste la sénatrice Dominique Estrosi-Sassone qui a déposé trois amendements sur le projet de loi Macron. Ainsi, pour l'anecdote, l'acquéreur ne pourra pas se payer l'aéroport en cash. Il devra effectuer un virement et apporter des garanties bancaires. Toutefois, il pourra domicilier sa société mère dans n'importe quel pays de l'OCDE ou de l'Union européenne... Et donc échapper en partie à la fiscalité française.

entre actionnaires



Le futur acquéreur devra justifier d'une expérience de deux ans dans la gestion aéroportuaire d'une plateforme ayant un trafic commercial supérieur à 7 millions de voyageurs par an. (Photo Jean-Sébastien Gino-Antomarchi)

Financement pas encore très participatif

Puisque la mode est au financement participatif certains ont imaginé lever des fonds directement auprès du grand public. C'est le cas notamment de la plateforme de crowdfunding Wiseed. Il faut dire que cette société de financement participatif bénéficie d'une certaine expérience en la matière. Elle avait réussi à collecter près de 20 millions d'euros de promesse de dons lors de la vente de Toulouse - Blagnac. « Il ne s'agissait que d'un sondage, précise Michel Kaluszynski, l'un des associés de Wiseed. Mais, cela avait démontré une certaine appétence du public puisque plus de 9000 personnes s'étaient manifestées... Et ça avait attiré l'attention des politiques car le président de l'assemblée départementale nous avait conviés à un tour de table sur la vente des 10,1 % de parts que détenait encore l'État. » Fort de son expérience, Wiseed n'entend pas se lancer dans l'aventure niçoise sans le soutien d'une collectivité locale. « Nous avons eu des contacts avec le cabinet du maire de Nice jusqu'en juin, mais depuis plus rien. On attend », souffle Michel Kaluszynski. Pendant ce temps, l'association de défense et protection aéroport de France, présidée par un entrepreneur azuréen de 39 ans, Brice Fogliami, a déjà lancé son propre sondage sous forme d'une pétition. L'ADPAF affirme avoir recueilli près de 3500 signatures qui pourraient se transformer en autant de contributions financières. « Ça peine à décoller », reconnaît M. Fogliami. Même si l'objectif n'est évidemment pas de lever 1 milliard d'euros. « L'idée, c'est d'arriver à peser sur le futur repreneur pour obtenir une place au sein de la gouvernance et ainsi faire entendre la voix des usagers », résume Michel Kaluszynski.

Les candidats devront avoir les reins solides

Bien sûr les candidats devront présenter leur projet industriel qui prévoit « le développement du trafic », « l'extension des capacités » de l'aéroport, l'amélioration de « la qualité de service » et de la « sécurité ». Évidemment, ils devront exposer leur politique sociale en matière « d'évolution de l'emploi ». Ils devront répondre aux exigences stratégiques inhérentes à la gestion d'un aéroport tant au « plan national » que localement en terme « d'attractivité et de développement économique et touristique ». Mais, surtout, ils devront montrer patte blanche... Avant tout financièrement.

Au moins 350 M€ de fonds propres

Ainsi, ne pourront candidater que les sociétés ou consortium

(groupement de plusieurs sociétés) qui disposent de plus de 350 M€ de fonds propres et qui gèrent déjà plus de 800 M€ d'actifs. Autant dire que de telles capacités ne sont pas à la portée du premier venu. D'autant que l'État, au travers du cahier des charges provisoire, formule une seconde exigence forte : les candidats devront également justifier d'une expérience forte en matière aéroportuaire. Ils doivent soit avoir déjà géré une plateforme ayant un trafic commercial de plus de 7 millions de passagers depuis deux ans, soit en être actionnaire à hauteur de plus de 20 %. Ce quota est ramené à 10 % s'ils sont au capital d'une plateforme depuis plus de quatre ans, mais à condition cette fois qu'elle ait un trafic supérieur à 15 millions de passa-

gers annuels. De quoi exclure tout investissement purement spéculatif. L'État fait d'ailleurs obligation aux candidats de s'engager durablement. Ils ne pourront pas revendre leur acquisition durant les cinq années qui suivront la cession, si ce n'est qu'en cas de force économique majeure et avec l'assentiment express du gouvernement français.

Un actionnaire chinois qui se volatilise

L'État ne veut manifestement pas renouveler l'expérience de Toulouse - Blagnac. L'aéroport avait été cédé en décembre 2014 à une société chinoise de gestion d'autoroute dirigée par Mike Poon. Mais, l'homme avait mystérieusement disparu au lendemain de la transaction. Cer-

tains le donnaient en fuite, d'autres l'imaginaient sous les verrous pour une sombre affaire de corruption. L'actionnaire chinois n'a depuis refait surface, du moins en France, qu'au travers d'un courrier où il annonçait sa démission du conseil de surveillance de l'aéroport toulousain ! C'est le genre d'aventures que redoutent les élus azuréens. Au travers de plusieurs amendements, la sénatrice Dominique Estrosi-Sassone, a tenté de limiter au maximum les risques d'errements financiers. Mais, comme deux assurances valent mieux qu'une, les maires et présidents des collectivités concernées aimeraient néanmoins choisir le futur repreneur et conserver – on ne sait jamais – une minorité de blocage au sein de la future société aéroportuaire.

Et pourquoi pas un consortium azuréen ?

À la tête d'un cabinet d'experts comptables qui emploie plus de 80 collaborateurs à Nice, mais aussi Antibes, Grasse, Puget-Théniers et Paris, le moins que l'on puisse dire de Michel Cibelly c'est qu'il sait compter. Il sait donc mieux que quiconque qu'on ne trouve pas un milliard d'euros sous le sabot d'un cheval. D'autant que ses analyses financières laissent entrevoir un prix de cession pour l'aéroport de Nice de « vingt fois l'EBE ». L'excédent brut d'exploitation de la société gestionnaire ayant dépassé les 100 M€ en 2015, le prix à payer serait donc plutôt de deux milliards selon cet expert. Cette estimation ne doit rien au hasard. Très vite Michel Cibelly s'est penché sur le dossier : « Nous avons constitué une équipe de travail avant même que la loi Macron ne soit promulguée ». Et dès janvier 2015 l'expert-comptable



Avec la société Matisse, Michel Cibelly veut fédérer les entreprises locales pour candidater au rachat de l'aéroport. (Photo François Vignola)

niçois déposait les statuts de Matisse, une société dont chaque action vaut 1000 euros.

« Une extraordinaire aventure »

Son objectif ? Fédérer les entreprises azuréennes pour qu'elles investissent dans Matisse pour candidater au rachat de l'aéroport. Pour l'heure aucune

n'a sorti son carnet de chèque. Mais, Michel Cibelly ne désespère pas. « Tout le monde s'accorde à dire qu'il faut conserver un ancrage local. Mais nous, nous ne nous contentons pas de le dire. Nous nous en donnons les moyens ». L'expert-comptable estime avoir pris une longueur d'avance avec sa société Matisse et grâce à ses compétences professionnelles. « Lorsqu'un candidat ou les pouvoirs publics voudront concrétiser cet ancrage local ils se tourneront vers ce qui existe. Jusqu'à preuve du contraire nous sommes les seuls sur le marché... » Et à ce moment-là les actions de Matisse ne vaudront peut-être plus 1000 euros. Toutefois, si aucun des candidats ne veut s'attirer les faveurs du tissu économique local Matisse ne vaudra plus rien. Mais, pour Michel Cibelly cela restera « une extraordinaire aventure ».

URSSAF
Provence-Alpes-Côte d'Azur

L'Urssaf reçoit exclusivement sur rendez-vous

Connectez-vous sur contact.urssaf.fr pour trouver la réponse à votre question ou prendre rendez-vous.

Votre conseiller Urssaf vous rappelle sous 48 heures.

Votre entretien sera préparé, donc plus efficace, et rapide, sans attente.

PRENDRE RENDEZ-VOUS

contact.urssaf.fr