

FINANCES

Combien coûterait la rénovation de Nantes-Atlantique et qui paierait ? Ce projet serait-il plus ou moins rentable/déficitaire que celui de Notre-Dame-des-Landes ? Comment pourrait-il être financé ?

L'analyse précise du plan de financement du projet de NDL conçu par AGO-Vinci sur 55 ans et l'écriture d'un plan de financement aussi détaillé pour le maintien et la rénovation de Nantes-Atlantique ont permis d'apporter des réponses à ces questions, même s'il est assez illusoire de bâtir des projets précis sur des périodes aussi longues.

Au-delà du montant de 556 millions d'euros annoncé pour le projet d'aéroport et son barreau routier (cf. contrat de concession*), bien d'autres chiffres apparaissent lors d'une analyse approfondie.

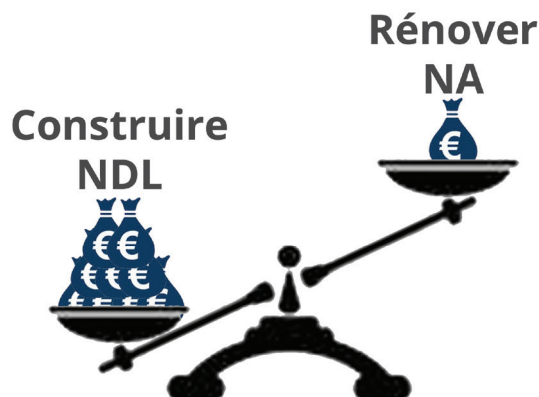
D'abord, une heureuse surprise : si l'État arrêta le projet NDL, le coût de résiliation du contrat de concession ne s'élèverait pas à des montants astronomiques comme cela a pu être dit. D'après les termes du contrat, ce coût se situerait entre 150 et 250 millions d'euros.



Ensuite, une nouvelle intéressante : conserver Nantes-Atlantique en le rénovant coûte 8 à 10 fois moins cher que de construire Notre-Dame-des-Landes.

Ont été comparés sur la période 2016-2067 :

- D'une part, l'optimisation de NA à partir des coûts chiffrés par les autres groupes de travail de l'Atelier citoyen (aérogare, parkings, piste, transports en commun...)
- D'autre part, les coûts de réalisation de NDL + tram train + son déficit d'exploitation + un franchissement de la Loire (la LGV n'a pas été incluse, le coût du maintien de la piste actuelle pour Airbus non plus).



* Montant hors taxe en euros 2006 annoncé pour la phase initiale d'un aéroport pour 4 à 5 millions de passagers.

Enfin, un bilan a été dressé pour chaque acteur du projet NDL : qui gagnerait au maintien de Nantes-Atlantique ? Qui y perdrait ? Étonnamment, **tous les acteurs engagés dans le projet NDL seraient gagnants si le projet était abandonné au profit du maintien de Nantes-Atlantique. Les plus grandes gagnantes seraient les collectivités locales qui dépenseraient 20 fois moins d'argent.** Le projet NDL pèse en effet très lourd sur leurs finances du fait de ses deux projets liés : le tram-train et le pont sur la Loire, 920 millions d'euros au total. Avec l'abandon de ce projet, elles ne déboursaient plus que 47 millions d'euros (extension du tramway pour Nantes-Atlantique). AGO gagne de l'argent dans les deux cas de figure mais ses dividendes seraient plus importants en restant à Nantes-Atlantique. L'État aussi gagne de l'argent dans les deux cas, surtout via l'impôt sur les sociétés, mais il en gagne plus dans la solution du maintien de NA, même en tenant compte des frais de résiliation maximum (250 millions d'euros).

Si Nantes-Atlantique est conservé, AGO et l'État gagnent plus d'argent qu'en construisant NDL et les collectivités locales évitent de nombreuses dépenses.

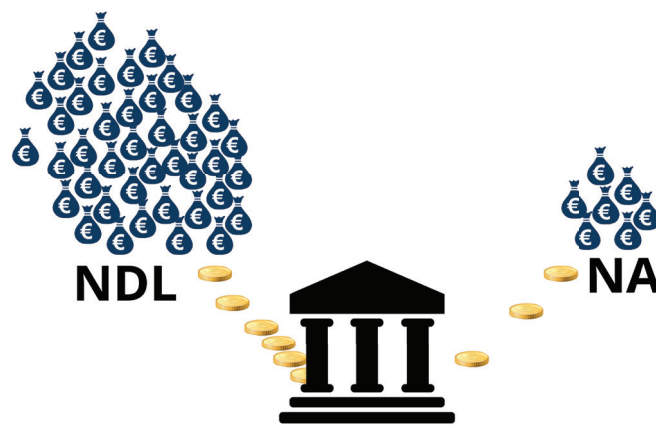
(en millions d'euros constants 2016)	NDL	NA
Subvention à AGO	-85	
Tram-train (investissement et déficit sur 55 ans)	-316	
Raccordement routier	-46	
Pont sur la Loire	-476	
Extension tramway		-47
Bilan pour les collectivités	-923	-47

Le coût global du projet NDL serait très élevé pour les collectivités locales. Le dépassement des coûts de construction de NDL n'affecterait pas les collectivités locales.

Site de l'Atelier Citoyen :
www.ateliercitoyen.org

L'intégralité de cette étude est disponible dans le cahier de l'Atelier Citoyen : FINANCES.

En cas d'abandon du projet NDL au profit du maintien de Nantes-Atlantique, un groupe d'acteurs y perdrait, les banques, dont les gains seraient 10 à 20 fois moins importants.



Les banques, seules perdantes au maintien de NA.

(en millions d'euros constants 2016)	NDL	NDL (+45 %)*	NA
Recettes d'activité	4677	4 677	4 677
Dividendes perçus AGO	1 099	816	1 487
Bilan pour l'État	425	263	492
Bilan pour les collectivités	-923	-923	- 47



(*) Hypothèse réaliste de dépassement des coûts de construction de NDL de 45%, légèrement au dessus de la moyenne européenne des dépassements pour ce type de projet (40%) du fait du sol humide.

