


Aéroport International  
ATELIER  
CITOYEN  
Nantes-Atlantique

# FINANCES



LES CAHIERS  
DE  
L'ATELIER  
CITOYEN

En mémoire de Michel Tarin qui, dès 2002, réfléchissait avec Solidarité-Ecologie au réaménagement de Nantes-Atlantique comme alternative au projet de Notre-Dame-des-Landes.

### **Auteurs des cahiers, membres, soutiens et sympathisants de l'Atelier Citoyen :**

Nombreux sont ceux à qui ces cahiers doivent beaucoup : pour leurs contributions, pour leur soutien généreux, pour leur aide précieuse, pour leur collaboration sans faille, pour leur dévouement désintéressé.

(par ordre alphabétique) : Dominique Badier, Jacques Bankir, Jacques Bernard, Claude Bord, P.B., Antoine Chauvet, D.C., Lila Dida, Arnaud du Crest, C.D., G.D., P.D., Jean-Paul Duguy, Catherine Esnee, Franco Fedele, Ivan Fouquet, Richard Franck, J.F., Reno Geng Ortoli, Émilie Girard, Alain Grandguillot, Philippe Guigon, Gabriel Guillet, M.G., P.G., Brigitte Heridel, Joel Heridel, J-L.H., Mercerolle Jacky, Benoit Jounot, Geneviève Leboutoux, Florence Loquais, Thierry Masson, Anthony Meignen, Odile Meunier, François Nicolas, Franck Nicolon, Patrick Nicolon, Bernard Onno, Catherine Pajot, Philippe Peneau, Daniel Pissère, J.P., Jean-Marie Ravier, Jacques Robin, Jean Robineau, ChrysteLe Savatier, Hervé Thébaud, Michel Thomazeau, B.T., Françoise Verchère.

Les cahiers ont bénéficié du projet NEXUS pour la desserte de Nantes-Atlantique par trains TER et intercités mis à disposition par Annie Le Gal La Salle et Bernard Fourage ; ils ont aussi bénéficié des recherches du Labo Meta Urbain sur la Ville de Bouguenais, ainsi que des études considérables réalisées par le Cédpa depuis de nombreuses années sur l'aéroport de Nantes-Atlantique.

Sans oublier toutes celles et ceux qui ont préféré garder l'anonymat ou dont nous n'avons pas reçu l'autorisation de diffuser le nom.

**Qu'elles/ils soient toutes, tous, et chacun, très chaleureusement remercié(e)s.**

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b>	<b>05</b>
<b>Partie 1 : Ce que coûte vraiment le projet NDL et comment il est financé</b>	<b>06</b>
<b>Partie 2 : Ce que coûte la solution alternative : optimisation de NA et comment elle est financée</b>	<b>12</b>
<b>Partie 3 : La comparaison des deux projets</b>	<b>16</b>
<b>Conclusion</b>	<b>19</b>
<b>Lexique</b>	<b>20</b>
<b>Annexes</b>	<b>21</b>



# INTRODUCTION

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 ?

Pour répondre à ces questions, le groupe de travail Finances de l'Atelier Citoyen a analysé le plan de financement du projet NDL conçu par AGO-Vinci et a bâti un plan similaire pour le projet alternatif, la rénovation de Nantes Atlantique.

Pour pouvoir comparer les deux projets, la construction d'un nouvel aéroport (incluant les autres investissements afférents) et l'optimisation de l'aéroport existant, le groupe de travail Finances a utilisé les outils d'AGO et de l'Etat, à savoir le plan d'affaires, même s'il est bien clair qu'il est tout à fait illusoire de dire ce que seront ces projets dans 20 ans ou plus.



# PARTIE 1.

# CE QUE COÛTE VRAIMENT LE PROJET DE NDL ET COMMENT IL EST FINANCÉ

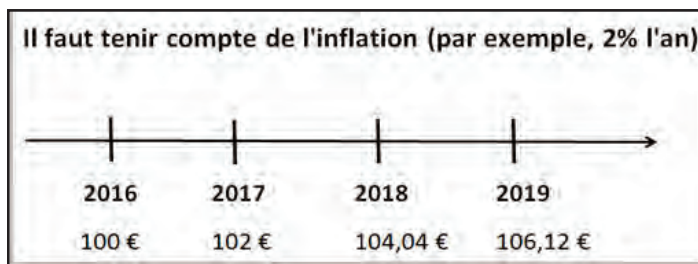
**Coût financier.** Combien coûte le projet de l'Etat?

## Calculer l'ensemble des sommes en jeu

L'annexe 18 (annexe 1 de ce rapport) du contrat de concession entre AGO (Vinci) et l'Etat présente le plan d'affaires prévu par AGO de 2009 à 2067 avec pour chacune des 55 années du contrat (2012 à 2067), les montants prévus, en millions d'euros courants\*<sup>1</sup>, pour la majorité des 200 lignes du plan d'affaires<sup>2</sup> : recettes, investissements (constructions), frais de fonctionnement, impôts, emprunts, remboursements, etc.

Pour connaître les montants globaux prévus, il est possible de faire la somme des montants annuels des années concernées pour chacune des lignes, mais **ces sommes qui totalisent des euros courants n'ont pas grand sens sur une longue période**. Un euro 2016 n'équivaut pas un euro 2024, encore moins un euro 2042 ou 2067.

Pour avoir une idée correcte des montants totaux déboursés sur cette longue période, il convient de **ramener tous les montants dans la même unité, celle qui a été choisie est l'euro 2016**. On a donc converti les sommes indiquées dans le plan d'affaires en euros constants\* 2016 en appliquant un taux d'inflation\* proche des taux actuels : 2 % par an. Ainsi 102 « euros\_2017 » équivalent à 100 « euros\_2016 », 104,04 « euros\_2018 » équivalent à 100 « euros\_2016 », etc.



Rapporter les sommes en euros constants 2016.

<sup>1</sup>. Les astérisques renvoient à des définitions dans le lexique page 20.

<sup>2</sup>. Le compte de résultat du plan de financement d'AGO pour NDL figure en euros courants puis en euros constants 2009 ou 2010 ; le groupe de travail a ajouté des lignes de totaux en bas du plan d'affaires

Là où cela était possible et notamment pour ce qui nous intéresse particulièrement, les financements apportés par les différentes parties prenantes, **les sommes totales sont calculées en euros constants 2016.**

Pour certains montants, cela n'a pas été possible faute de calendrier de financement et de réalisation. C'est le cas de :

- La partie du projet NDL prise en charge par l'Etat (barreau routier et équipements de navigation aérienne) : ces investissements sont prévus sur quelques années, cela n'a pas trop de conséquences. On a toutefois **rapporté les euros constants 2006 du contrat de concession en euros constants 2016** pour avoir des montants comparables aux autres données calculées.
- Les projets connexes au projet d'aéroport : tram-train, pont sur la Loire. On peut considérer que les ordres de grandeur affichés sont établis à la date de 2015 et restent des ordres de grandeurs en euros constants 2016.

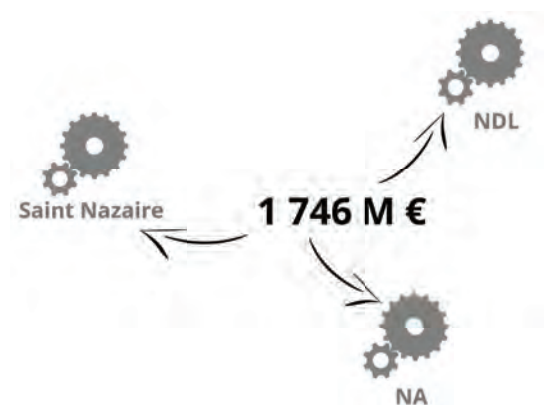
Par contre, les **estimations de coûts du tram-train** avec la part à charge de la collectivité ayant fait l'objet d'un pré-chiffrage pour le Syndicat mixte aéroportuaire<sup>3</sup>, il a été possible de calculer **le total de la part de la collectivité, sur la période considérée, en euros constants 2016 : 114 pour l'investissement, et 202 pour le déficit de fonctionnement soit un total de 316 millions**, montant qui n'est pas à négliger.

## Coûts opérationnels pour NDL (fonctionnement)

Les coûts opérationnels constituent l'essentiel des coûts de fonctionnement. Dans le plan d'affaires d'AGO pour NDL, ils ne sont pas détaillés. AGO ne distingue pas, par exemple, la part liée aux rémunérations des employés.

Le total de ces coûts opérationnels est chiffré à 1 746 M euros constants 2016 pour le projet NDL pour la période 2016 – 2067. Ils couvrent :

- La gestion de l'aéroport de Saint-Nazaire ;
- La gestion de l'aéroport de Nantes-Atlantique (2016 à 2017) ;
- La gestion du futur aéroport (2018 à 2067).



<sup>3</sup>. Premiers résultats de l'étude Systra. Les résultats finaux communiqués en juin 2015 restent dans les mêmes ordres de grandeurs, mis à part la part des coûts de fonctionnement à charge de la collectivité, extrêmement optimiste. Le groupe a opté pour une part à charge de la collectivité de 64 % qui correspond à la moyenne pour ce type de transports publics.

## Coûts de construction du projet NDL pour la partie sous la responsabilité d'AGO

Le plan d'affaires prévu par AGO concerne les travaux suivants :

- La construction d'un aéroport à NDL (2011 à 2017) ;
- Les constructions d'extensions ultérieures à NDL, en lien avec l'augmentation du trafic (2022-2023 ; 2029-2030 ; 2036-2037 ; 2043-2044 ; 2051-2052).

Le fait qu'AGO ait la responsabilité de ces opérations (maître d'ouvrage), ne signifie pas qu'il en soit l'unique financeur. L'Etat et les collectivités participent à ce financement.

Les **coûts initiaux** du plan d'AGO (deux premières lignes du tableau) sont financés de différentes façons :

- Les actionnaires d'AGO (Vinci) ;
- Les emprunts bancaires ;
- AGO avec les bénéfices d'exploitation issus de la gestion de Nantes Atlantique depuis 2011 ;
- Les subventions de l'Etat ;
- Les subventions des collectivités locales.

Intéressant au passage de constater que les frais des montages financiers<sup>4</sup> représentent 10,6 % du montant total de l'opération ! **Les coûts ultérieurs** sont eux financés par de l'emprunt bancaire.

Partie AGO - Construction du projet NDL sur 2012-2067	M euros courants	M euros constants 2016
Coûts de construction - investissements initiaux	365	362
Frais de montages financiers - investissements initiaux	70	72
Dépenses de renouvellement - investissement initiaux	184	101
Coûts de construction - expansions	337	212
Frais de montages financiers - expansions	20	12
Dépenses de renouvellement - expansions	66	32
<b>TOTAL</b>	<b>1 042</b>	<b>791</b>

Les coûts de construction de NDL pour la partie sous la responsabilité d'AGO (en millions d'euros courants\* et constants\*)

## Coûts de construction du projet NDL pour la partie sous la responsabilité de l'Etat

Nous ne disposons pas de données aussi détaillées pour la partie du projet pour laquelle l'Etat est maître d'ouvrage (barreau routier et équipements de navigation aérienne). On se réfère aux montants annoncés dans le contrat de concession que l'on actualise avec l'évolution des prix 2006-2015 (+13,3 %).

**Ces coûts initiaux** sont financés par l'Etat et les collectivités locales.

A priori, il n'est pas prévu que l'Etat et les collectivités participent au financement des investissements des extensions futures de NDL. Néanmoins, l'article 59 du contrat de concession indique que si c'est l'Etat qui demande un investissement supplémentaire, il devra dédommager AGO pour cet investissement. L'Atelier citoyen a choisi toutefois de ne pas intégrer d'éventuels futurs financements publics sur la plateforme aéroportuaire.

Partie Maître d'ouvrage ETAT - Construction du projet NDL - investissement initiaux	M euros courants	M euros constants 2016
Barreau routier	81	92
Tour de contrôle et autres équipements de navigation <sup>5</sup>	34	38,5
<b>TOTAL partie sous responsabilité Etat</b>	<b>115</b>	<b>130,5</b>

Les coûts de construction de la partie de NDL sous la responsabilité de l'Etat (en millions d'euros 2006 et en millions d'euros 2016)

<sup>4</sup>. Ligne 2 et 5 du tableau.

<sup>5</sup>. Intitulé simplifié dans la suite du rapport en "tour de contrôle".



## Autres coûts liés au projet NDL

D'autres projets sont liés, plus ou moins directement, au projet d'aéroport à NDL. Ils seraient sans doute tous payés par l'**argent public** et n'ont toujours pas été budgétisés.

A l'exception du coût du tram-train qui est estimé, les autres coûts sont des ordres de grandeurs basés sur des projets similaires. Ces ordres de grandeurs sont valables en 2016.

**Parmi ces autres coûts, le groupe de travail a choisi de conserver ceux qui seraient les plus probables en cas de réalisation du projet NDL :**

- Le coût de construction de la ligne de tram-train (prévue 5 ans après l'ouverture de la plateforme aéroportuaire) ;
- La part de son coût de fonctionnement à charge des collectivités ;
- Le coût d'un pont pour franchir la Loire.

Coûts de construction	Montants
Ligne ferroviaire Nantes-Rennes	2 000
Raccordement de NDL à la ligne Nantes-Rennes	1 000
Ligne tram-train	114
Gare à l'aéroport	? <sup>6</sup>
Franchissement de la Loire	480 <sup>7</sup>

Coûts de fonctionnement	Montants
Maintien de la piste pour Airbus	?
Deficit tram-train (en euros constants 2016 sur toute la période)	202
Forces de police	déjà 3...

Estimation des autres coûts liés au projet NDL (en millions d'euros 2016 hors taxes).

## Recapitulatif des coûts de construction de NDL et des projets liés

On s'intéresse aux différentes parties du projet NDL global, c'est-à-dire incluant les deux principaux projets connexes, ligne de tram-train et pont sur la Loire, et on dresse un tableau récapitulatif des coûts de construction, en fonction des différents maîtres d'ouvrage.

A l'heure actuelle, on ne sait pas si l'Etat participerait au financement des ouvrages dont les collectivités seraient maîtres d'ouvrage, le tram-train et le pont sur la Loire. On considère que les collectivités seraient les seuls financeurs. La répartition figure dans le tableau suivant.

	Maître d'ouvrage	Financeurs		
		AGO	Etat	Collectivités
Plateforme	AGO	x	x	x
Tour de contrôle	Etat		x	
Barreau routier	Etat		x	x
Tram-train	Collectivités			x
Pont sur la Loire	Collectivités			x

Maîtrises d'ouvrage et des financeurs des différentes parties du projet NDL global, hors LGV (en millions d'euros 2016 hors taxes).

<sup>6</sup>. Le coût de la gare TGV de l'aéroport de Lyon Saint Exupéry était de 750 millions d'euros en 2000.

[http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare\\_de\\_Lyon-Saint-Exup%C3%A9ry\\_TGV](http://fr.wikipedia.org/wiki/Gare_de_Lyon-Saint-Exup%C3%A9ry_TGV)

<sup>7</sup>. Le coût du pont de Normandie est de 305 M + 233 M pour les accès (euros 1996), soit environ 670 M euros 2016.

Les coûts de construction du plan d'affaires AGO ne prennent pas en compte un éventuel dépassement. **Pour avoir une vision plus réaliste du projet, l'Atelier Citoyen a ajouté une hypothèse dans laquelle les coûts de construction prévus pour NDL subissent un dépassement de 45 %.** Cette hypothèse paraît réaliste dans la mesure où le montant moyen des dépassements de coûts pour ce type de projet en Europe est de 40 %<sup>8</sup> et que le sol de zones humides de Notre-Dame-des-Landes ne facilitera pas ce type de construction.

Le tableau récapitulatif des coûts d'investissements du projet NDL global est donc présenté avec trois colonnes de coûts : en millions d'euros courants (pas grand sens pour les investissements programmés au-delà de 6 ou 7 ans), en millions d'euros constants 2016 sans dépassements et en millions d'euros constants 2016 avec un dépassement de 45 %.

Maître d'ouvrage	Éléments	M euros courants	Sans dépassements	Avec dépassement +45 % <sup>10</sup>
Aéroport Grand Ouest	Investissement initiaux	435	434	629 <sup>10</sup>
	Renouvellement et expansions	608	357	518 <sup>10</sup>
Etat	Tour de contrôle - raccordement routier	115 (1)	131	148 <sup>10</sup>
Collectivités locales	Investissement tram-train	120	114	114
	Franchissement de la Loire	500	476	476
	<b>TOTAL</b>	<b>1 778</b>	<b>1 512</b>	<b>1 885</b>

Récapitulatif des investissements du projet global NDL, hors LGV selon les maîtres d'ouvrage<sup>9</sup>.  
(1) en euros 2006

## Le financement de NDL pour la partie sous la responsabilité d'AGO

Le financement de la partie privée du projet NDL sur l'ensemble de la période est le suivant :

Apports	Montants
Apport AGO	9
Flux de trésorerie générés par l'exploitation de NA et SN	84
Subventions publiques (Etat de collectivités) <sup>11</sup>	141,5
Prêts bancaires	406
Prêts des actionnaires	91
Financement complémentaire extension (1)	59,5

(1) Voir page 3 de l'annexe du plan de financement

Éléments du financement du projet NDL - partie Maître d'ouvrage AGO  
(en M euros constants 2016)

Apports	Montants
Intérêts et commissions bancaires	341
Intérêts et commissions versés aux actionnaires	137

Coûts liés au financement du projet NDL - partie Maître d'ouvrage AGO  
(en M euros constants 2016)

<sup>8</sup>. Pour mémoire, le nouvel aéroport de Berlin était annoncé à 1700 millions d'euros. Il n'est toujours pas terminé et devrait coûter 6,8 milliards d'euros soit un dépassement de 300 %.

[http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen\\_Berlin\\_Brandenburg](http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Berlin_Brandenburg)

<sup>9</sup>. Le maître d'ouvrage n'est pas toujours le seul financeur, cf tableau page 9.

<sup>10</sup>. Le dépassement de 45 % ne porte que sur la plateforme et la tour de contrôle, pas sur les autres équipements.

<sup>11</sup>. Les subventions publiques se trouvent ligne 29 du plan d'affaires d'AGO (reprise de subvention) ; leur montant, 141,5 M euros 2016, présente un léger écart avec les montants affichés dans le contrat de concession, 148 M euros 2016 (cf tableau page 11).

## L'argent public destiné au projet NDL et ses projets liés

On vient de voir que plus de 140 millions d'euros d'argent public sont prévus pour la partie du projet NDL sous la responsabilité d'AGO (sous forme d'avances remboursables<sup>12</sup>).

L'argent public destiné au projet NDL va bien au-delà de cette somme : barreau routier, tour de contrôle, tram-train, pont sur la Loire... L'ensemble des investissements initiaux pris en charge par l'Etat et les collectivités frôle les 870 millions d'euros. Sans compter les déficits d'exploitation du tram-train : ceux-ci ont été chiffrés pour le tram-train à 202 M euros sur l'ensemble de la période.

Apports de l'Etat et des collectivités locales pour les investissements initiaux à NDL (en M euros constants 2016)

Eléments	Etat	Collectivités	Ensemble
Barreau routier	46	46	92
Tour de contrôle	38,5		38,5
Tram-train		114	114
Pont sur la Loire		476	476
Subventions publiques AGO	63	85	148
<b>TOTAL</b>	<b>147,5</b>	<b>721</b>	<b>868,5</b>

## Les limites du plan de financement AGO

Dans la mesure où le projet NDL prend du retard, s'il se faisait, les investissements seraient décalés dans le temps. D'un côté, ils coûteraient moins cher car AGO aurait accumulé les bénéfices sur Nantes Atlantique pendant plus longtemps. D'un autre, suite aux révélations du Canard Enchaîné du 8 octobre 2014 : « *Le nouvel aéroport de Nantes serait plus petit que l'ancien !* », l'Etat a annoncé que le projet allait être revu et agrandi, donc, a priori, plus onéreux que prévu.

Le groupe de travail n'a pas intégré ces ajustements : les résultats des deux projets sont si différents que l'intégration de ces ajustements ne changerait rien à la comparaison.

<sup>12</sup>. Prêts sans intérêts qu'AGO rembourserait dans le cas où ses bénéfices seraient supérieurs aux bénéfices escomptés... On peut compter sur AGO...

## PARTIE 2.

# CE QUE COÛTE LA SOLUTION ALTERNATIVE : OPTIMISATION DE NANTES-ATLANTIQUE ET COMMENT ELLE EST FINANÇÉE

Optimiser Nantes Atlantique. Comment serait financée l'alternative au projet de Notre-Dame-des-Landes ?

### Calculer le coût de résiliation du contrat

Dans le contrat de concession passé entre AGO et l'Etat en décembre 2010, il est prévu en cas d'arrêt du projet par l'État, le remboursement du « manque à gagner »\* au concessionnaire (article 81). Cela constitue le coût de résiliation du contrat, à la charge de l'Etat. Etant donné que pas un coup de pioche n'a été donné, il n'y a pas de coût d'indemnisation pour travaux commencés à prévoir en sus.

Comment calculer ce coût de résiliation ? Des sommes astronomiques ont été annoncées<sup>1</sup>. Le montant effrayant de 2,2 milliards d'euros a été avancé en janvier 2015. Argument d'ailleurs utilisé ces deux dernières années pour justifier ultimement le fait de poursuivre le projet NDL : « Cela coûterait trop cher de l'arrêter ». En fait, ces estimations avaient omis un facteur essentiel

du coût de résiliation : l'actualisation, pourtant prévue dans le contrat.

Quand il s'agit de payer *aujourd'hui* des sommes futures, on actualise ces dernières à l'aide d'un taux d'actualisation\* qui prend en compte le fait que, même hors inflation, il vaut mieux avoir un euro aujourd'hui qu'un euro dans un futur lointain. Le taux d'actualisation tient compte du rendement souhaité de l'argent. Le taux d'actualisation prévu dans le contrat de concession dans le cas où l'aéroport n'est pas commencé, est égal à celui de l'OAT du Trésor\* pour la moitié de la durée restante (environ 25 ans<sup>2</sup>) + 4%. Ce qui fait environ 6 %.

Actualisés, les montants prévus à long terme du manque à gagner des actionnaires d'AGO fondent comme neige au soleil.

<sup>1</sup>. [http://www.angersmag.info/Construit-ou-abandonne-l-aeroport-couter-beaucoup-d-argent--selon-Corinne-Lepage\\_a6077.html](http://www.angersmag.info/Construit-ou-abandonne-l-aeroport-couter-beaucoup-d-argent--selon-Corinne-Lepage_a6077.html) et aussi [http://www.lexpress.fr/region/pays-de-la-loire/notre-dame-des-landes-le-crash-annonce-de-l-aeroport\\_1638377.html](http://www.lexpress.fr/region/pays-de-la-loire/notre-dame-des-landes-le-crash-annonce-de-l-aeroport_1638377.html)

<sup>2</sup>. Seuls les taux OAT à 30 ans sont publiés.

**Au total, les frais de résiliation que l'Etat devrait payer aujourd'hui selon les termes du contrat sont estimés entre 150 et 250 millions d'euros 2016** (selon les hypothèses sur le taux d'OAT au moment de la résiliation). Un montant nettement plus supportable que ceux qui avaient circulé jusqu'à présent (et non démentis par l'Etat !). Rappelons que l'indemnisation du contrat avec Ecomouv a coûté 839 M d'euros à l'Etat<sup>3</sup> !

En outre, en cas d'arrêt du projet, il y aurait très probablement renégociation du contrat avec AGO et dans cette renégociation, l'Etat

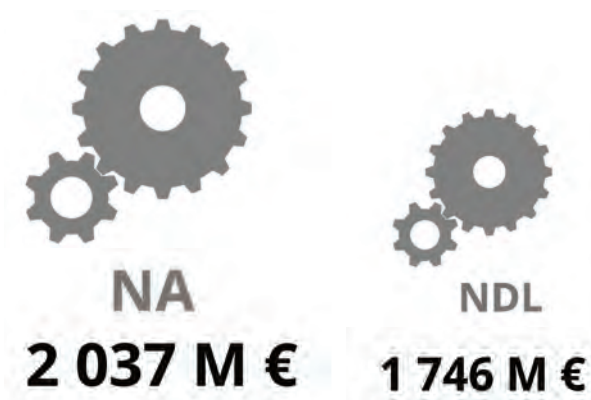
ferait valoir qu'AGO bénéficie des fruits de la gestion de Nantes Atlantique depuis 2011 (un aéroport rentable) sans avoir rien déboursé. Si AGO gardait la gestion de Nantes Atlantique et de Saint Nazaire Montoir après l'arrêt du projet de NDL, on imagine que l'Etat demanderait une contrepartie... Celle-ci pourrait (au minimum ?) compenser le paiement des frais de résiliation du contrat...

Dans les tableaux suivants, par prudence, l'Atelier citoyen a pris l'hypothèse haute d'un coût de résiliation du contrat à charge de l'Etat de 250 millions d'euros.

## Coûts opérationnels (de fonctionnement) pour Nantes-Atlantique

L'Atelier Citoyen a estimé que les coûts de fonctionnement sur Nantes Atlantique progresseraient comme le nombre de passagers et avec 1,5 % d'augmentation annuelle supplémentaire. En partant des coûts indiqués par AGO pour les années 2016 et 2017 et en appliquant ces progressions (hypothèses de trafic d'AGO), l'Atelier Citoyen chiffre les coûts opérationnels de Nantes Atlantique à 2 037 M euros constants 2016 pour la période 2016-2067.

**Les coûts opérationnels de Nantes Atlantique s'avèrent ainsi plus élevés de 17 % que ceux sur NDL** (1 746 M euros 2016). Le fait qu'ils soient plus élevés à Nantes Atlantique paraît logique dans la mesure où une nouvelle plateforme à NDL est conçue pour réduire ces coûts, d'autant que son profil est plutôt low cost (cf l'article du Canard enchaîné déjà cité) : moins de comptoirs d'enregistrements, de postes inspection filtrage, de passerelles...



<sup>3</sup>. [http://www.lemonde.fr/planete/article/2014/12/31/l-etat-et-ecomouv-s-accordent-sur-une-indemnite-de-839-millions-d-euros\\_4548223\\_3244.html](http://www.lemonde.fr/planete/article/2014/12/31/l-etat-et-ecomouv-s-accordent-sur-une-indemnite-de-839-millions-d-euros_4548223_3244.html)



## Les investissements sur Nantes Atlantique rénové et leur financement

Le groupe de travail a élaboré un modèle financier de l'aéroport de Nantes Atlantique sur la période 2016/2067 (en annexe 2), dans les mêmes conditions que celui fait par AGO pour Notre Dame des Landes.

Tous les investissements de modernisation, d'évolution technique et d'augmentations de capacité tels qu'estimés par l'Atelier Citoyen ont été pris en compte, les hypothèses de trafic sont identiques.

Eléments de rénovation de Nantes-Atlantique		M euros courants	M euros 2016
2018	Bâtiment (extension 2 000 m <sup>2</sup> , réaménagement 1 900m <sup>2</sup> ) Rénovation lourde mise en conformité piste, ILS cat 2 sur 21	44	41
2018	Extension Tram, y compris desserte ZI Airbus	50	47
2038	Bâtiment (extension 5 000 m <sup>2</sup> ) et parking silo (1 400 places)	51	32
2050	Bâtiment (extension 4 000 m <sup>2</sup> ) et parking silo (4 700 places)	110	55
<b>TOTAL</b>		<b>255</b>	<b>175</b>

Coûts d'investissements pour garder et rénover NA (en M euros courants et M euros constants 2016)

Il y aura également des coûts de rénovations de la piste tous les dix ans. Ils ont été estimés et sont comptés dans les charges du bilan.

2028	2038	2048	2058
15	18	22	27

Coûts de rénovation de la piste de NA (en M euros courants)

Il est clair que les coûts de ces investissements et les charges sont à la charge du gestionnaire de l'aéroport, présentement AGO. Cela ne devrait pas poser de problème : l'activité de la plateforme génère suffisamment de recettes : 4677 millions d'euros (euros constants 2016) sur l'ensemble de la période considérée. Ce montant est celui calculé à partir du plan d'affaires NDL et conservé tel quel pour NA puisque les hypothèses de trafic et d'activité de NDL ont été gardées.

On peut rappeler que la gestion des aéroports de Nantes Atlantique et Saint-Nazaire a été attribuée gracieusement à AGO dans le cadre de la convention signée avec l'Etat en décembre 2010. Si le projet d'aéroport à NDL est annulé et que l'on garde Nantes Atlantique, la gestion de cet aéroport devra être renégociée.

Pour simplifier et en cohérence avec les choix du modèle financier d'AGO, le groupe de travail a fait le choix de financer entièrement les investissements sur Nantes Atlantique par de l'emprunt bancaire avec trois emprunts :

- en 2018 : 43,5 M à 5 % sur 10 ans (42 M euros constants 2016)
- en 2038 : 50,5 M à 5 % sur 10 ans (33 M euros constants 2016)
- en 2050 : 110 M à 5 % sur 10 ans (56 M euros constants 2016)

Ces trois emprunts génèrent des intérêts et commissions pour un total de 36 M euros constants 2016.

Apports	Montants
Apport gestionnaire	0
Prêts bancaires	131

Eléments du financement du projet NA rénové - partie prise en charge par le gestionnaire (en M euros constants 2016)

	Montants
Intérêts et commissions bancaires	36

Coûts liés au financement du projet NA rénové - partie prise en charge par le gestionnaire (en M euros constants 2016)

Apports	Montants
Apport collectivités (extension tram)	47

Eléments de financement du projet NA rénové - partie prise en charge par les collectivités (en M euros constants 2016)



# PARTIE 3.

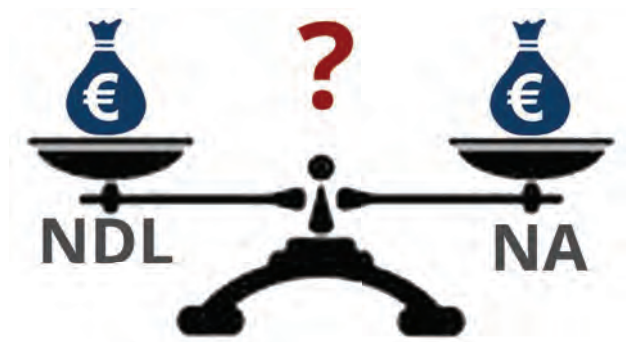
## LA COMPARAISON DES DEUX PROJETS

**Paiement.** Qui va payer quoi, et combien?

### Une comparaison utile

Au final, il est possible de comparer sur le plan financier les deux projets, NDL et Nantes Atlantique optimisé. L'ensemble des coûts ont été présentés, sur l'ensemble de la période considérée. Pour les deux projets, le calendrier est explicité, en lien avec l'évolution du trafic supposée. Pour NDL, c'est explicité dans le plan d'affaires d'AGO (mais pour les projets afférents, c'est beaucoup moins clair), pour Nantes Atlantique, c'est indiqué dans le tableau page 14.

Une comparaison s'avère utile : celle qui est faite en fonction des différents acteurs impliqués.



## Le bilan par acteurs

Pour chacune des parties prenantes (AGO, l'Etat et les collectivités), le groupe de travail a calculé les recettes et les dépenses engendrées par les deux scénarios : construire NDL ou garder Nantes Atlantique en le rénovant. Un troisième scénario a été ajouté pour lequel les coûts de construction prévus pour NDL subissent un dépassement de 45 % (voir tableau page 10).

Les conclusions sont claires : **toutes les parties prenantes sont gagnantes si l'aéroport de Nantes Atlantique est maintenu**, et les écarts (en euros 2016 constants) sont considérables !

	NDL	NDL (+45 %)	NA
AGO (dividendes perçus)	1 099	816	1 487
Etat	425,5	263	492
Collectivités	- 923	- 923	- 47

Comparaison des projets - Bilan pour les différents acteurs (en M euros constants 2016)

Avec le maintien de Nantes Atlantique et sa rénovation, AGO gagnerait sur la période considérée, sous les hypothèses de trafic considérées, presque 1 milliard 500 millions d'euros de dividendes, soit 400 millions de plus que s'il construisait NDL (et plus vraisemblablement 670 millions de plus quand on prend pour NDL des hypothèses de coûts réalistes). Et cela, en dépit de coûts de fonctionnement plus élevés sur Nantes Atlantique que sur NDL (cf page 13).

Soulignons au passage une opération dont Vinci est passé maître : **une rentrée d'argent importante pour un faible apport initial : ici, 9 millions d'euros !** Les avances des actionnaires sont très vite remboursées par AGO (il l'a prévu sur quinze ans, de 2019 à 2034), dans son intérêt car elles sont rémunérées à 12% !

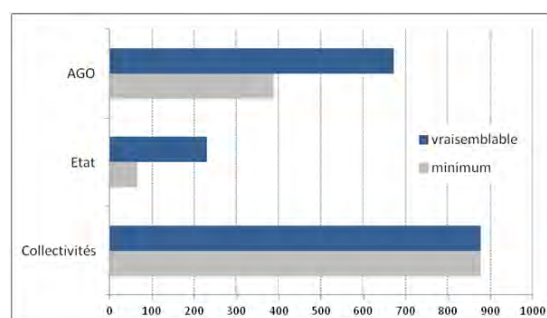
Même après avoir payé l'indemnité de résiliation (généreusement estimée à 250 millions d'euros et incluse dans ces calculs) **l'Etat serait largement gagnant au maintien de Nantes Atlantique, essentiellement grâce à l'impôt sur les sociétés** (742 millions d'euros). Au final son bilan serait de 66 à 229 millions de plus que dans l'hypothèse de construction de NDL (selon un coût de construction sans ou avec dépassements)<sup>1</sup>.

	NDL	NDL (+45 %)	NA
Impôt sur les sociétés	573	428	742
Subventions à AGO	- 63	- 63	0
Construction tour de contrôle et barreau troutier	- 84,5	- 102	0
Frais de résiliation			- 250
<b>BILAN POUR L'ETAT</b>	<b>425,5</b>	<b>263</b>	<b>492</b>

Comparaison des projets - Bilan pour l'Etat (en M euros constants 2016)

Enfin les collectivités locales, seraient les **grandes gagnantes : pas besoin de subventions pour le concessionnaire, pas besoin de tram-train ruineux et lourdement déficitaire, pas besoin de nouveau franchissement de la Loire...** En tout, au lieu d'engloutir 923 millions d'euros<sup>2</sup> dans le projet de Notre-Dame-des-Landes, elles n'auraient plus que 47 millions d'euros à déboursier pour prolonger le tramway de Neustrie à Nantes Atlantique.

Garder Nantes Atlantique en le rénovant permet de réaliser des économies considérables.



Maintien de NA : économies réalisées par les différents acteurs (en M euros constants 2016)

La somme des économies réalisées se chiffre à plus d'un milliard d'euros (de 1,3 à 1,8 milliards d'euros). Et on ne parle même pas du milliard d'euros du raccordement entre NDL et la putative LGV Nantes Rennes dont les deux milliards de financement risquent déjà de poser des problèmes insolubles !

<sup>1</sup>. Remarque : ces calculs n'intègrent pas le gain supplémentaire de 400 millions que ferait l'Etat français s'il privatisait Nantes Atlantique (estimation réalisée en valorisant NA sur la même base que l'aéroport de Toulouse).

<sup>2</sup>. Soit 721 M d'investissements et 202 M de déficit de fonctionnement du tram train sur la période considérée.

## Maintien de Nantes-Atlantique : seules les banques y perdent

Par curiosité, l'Atelier Citoyen a regardé les bilans comparés des deux projets alternatifs pour un quatrième groupe d'acteurs, toujours discret, les banques. Ce n'est pas une surprise, plus le projet coûte cher, plus les banques gagnent de l'argent.

	NDL	NDL (+45 %)	NA
Banques	341	623	36

Comparaison des projets - Gain pour les banques  
(en M euros constants 2016)

Avec l'arrêt du projet NDL au bénéfice du maintien de Nantes Atlantique, sur l'ensemble de la période considérée, les banques gagneraient seulement 36 millions d'euros (euros constants 2016), une somme ridicule par rapport à leurs gains si NDL se faisait : 341 millions d'euros au minimum ou, plus probablement, 623 millions d'euros (euros constants 2016) !



## Bilan pour les contribuables concernés

En ne considérant que l'argent public des collectivités locales parties prenantes du projet, on peut calculer ce que représentent par habitant les 923 millions d'euros<sup>3</sup> de participation des collectivités au projet NDL. Ce ne sont que des ordres de grandeur calculés sur la base de la répartition financière pour l'aéroport et le barreau routier, la seule à être connue. Il est probable que le partage entre collectivités des autres travaux serait différent.

Pour la plupart d'entre nous, les millions d'euros sont des grandeurs abstraites. Quand on rapporte ce que cela signifie par habitant de nos territoires, cela devient nettement plus parlant. Sachant qu'il n'est ici question que d'une partie du financement du projet NDL.

Il devient assez évident que les collectivités locales pourraient investir plus utilement l'argent public, à plus forte raison dans la période de restriction budgétaire qu'elles traversent.

	% participation	Population	Poids financier par habitant
Région des Pays de la Loire hors 44	35,0 %	3 601 113	90 €
Région Bretagne	25,0 %	3 217 767	72 €
Département 44 hors Nantes Métropole, CARENE et Cap Atlantique	20,0 %	1 296 364	232 €
Nantes-Métropole	15,5 %	594 017	563 €
La CARENE	2,5 %	117 400	518 €
Cap Atlantique	2,0 %	72 802	575 €

Coûts supportés par les collectivités par habitant  
(en M euros constants 2016)



<sup>3</sup>. En millions d'euros constants 2016, la participation des collectivités pour l'aéroport, le barreau routier, le tram-train, un nouveau pont sur la Loire (721 M cf tableau page 11) ainsi que le déficit d'exploitation du tram train sur la période considérée (202 M cf tableau page 9).



# CONCLUSION

Un projet alternatif à Notre-Dame-des-Landes existe, il s'appelle Nantes Atlantique rénové. Il coûterait huit fois moins cher sur l'ensemble de la période considérée : 175 M euros 2016 au lieu de 1 512 M, sans compter les surcoûts probables.

En considérant les surcoûts d'une construction 45 % plus chère que prévu, la solution d'optimisation de Nantes Atlantique s'avère dix fois moins chère ! (175 versus 1885).

Et si le temps était venu de penser autrement les investissements publics ?

*«Nous entendons modifier le modèle en vigueur basé sur des méga chantiers, en faveur de travaux plus modestes mais rendant la ville plus humaine »*

Manuela CARMENA, nouvelle maire de Madrid

## Lexique

**Carene** : intercommunalité, communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire

**Cap Atlantique** : intercommunalité, communauté d'agglomération de la presqu'île de Guérande (15 communes sur la Loire Atlantique et le Morbihan)

**Euros constants** : les prix constants sont les prix en valeur réelle c'est-à-dire corrigés de la variation des prix par rapport à une donnée de base ou de référence

**Euros courants** : les prix courants sont les prix tels qu'ils sont indiqués à une période donnée, ils sont dits en valeur nominale.

**Indice du coût de la construction** : l'indice du coût de la construction mesure chaque trimestre l'évolution des prix des bâtiments neufs à usage principal d'habitation. Il s'agit du prix TVA incluse, payé par les maîtres d'ouvrages aux entreprises de construction. Il s'attache exclusivement aux travaux de construction. Il exclut les prix et coûts liés au terrain (viabilisation, fondations spéciales...), ainsi que les honoraires, les frais de promotion et les frais financiers. Il ne couvre pas non plus les opérations d'entretien-amélioration.

**Manque à gagner** : gain que l'on aurait pu réaliser, perte que l'on constate sur un bénéfice envisageable.

**Taux d'actualisation** : l'actualisation est l'application de taux, dits taux d'actualisation, à des flux financiers non directement comparables et portant sur des durées différentes, afin de les comparer ou combiner de diverses façons. Elle apporte de la méthode dans le choix des investissements et peut intégrer l'évolution de la valeur de l'argent.

**Taux d'inflation** : l'inflation est la perte du pouvoir d'achat de la monnaie qui se traduit par une augmentation générale et durable des prix.

Elle doit être distinguée de l'augmentation du coût de la vie. La perte de valeur des unités de monnaie est un phénomène qui frappe l'économie nationale dans son ensemble, sans discrimination entre les catégories d'agents.

Pour évaluer le taux d'inflation on utilise l'indice des prix à la consommation (IPC). Cette mesure n'est pas complète, le phénomène inflationniste couvrant un champ plus large que celui de la consommation des ménages.

**Taux OAT** : les obligations assimilables du Trésor français généralement connues sous leur sigle : OAT sont des emprunts d'État, émis pour une durée de 5 ans minimum et 50 ans maximum. Leur crédit est celui de l'État français. Il s'agit donc de titres de dette de l'État.

Les OAT sont soit à :

- taux fixe (pour environ 475 milliards d'euros mi-2005) ;
- taux variable (pour près de 100 milliards d'euros) ;
- de capitalisation (zéro-coupon) ;
- soit à taux indexé sur l'inflation en France (OATi) ou en zone euro (OAT€i).

## Liste des annexes

**Annexe 1** : Plan de financement d'AGO pour NDL

**Annexe 2** : Plan de financement de l'Atelier Citoyen pour Nantes Atlantique



## Annexe 1 : Plan de financement d'AGO pour NDL





## **Annexe 2 : Plan de financement de l'Atelier Citoyen pour Nantes-Atlantique**









## Crédit photo

p1 : ©[www.flickr.com](http://www.flickr.com)

p8 : ©[www.pixabay.com](http://www.pixabay.com)

p12 : ©[www.flickr.com](http://www.flickr.com)

p16 : ©[www.flickr.com](http://www.flickr.com)



Les Cahiers de l'Atelier Citoyen ont été publiés grâce aux généreux soutiens financiers de (Par ordre alphabétique) :

Robert Abadie, Ombeline Accarion, Marie-Elisabeth Allaire, Frank Allin, A.B., Philippe Bloux, Anne-Marie Boudou, David Bourguignon, Chantal Breavoine, Nadine Brosseau, Roselyne Brosset, Paul Buret, Hervé Cavalan, Philippe Champigny, Christine Couedel, F.C., M.C., Jérémie David, Jeannick Deltour, Gilles Dessomme, Florent Dugast, B.D., J.F., Sylvain Ghysens, Henri Gracineau, Camille Grousseau, Elisabeth Guist'hau, Philippe Haymion, B.H., J.H., Jacques Lacombe, Christophe Laubenheimer, Geneviève Leboutoux, Françoise Legris, Simon Louvet, Chantal Menant, M.M., Y.M., A.M., Nathalie Pain, Jean-Pierre, Annette Onno, Bernard Pecqueret, Justine Pierozynska, Bernard Pinot, D.P., Jean Robineau, Joëlle Ronnet-Nicolle, Famille Rousseau, Françoise Schmit, Eric Stephan, Valérie Thomas, F.V., Nicole Voirpy et toutes celles et ceux qui ont préféré garder l'anonymat ou dont nous n'avons pas reçu l'autorisation de diffuser le nom.

Les travaux de l'Atelier Citoyen ont aussi reçu le soutien des associations ACIPA, Cédpa et Solidarités Ecologie.

Nous adressons à toutes, tous, et chacun, nos très chaleureux remerciements.

Nous tenons à remercier les citoyennes et citoyens ayant participé à l'atelier d'une façon ou d'une autre. Leurs motivations, connaissances et déterminations ont été fondamentales dans ce projet.