

Le projet d'aéroport est annoncé pour la plate-forme initiale et son barreau routier de 12 km pour 556,5 millions d'euros de 2006, hors taxe, soit 565 M euros 2016 hors taxe. Les collectivités locales mettent la main à la poche, ce qui ne se fait pas habituellement pour une concession. Les sommes annoncées ne tiennent pas compte de tous les travaux connexes, ni des dépassements (40% en moyenne sur ce type de chantier) ; l'ensemble s'élèverait à plus d'1,5 milliard d'euros, sans compter les dépassements ni la LGV (1 milliard de plus).

Au départ, il était annoncé que les collectivités n'auraient rien à déboursier. Pourtant en juin 2008, les trois collectivités locales (Conseil régional, Conseil général, Nantes métropole) ont voté le principe d'une participation financière sans précision du montant : trois chèques en blanc !

Le Conseil d'État a validé la concession pourtant bien défavorable aux collectivités publiques, en admettant en particulier, **contre toutes les règles habituelles de la concession, que les collectivités publiques mettent la main au porte-monnaie**. En effet, dans une concession, le concessionnaire se rémunère sur l'utilisateur et la collectivité publique n'a en principe pas à payer quoi que ce soit.

En octobre 2010, chaque collectivité a voté pour sa participation financière sous forme d'avance remboursable, c'est-à-dire un prêt sans intérêt, sous **clause de « retour à meilleure fortune »** : les sommes versées seraient remboursées par Vinci aux collectivités si les bénéfices de l'exploitation aéroportuaire sont supérieurs aux bénéfices prévus. Les bénéfices prévus sont très élevés. Il est donc tout à fait improbable que ces avances remboursables soient un jour remboursées. Dans son plan de financement, **Vinci parle d'ailleurs de subventions de provenance des collectivités** et non pas d'avances remboursables.

Cette participation des collectivités a fait l'objet d'un contrat avec l'État, ce contrat étant annexé à celui passé entre l'État et AGO-Vinci. **Les élus ont voté les yeux fermés car ils ne disposaient pas du 1<sup>er</sup> contrat (État -Vinci)**. Et pour cause, celui-ci a été finalisé en février 2011.

L'Atelier citoyen a analysé le modèle financier de Vinci qui figure dans la concession.

### Ce que coûte le projet (hors dépassements) et qui paye

En millions d'euros 2016, hors taxe

Maitre d'ouvrage	Éléments	Financiers	en M. euros 2016
Aéroport Grand Ouest	Investissements initiaux	Vinci, banques, actionnaires, État, collectivités locales	434
	Renouvellement et expansions	Vinci, État	357
Etat	Tour de contrôle – raccordement routier	Etat, collectivités locales	131
Collectivités locales	Investissement Tram-train	Collectivités locales	114
	Franchissement de la Loire ?	Collectivités locales	476
TOTAL			1 512

Investissement initial annoncé

Plus de 2000 millions avec dépassements

Ce tableau n'intègre ni le coût de la LGV Nantes-NDL-Rennes, ni le coût du fonctionnement de la piste qui resterait pour Airbus  
Source : Atelier citoyen, cahier Finances

Le financement des collectivités locales de 131 millions d'euros<sup>1</sup> est réparti ainsi :

Région Pays de la Loire : 35 % (46 millions),	Nantes Métropole : 15,5%
Région Bretagne : 25 %	Carene (com. de communes autour de St Nazaire) : 2,5%
Département 44 : 20%	Cap Atlantique (com. de communes autour de La Baule) : 2%

Le financement des collectivités locales est destiné d'une part au barreau routier (46 M euros), d'autre part à Vinci (85 M) en « avances remboursables ».

<sup>1</sup> 131 M euros 2016 = 115,5 M euros 2006

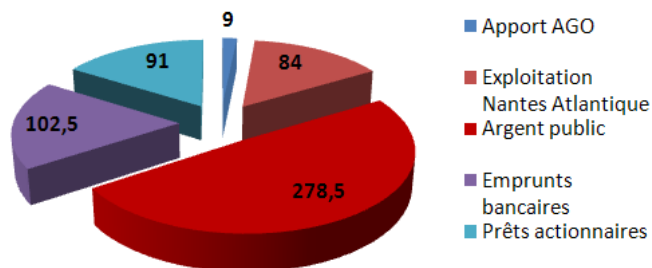
**Vinci est une multinationale qui a fait un résultat net de 2 milliards d'euros en 2015.** Ce chiffre n'inclut pas les éventuels revenus dissimulés dans les paradis fiscaux. Cette multinationale n'a vraiment pas besoin de subventions !

En outre, Vinci met au départ seulement 9 M euros dans le projet ! Les autres participations à l'investissement initial sont :

- 84 M de bénéfices réalisés sur Nantes Atlantique de 2011 à 2017 (date prévue pour le démarrage du nouvel aéroport)
- 102,5 M d'emprunts bancaires, **cautionnés par les collectivités locales** !
- 91 M prêtés par les actionnaires. A ceux-ci, il est annoncé un rendement de 12 % par an sur 15 ans
- 278,5 M d'argent public (Etat et collectivités)

**Financement de l'investissement initial** (en M euros 2016)

**SANS** tram-train, **SANS** pont, **SANS** entretien NA, **SANS**...



**AGO-Vinci prétend qu'il finance 72 % du projet, c'est faux** : il ne considère que la plate-forme aéroportuaire, indépendamment des équipements de navigation aérienne et du barreau routier. Si l'on considère l'ensemble de l'investissement initial, **Vinci finance 56 % du projet pour un aéroport privé** : Vinci empochera tous les bénéfices de la plateforme.

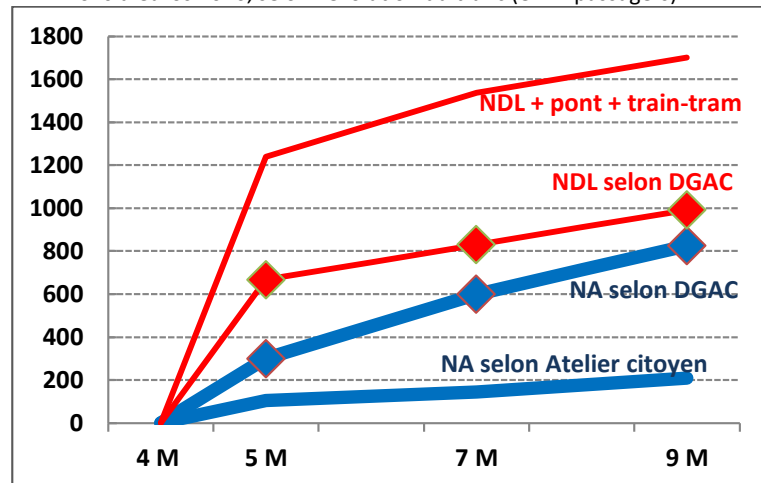
Il a prévu un aéroport au rabais par rapport à celui qui était prévu à la DUP : pistes plus courtes, moins larges, suppression des taxiways. Seul le nombre de places de parking voitures a été augmenté : il est passé de 5000 à 7400. Ce sont en effet les parkings qui permettent aux aéroports de ne pas être en déficit (21 % des recettes de l'aéroport de Nantes Atlantique en 2006).

**Si l'on ajoute tous les investissements liés (accès ferroviaires etc.), on est dans de l'investissement public très majoritaire.**

L'Atelier citoyen a comparé le coût de la rénovation de Nantes Atlantique selon son estimation et selon la DGAC avec le coût de construction d'un nouvel aéroport : 1) selon la DGAC, 2) en intégrant les investissements complémentaires nécessaires.

#### Comparaisons des coûts des solutions NDL et Nantes Atlantique (hors dépassements)

En millions d'euros 2016, selon l'évolution du trafic (en M passagers)



A la demande de la commission du dialogue, la DGAC a calculé le coût de réaménagement de Nantes Atlantique dans l'hypothèse de son maintien : 300 M euros à l'échéance 5 M de passagers, 825 M au total à l'échéance 9 M de passagers, soit presque aussi cher que NDL (922 M).

Ces estimations ont été critiquées par un groupe d'architectes qui a travaillé pour le Cédpa<sup>2</sup>, puis par l'Atelier citoyen<sup>3</sup>. Rénover Nantes Atlantique en l'adaptant progressivement au trafic coûterait 8 à 10 fois moins cher que de construire NDL.

Pour l'horizon 9 M passagers, NA : 210 M euros (intégrant la prolongation du tramway) ; NDL (sans dépassements) : 1 milliard d'euros ; voire 1,7 milliard en intégrant le tram-train et un nouveau pont.

**Il y aura des dépassements de coûts !** Pour les grands chantiers comme NDL, la moyenne européenne des dépassements est de 40 %. C'est également la moyenne observée sur les gros chantiers de Vinci<sup>4</sup>. Systématiquement, les coûts sont minimisés.<sup>5</sup>

L'aéroport de Ciudad Real en Espagne devait coûter 700 M euros, il en a coûté 1,1 milliard (40 % de dépassement) ; au bout de 4 ans, il est en faillite et mis en vente à 100 M d'euros, le dixième de son coût. Le nouvel aéroport de Berlin était annoncé à 1,7 milliard d'euros, il n'est toujours pas terminé et devrait coûter 6,8 milliards d'euros (+300 %). La nouvelle tour de contrôle de Beauvais va coûter 41 % de plus que prévu (17M au lieu de 12).

A Notre Dame des Landes, Vinci a chiffré la construction de deux pistes à 117,6 M d'euros ; ce sera certainement beaucoup plus : la piste de Schiphol construite récemment a coûté 340 M d'euros, celles de Chicago s'échelonnent entre 460 et 1290 millions de dollars.

<sup>2</sup> Etude sur le site du Cédpa <http://aerportnddl.fr/>

<sup>3</sup> [www.atelier-citoyen.org](http://www.atelier-citoyen.org)

<sup>4</sup> CGT Vinci <https://www.mediapart.fr/journal/economie/010416/la-cgt-vinci-demande-l-abandon-de-l-aerport-de-notre-dame-des-landes>

<sup>5</sup> <http://www.lemoniteur.fr/article/grands-projets-pourquoi-ca-derape-27503932>