

## Annexe n°9 : comparaison des coûts estimés du réaménagement de l'aéroport de Nantes-Atlantique, étude DGAC 2013 et mission de médiation

Conformément à sa lettre de mission, la mission de médiation relative au projet d'aéroport du Grand Ouest s'est attachée à explorer les possibilités de réaménagement de l'aéroport actuel de Nantes-Atlantique lui permettant d'accueillir les trafics prévus. En s'appuyant sur le travail de la DGAC, examiné contradictoirement avec les auteurs des cahiers « aérogare » et « piste » du collectif de l'Atelier Citoyen et enfin sur la base d'une expertise tierce quant aux travaux de piste à effectuer, la mission s'est livrée à une exploration des modalités et des coûts de ces aménagements. Le §2.1. de l'annexe comparative est dédié à cette question. Or, les coûts estimés par la mission divergent nettement des coûts qui avaient pu être estimés par l'étude de la DGAC de novembre 2013<sup>1</sup>, réalisée à la suite des recommandations de la commission du dialogue. La présente annexe explique plus en détails l'origine des divergences d'estimation.

*(NB : par la suite, tous les coûts sont exprimés toutes taxes comprises)*

Bien que les trafics à accueillir soient les mêmes dans les deux cas, à savoir 9 millions de passagers et 80 000 mouvements d'avions à terme, les autres hypothèses de travail de l'étude DGAC 2013 diffèrent très fortement de celles prises par la mission en 2017, en étroite discussion avec la DGAC.

Il convient notamment de noter que :

- l'utilité et les obligations réglementaires d'un élargissement de la piste à 60m ainsi que le déplacement du taxiway pour l'écarter de la piste ne sont plus d'actualité. De même de l'extension des aires de sécurité en bout de piste hors option d'allongement. C'est en partie le fait de l'absence de trafic régulier de gros porteurs à prévoir.
- De même les aires de stationnement peuvent être légèrement redimensionnées à la baisse, compte-tenu de la non-nécessité d'un poste gros-porteur.
- Seuls deux nouveaux dégagements à grande vitesse (DGV) (au lieu de 4) sont nécessaires, en l'absence de trafic régulier de gros porteurs à prévoir.
- L'allongement de la piste à 3600m n'est plus jugé nécessaire, en l'absence de trafic régulier de gros porteurs à prévoir. Seule une option d'allongement, à environ 3400m, est suggérée afin de décaler le seuil de piste nord pour diminuer les nuisances sonores lors des atterrissages face au sud.

Outre les coûts directs des aménagements, les contraintes foncières sont également très fortement changées. Cela est vrai de l'allongement de la piste mais aussi des aires de stationnement. En effet, la nécessité de déplacer celles-ci au sud de l'aérogare est fortement réduite (non déplacement du taxiway notamment). Selon l'évolution du trafic et l'éventuel déplacement à terme de l'aéroclub<sup>2</sup>, ce déplacement pourrait même ne pas s'avérer nécessaire. L'étude DGAC de 2013 estimait ainsi les

---

<sup>1</sup> DGAC, Evaluation du scénario de réaménagement de Nantes-Atlantique dans le scénario d'un maintien de l'activité, novembre 2013

<sup>2</sup> Qui n'était pas envisagé dans l'étude DGAC de 2013

besoins d'extensions à plus de 100ha à terme contre de l'ordre de 20 à 30ha selon l'évaluation conjointe de la mission et de la DGAC avec les nouvelles hypothèses. L'étude de 2013 faisait état de coûts importants de déconstruction/reconstruction de nombreux bâtiments annexes (y compris le dépôt de carburant) liés au déplacement des aires de stationnement, et ce pour près de 113M€. S'ajoutaient également des coûts d'acquisition foncière (10.3M€), de déviation des réseaux et d'archéologie (9.4M€), de nouveaux bassins de rétention (9M€), de mesures agro-environnementales (4.1M€), tous ces coûts étant fortement réduits dans une hypothèse d'extension fortement réduite.

Ainsi la mission a choisi de retenir une fourchette large de 0 à 100M€ selon les besoins effectifs de déplacement de certaines aires de stationnement (qui conditionnent les besoins fonciers mais aussi de déconstruction/reconstruction).

Les coûts directs des travaux de chaussée aéronautique (piste, taxiway, bretelles, DGV, aires de stationnement) ont été intégralement réévalués par la tierce expertise, à partir d'études approfondies quant à la nature des besoins de réfection. Ils font apparaître des divergences notables avec le chiffrage de la DGAC de 2013, une partie de celles-ci étant dues aux divergences d'hypothèses sur les besoins (allongement, élargissement, etc.), une autre sur la nature des travaux à effectuer. Dans le chiffrage de la tierce expertise, un forfait pour les frais d'ingénierie mais aussi le balisage, les installations et replis de chantier et les aléas de chantier de est pris égal à 85% (30% + 25% + 30%), légèrement supérieur aux ratios de l'étude 2013 de la DGAC (effets de phasage + installation et repli de chantier + 15% d'aléas + 12% d'études). Au total, à partir du rapport de la tierce expertise, les travaux nécessaires sont estimés à 165M€ hors allongement de la piste contre environ 310M€ en 2013. La mission a par ailleurs chiffré avec la DGAC à environ 30M€ l'option d'allongement de la piste à 3400m.

Le coût indirect de la fermeture de la piste le temps des travaux était évalué par l'étude de 2013 sur la base d'une fermeture de 3 à 6 mois, à 85M€, en comptant de manière large les impacts socio-économiques. Etant donné la durée de fermeture d'environ 9 semaines pouvant être retenue d'après la tierce expertise confiée par la mission au collectif Ifsttar/Cerema/Professeur Bolle, la mission a retenu une estimation majorante de 6 mois de chiffres d'affaire du concessionnaire, soit 35M€. Les ordres de grandeur « par mois de fermeture » demeurent relativement similaires.

Les coûts retenus pour la construction d'une nouvelle aérogare et la rénovation de l'existante, réévalués par la mission avec le concours de la DGAC, bien que se situant dans une perspective *low cost* plus assumée qu'en 2013, demeurent sensiblement les mêmes qu'en 2013 (105M€ vs 120M€ en 2013).

Subsiste enfin une divergence notable quant aux coûts de développement et d'ingénierie hors travaux de chaussées aéronautiques. Evalués par la mission à 20M€ sur la base des coûts comparables mis en avant par AGO dans son plan d'affaire pour l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes, ils représentent entre 7 et 10% de l'ensemble des coûts hors travaux de chaussées aéronautiques, alors que la DGAC retenait un ratio de 12% en 2013. La différence finale est de l'ordre de 30M€ puisque la base des travaux envisagés est plus importante dans l'étude DGAC.

Tableau comparatif résumé

	<b>DGAC 2013</b>	<b>Mission 2017</b>
Extensions foncières	110ha	Jusqu'à 30ha maximum
Aérogare(s)	120M€	105M€ (avec parti pris <i>low cost</i> pour la nouvelle aérogare)
Autres bâtiments avec déconstruction / reconstruction	113M€	0 à 100M€ (forfait grossier sans optimisation)
Coûts connexes aux extensions et réaménagements (foncier, réseaux, bassins).	33M€	
Piste*	75M€	21M€ (tierce expertise) +30M€ d'allongement (DGAC)
Taxiway, bretelles et DGV*	105M€	23M€ (tierce expertise)
Aires de stationnement*	130M€	120M€ (tierce expertise)
Fermeture de la piste	3 à 6 mois, 85M€	Environ 9 semaines, 35M€
Parkings en silos	70M€	60M€
Voiries routières	30M€	10M€
Balisage et navigation aérienne	25M€ (dont 15M€ de balisage, coûts récurrents compris)	20M€
Développement et ingénierie	12% du total	20M€, soit 7 à 10% (pris équivalent à NDDL)
<b>Total</b>	<b>825M€</b>	<b>Entre 415 et 545M€</b>

\* inclut un forfait pour installation et repli de chantier, phasage, aléas, ingénierie et développement (34M€ pour phasage et installation et repli de chantier + 29% du coûts des travaux dans l'étude DGAC, 85% du coûts des travaux dans le chiffrage de la tierce expertise)