

DOSSIER

NDDL :

la démarche

CGT

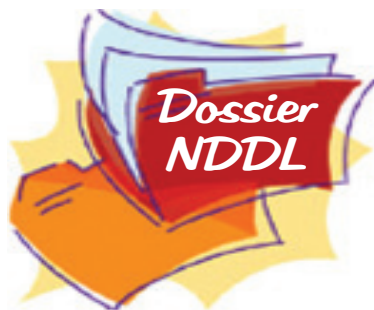
Le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique (N-A) vers Notre Dame Des Landes (NDDL) a suscité de nombreux débats dans la CGT. En tant qu'organisation syndicale de salarié(e)s, la CGT entend peser dans le débat démocratique et contribuer à la réflexion.

L'État (préfecture), les collectivités locales, et même certains partis politiques auraient souhaité un soutien de la CGT à ce projet. Ils nous l'ont demandé au prétexte que ce projet serait créateur d'emplois alors que la situation de l'emploi est si catastrophique et qu'il serait un vecteur de développement qui placerait notre région dans le concert des grandes régions européennes.

Quelle preuve à ses assertions, quelles garanties apportées par le concessionnaire et par l'État, et quels emplois quels statuts ? La CGT juge sur pièce et n'apporte foi à aucune promesse.

En outre les modèles d'aménagement du territoire et de développement économique ne peuvent être occultés par la seule question de l'emploi.

C'est pourquoi la CGT a choisi de travailler la question de ce projet d'aéroport de façon large du point de vue revendicatif.



La démarche CGT

Un groupe de travail interprofessionnel dont l'Union Départementale 44, l'Union Locale Sud Loire, le Comité Régional Pays de la Loire, la confédération et des professions, s'est constitué en décembre 2011 suite à la décision de la Commission Exécutive de l'Union Départementale 44 de travailler à l'implantation et à la syndicalisation de la CGT dans le cadre d'un éventuel chantier. Cette réflexion s'est évidemment vite élargie.

Parallèlement à ce travail, l'UIT (Union Interfédérale des Transports CGT) et la Fédération des Transports ont lancé un travail de réflexion pour mieux comprendre les évolutions à l'œuvre dans le transport aérien. Pour permettre l'appropriation des enjeux de ce projet, par nos militants, au regard de nos repères revendicatifs et orientations de congrès, le collectif a décidé

d'organiser des **journées d'études**, sans à priori concernant la réalisation ou l'abandon du projet.

Prenant en compte l'évolution du monde et de notre société, ont été abordées, entre autres, les thématiques suivantes :

- Quelle utilité de l'aéroport de Notre Dame des Landes dans le cadre d'un développement humain durable ?
- Quelle pertinence ou non de Notre Dame des Landes dans le cadre du droit à l'accès au transport pour tous (accessibilité, inter modalité, évolution du trafic) ?
- Quels engagements de l'État dans le cadre de l'aménagement du territoire ?
- Quelles conséquences du Partenariat Public Privé pour les finances publiques et les contribuables ?
- Quel financement des compagnies « Low-Cost » et leur implantation sur notre territoire ?
- Quel avenir des salariés de la plate-forme de Nantes Atlantique (pérennité des emplois, conditions d'un éventuel transfert).
- Quel avenir économique et social du sud Loire en cas de transfert ? Quid du maintien d'une piste à vocation industrielle pour la pérennité du site Airbus ? Quel équilibre des territoires ? Quelle organisation du déplacement quotidien des salarié(e)s ?...

- Quelles conditions de travail et qualité des emplois (statuts, rémunération, formation, reconversion) dans le cadre du chantier, si le projet aboutit ?

Ces exigences revendicatives nous ont incité à participer aux réunions officielles (comité de suivi des engagements de l'État) mais aussi à des rendez-vous bi latéraux entre notre organisation et le sous-préfet chargé du dossier. Il s'agissait d'assurer les droits des salariés du site aéroportuaire actuel en cas de transfert vers le site de Notre dame des Landes mais aussi de veiller aux conditions sociales pour les salariés qui seraient recrutés sur l'éventuel chantier.

Les journées d'étude ont permis aux militants de la CGT **d'appréhender le dossier dans sa complexité loin des raccourcis et du tumulte** que suscite le dossier.

Notre organisation en sort plus riche en termes de repères revendicatifs sur les thématiques environnementales, d'aménagement du territoire, d'organisation des transports et de financements publics.

Le congrès de l'Union Départementale avait donné pour mission au groupe de travail d'élaborer un avis sur le dossier à la lumière des thèmes étudiés et des débats qui s'en sont suivis.

C'est donc cet avis argumenté que nous avons voulu synthétiser dans ce document. ■

La notion CGT d'un Développement Humain Durable (DHD)

Depuis son 49ème congrès, la CGT place au cœur de sa démarche la notion de « développement humain durable » qui suppose de rompre avec les logiques de rentabilité financière et d'opérer une meilleure répartition des richesses par de profondes transformations économiques, sociales, environnementales et culturelles. Elle milite ainsi pour la mise en œuvre de nouvelles politiques de développement fondées sur la revalorisation du travail et la préservation de l'environnement.

La notion de développement humain durable portée par la CGT s'oppose tant aux idées tendant vers la décroissance qu'à celles refusant d'interroger le contenu et les finalités de la croissance telles que définies dans l'économie capitaliste. La crise est la conséquence de la faillite d'un modèle injuste du point de vue social, insoutenable du point de vue environnemental et inefficace du point de vue économique.

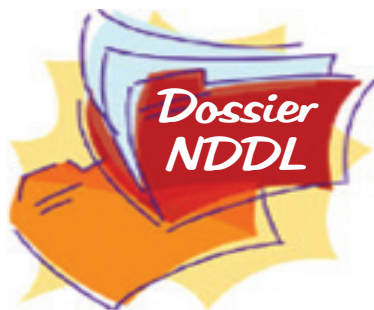
Une véritable transformation des politiques économiques, au service d'un nouveau type de croissance, économe en ressources naturelles, non polluante pour la planète et préservant les conditions de vie des gé-

nération futures, est indispensable pour répondre aux besoins sociaux, en France et dans le monde. Repenser la relation de l'homme à l'environnement fait partie de l'ambition CGT de transformation de la société. Il ne peut y avoir d'avenir pour l'environnement dans une société qui se base sur la compétitivité et le dogme du coût du travail, plaçant les salariés en concurrence, développant la logique du bas coût pour tout. La CGT a notamment rappelé lors de la 3ème conférence environnementale son exigence de politiques publiques sur les socles universels de protection sociale, car c'est un levier incontournable à la réussite de toute action en faveur de l'environnement.

Aussi, notre conception de développement humain durable interroge les contenus, le sens, les finalités et les organisations du travail. La notion de travail décent est un élément à part entière des trois piliers qui doivent être traités à égalité pour une transition juste vers une économie bas carbone respectueuse des besoins des populations et de l'environnement économique, social et environnemental.



Projet Notre Dame des Landes (image Jacques Ferrier architecture/image artefactorylab)



En ce sens, il est de la responsabilité des États de renforcer leurs engagements internationaux et de fixer des règles aux entreprises dans le cadre de leur responsabilité sociale et environnementale. Il y a urgence à lutter contre les délocalisations et à relocaliser les industries dans les territoires au plus près des lieux de consommation et d'exploitation des activités pour le maintien et le développement de l'emploi et la diminution des kms parcourus dans le transport des marchandises et le déplacement des populations. Les délocalisations, outre le fait qu'elles entraînent des effets négatifs sur l'emploi et les conditions de travail et de vie des salariés et de leurs familles, sur la situation économique d'un territoire ont de lourdes conséquences en matière environnementale.

Pour la CGT le rôle de l'État stratège en matière d'aménagement équilibré du territoire doit être renforcé notamment dans les

domaines des transports, de l'agriculture et de l'alimentation, de l'eau et de l'énergie, de l'éducation, de la santé, d'information et de communication, de culture. L'accès de tous aux biens et services publics mondiaux est un droit et doit être garanti. Ils doivent être soustraits aux logiques marchandes, maîtrisés et gérés au service de l'intérêt général dans le cadre du service public, par la puissance publique. La CGT revendique une maîtrise publique pour toutes nouvelles infrastructures structurantes d'un territoire. La question de gouvernance, de la décision à la mise en œuvre, doit être sous contrôle démocratique.

EN RESUME, le développement humain durable est un cadre de référence revendicatif ambitieux pour exiger un nouveau modèle économique répondant aux besoins sociaux, économiques et environnementaux.

Financement et coût du projet NDDL : investissements publics - privés, bénéfices privés.

Le projet de construction d'un aéroport à NDDL s'appuie sur un PPP (Partenariat Public Privé) qui ne dit pas son nom. En réalité, le contrat de concession pour 55 ans du « futur nouvel » aéroport est un contrat gagnant-gagnant pour Vinci uniquement, principal actionnaire d'AGO (Aéroport du Grand Ouest) avec 85 % des parts (la CCI de Nantes ayant 10 % des parts et le groupe ETPO, filiale de Vinci, 5 %). Le coût initial du projet s'établit à 561 millions d'€, l'investissement en lui même s'élevant à 446 millions d'€ uniquement pour les nouvelles installations aéroportuaires. Sur ce total, AGO supportera 315 millions d'€ 130 millions d'€ seront financés par l'État (dont la tour de contrôle) et 115,5 millions d'€ pour les collectivités locales (englobant

le rachat des terrains et les infrastructures routières d'accès au nouvel aéroport). Mais le financement est en réalité majoritairement public (46 % annoncés mais 52 % si on retire les frais de montage financier de la part de Vinci), de plus VINCI finance sa quote part principalement par l'emprunt et les revenus des concessions des aéroports existant de Nantes et Saint-Nazaire. Pas mal pour une infrastructure « privée »...

Le contrat de concession prévoit que les terrains préemptés et rachetés par le Conseil Général depuis plus de 40 ans sont mis à disposition d'AGO contre une redevance annuelle sur le chiffre d'affaires annuel de 8,5 % à partir de la mise en service de NDDL. Le concessionnaire versera aussi

une redevance domaniale de 6 € par hectare concédé + une part variable allant de 0,10 à 0,25 % des recettes tirées de l'occupation du domaine concédé. Mais ces versements aux collectivités locales, qui ne viendraient que rembourser leurs participations à l'investissement, sont conditionnés à l'existence de bénéfices (clause de retour à meilleure fortune) qui restent très hypothétiques tant le « business model » de NDDL a été surévalué. En effet, la valorisation des « gains économiques » engendrés par la nouvelle structure comparée à l'ancienne sont très contestés. De plus, certains artifices comptables permettent aisément de présenter des bilans comptables déficitaires... sans parler d'optimisations en tous genres. Bref Vinci n'investit quasiment aucun fond propre, le montage financier de l'opération repose principalement sur l'argent public avec de très maigres chances d'un retour financier positif pour les finances publiques. Par contre le montage financier prévoit une rémunération des actionnaires de Vinci à 12 % !

De nombreuses questions en suspens sur les coûts et le financement du projet.

La desserte ferroviaire du projet NDDL est souvent évoquée mais aujourd'hui il n'y a aucune réserve financière pour un tel projet. Or la cohérence d'ensemble du projet NDDL voudrait que soit construite une liaison ferroviaire entre Rennes et Nantes, passant par NDDL. Cela alourdirait considérablement la facture globale du projet, de plusieurs centaines de millions d'€.

Autre question, en cas de transfert à NDDL, Airbus souhaite maintenir une piste à Nantes Atlantique pour son activité d'Airbus. Qui prendra en charge les frais de fonctionnement importants (contrôle, entretien) ?

Et bien sûr, l'expérience montre que la maîtrise des dépenses sur les grandes infrastructures n'est jamais au rendez vous,

alors qui paiera l'addition si la facture finale de NDDL est plus élevée (la moyenne européenne est de 40 % de dépassement), Vinci ou l'argent public ou les usagers ?

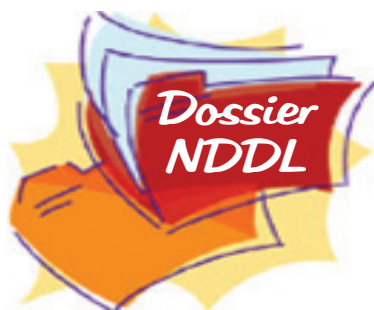
Et si NDDL ne se faisait pas, qui paierait ?

Le contrat de concession évoque une éventuelle rupture. Il y est stipulé que Vinci devra être remboursé pour l'intégralité du préjudice, soit les sommes engagées, les frais d'avocats, de procédure, (estimation basse, entre 30 et 60 millions d'€), en tenant compte de la notion de « frais raisonnables et justifiés ». Le maintien de l'aéroport actuel, même accompagné d'investissements nécessaires et urgents de rénovation, serait sans doute un moindre mal pour les finances publiques. La fourchette des travaux oscillerait entre 192 millions et 825 millions d'€ selon les scénarii, et surtout selon l'accroissement ou non du nombre de passagers.

Ce projet engage lourdement les finances publiques, dans un contexte de restrictions budgétaires importantes, ce qui ne manquera pas d'obérer d'autres projets publics d'investissements, notamment en termes d'infrastructures. De plus, l'argent public est investi sans espoir réel d'un retour direct dans les caisses de l'État ou des collectivités, et donc au seul bénéfice de Vinci par l'intermédiaire d'AGO. ■



Aéroport Nantes Atlantique (VINCI Airport)



Infrastructures et transports : répondent-ils aux besoins ?

L'approche CGT sur les infrastructures s'appuie sur la réponse aux besoins de déplacements des populations, sur une maîtrise publique des transports et s'articule autour de 4 niveaux de réflexions :

- Une politique de complémentarité des modes de transports (multimodale) et des infrastructures.
- Une maîtrise publique totale de ces infrastructures pour garantir cette complémentarité en faveur de l'aménagement du territoire et éviter une mise en concurrence incompatible avec les obligations de développement durable.
- Une gestion publique en rupture avec le modèle actuel de socialisation des dépenses/pertes et une privatisation des bénéfices. Les montages financiers du type PPP « partenariats-publics-privés » assurent principalement les revenus pour le privé et font supporter les pertes au public (Ecomouv, MMA Arena Le Mans).
- Un financement qui repose sur une fiscalité juste, sur des contributions de ceux qui, réellement, profitent financièrement du transport, sur des emprunts et fonds d'investissements du type « grands travaux ».

Le projet de transfert de l'aéroport répond-il aux besoins de transports collectifs de notre territoire (bassin de vie, département, région) ?

L'absence d'engagement de création d'infrastructures ferroviaires dans les documents du projet de Notre Dame des Landes ne répond pas à un fonctionnement multimodal de transport correspondant aux besoins de la population. Cette absence marque un désaccord profond de la CGT avec le projet financier présenté, estimé sans le ferroviaire à 561 millions d'€ en 2013.

En effet, la place du tout routier est assurée alors qu'il faudrait ajouter le coût de réalisation de plusieurs milliards d'euros pour un accès au réseau ferré national ainsi qu'un accès péri urbain ferroviaire vers Nantes. Ce qui change fondamentalement l'enjeu financier.

Dans le cas d'un maintien il y aurait aussi des coûts importants pour le raccordement au tramway ou encore mieux un tram train (mais ligne existante et foncier disponible).

Les différents scénarii présentés par RFF (Réseau Ferré de France) en septembre 2014, dans le cadre du débat public sur la création de Liaisons Nouvelles Ouest Bretagne Pays de Loire (LNOBPL) à l'horizon 2030, viennent confirmer qu'une ligne nouvelle entre Nantes et Rennes desservant un hypothétique aéroport pourrait voir le jour.

Le coût exprimé dans une expertise indépendante de novembre 2014 peut aller de 1 milliard à 1,8 milliard pour ce trajet en passant par Redon selon les variantes. Indépendamment du projet NDDL, la CGT porte des propositions dans un cahier d'acteur présenté pendant les 4 mois du débat public visant l'amélioration de l'axe Nantes Rennes y compris en passant par Châteaubriant. (en savoir plus : <http://www.lacgt44.fr/spip.php?article606>).

Le projet est-il porteur de développement social des personnels de l'aérien ou répond-il aux intérêts financiers ?

Ce qui rapporte reviendrait à VINCI (construction, gestion parking) et ce qui coûte serait supporté par les collectivités territoriales (ferroviaire, etc.).

Le transport aérien subit depuis plusieurs années déjà une révolution de son modèle économique au détriment des intérêts des salariés. Sous le prétexte de la démocratisation de ce mode de transport se cache

en réalité une offensive sans précédent qui sert de boussole à de nombreux secteurs.

Les entreprises dites « historiques », confrontées à des distorsions de concurrence et poussées par l'appétit de leurs actionnaires, avec la bienveillance de l'Etat dans le cas d'Air France ou d'Aéroports de Paris (ADP), transforment leur propre modèle économique pour officiellement faire face à cette concurrence en taillant allègrement dans les acquis sociaux.

Les conditions sociales sont mises à mal à travers des plans à l'image de TRANSFORM 2015 à Air France ou CIEL UNIQUE + 2 pour les services européens de la navigation aérienne.

Dans le cadre de la réponse aux besoins de déplacements, la CGT propose de construire un nouveau modèle durable dans le transport aérien, cela implique plusieurs évolutions :

- l'arrêt des subventions publiques aux Low Cost,
- une réglementation qui mette les salariés à l'abri des stratégies financières des compagnies,
- un Etat français qui reprenne la main sur cette activité dans le cadre d'une politique de complémentarité des modes de transports, et œuvre pour des règles internationales allant dans ce sens.

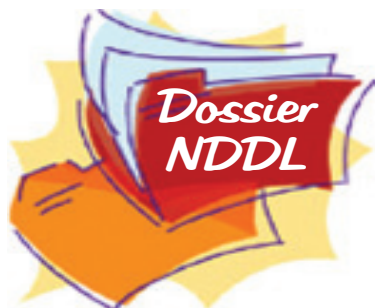
En ce sens, la fédération CGT des transports revendique par exemple une nouvelle nationalisation d'Air France KLM, qui fait elle-même du low cost.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés et répondre aux besoins de tous ordres. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

Cela suppose :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire en déterminant au cas par cas le mode le plus pertinent, notamment en ce qui concerne les critères de développement durable ;
- une amélioration de la qualité des services et une politique tarifaire qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous ;
- la création d'un pôle public de transport englobant l'ensemble des opérateurs de transports publics ;
- la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national, au-delà des obligations de service public existantes

Enfin, la CGT revendique la création d'un pôle public financier en capacité de développer les projets structurants et répondant aux besoins des populations. Ce pôle financier public reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions d'intérêt général. ■



1/ DIMENSIONNEMENT

Projet NDDL

Aérogare : dimensionnement inférieur en superficie par rapport à Nantes Atlantique mais différente dans son organisation. Le projet de NDDL est déjà dépassé car il était prévu pour 4 millions de passagers (4,3 millions en 2014). Si les investissements ne sont pas fait au début, cela coutera très cher ensuite (construction d'un tube pour passage TGV, accès passager sous la piste pour l'horizon 9 millions de passagers).

Capacité : le projet initial prévoyait beaucoup plus de parkings avions qu'à NA. Celui, revu à la baisse n'en prévoit plus que 22 moins qu'à Nantes Atlantique, mais tous au contact de l'aérogare. Où est le grand projet permettant plus de mouvements d'avions ? Le scénario du développement des gros porteurs est contredit par les commandes des compagnies au niveau mondial (A320, voire A350, plutôt qu'A380). C'est donc bien par une hausse des mouvements que le trafic augmentera. Deux pistes à axes sécants (similaire à l'aéroport d'Orly) qui permettent des décollages et atterrissages séparés un peu plus nombreux et dans le sens du vent, n'offre pas une révolution et a surtout l'intérêt de ne pas survoler trop d'espaces urbanisés... pour le moment. De plus, la réduction des taxiways initialement prévus aura des conséquences sur le rythme des mouvements et donc des capacités de l'équipement.

Stationnements automobiles : Avec le choix d'une construction « à plat » (et non en silo) le risque d'un agrandissement des surfaces de parkings est réel d'autant que les parkings sont un élément de rentabilité très important. En outre, la CGT craint de voir le concessionnaire Vinci séparer l'activité stationnement de celle de l'exploitation de l'aéroport via une filiale. Ainsi la rentabilité de l'aéroport serait fortement minorée ouvrant droit à des compensations comme prévu dans le contrat de concession.

Aéroport Nantes-Atlantique

Une piste de 2900 m qui autorise de 35 à 40 mouvements d'avions par heure par beau temps. La moyenne d'utilisation aujourd'hui étant de 120 par jour. (En période basse 100 mouvements mini. Jusqu'à 270 maxi entre mars et septembre). 28 parkings avions dont 12 au contact.

5000 places de parking voitures.

Le dimensionnement de l'aéroport Nantes Atlantique semble correspondre aux besoins de trafic actuel. Preuve en est que le dimensionnement prévu sur NDDL est plus petit pour la mise en service. Des possibilités d'extension de l'aérogare sur l'emplacement de l'actuel aéroclub et des parkings en silo ou au nord de la piste sont envisageables.



Nantes Atlantique (image AFP)

2/ SÉCURITÉ

Projet NDDL

L'installation de deux ILS* serait un plus incontestable pour les approches quelles que soient les conditions météorologiques. C'est, pour la CGT, l'élément le plus légitime du projet. Le positionnement à 27 kms de Nantes est aussi de nature à limiter les risques pour les populations. Enfin, la tour de contrôle moderne joue en faveur du projet (car les équipements sur N-A n'ont pas été modernisés). Mais d'autres éléments n'ont pas été pris en compte : l'approvisionnement en carburant se fait par la seule voie d'accès prévue. Le risque d'accident d'une citerne au milieu des passagers en accès sur une route sans échappatoire est posé. Il aurait été plus simple de se connecter au pipeline reliant Donges qui passe relativement près.

Aéroport Nantes-Atlantique

ILS : pas de système d'atterrissage tous temps hormis sur la piste 3 lors de l'atterrissage vers le nord/est, par le survol du lac de Grandlieu.

Radar : absence de radar local (le plus proche étant à Brest, cela pose des problèmes de fiabilité et de cadence d'arrivée).

Survol de la ville : les zones de concentration de population sont en théorie interdites de survol à basse altitude (> 1700m). L'axe d'arrivée par le nord/est est décalé de 13° par rapport à la piste. Au décollage vers le nord/est, la proximité de la ville exige un virage immédiat. Les dangers sont essentiellement liés à l'absence d'échappatoire en cas de panne totale moteur.

Proximité du lac de Grand Lieu : le péril animalier (aviaire) représente 15% des incidents.

La CGT a voulu analyser la faisabilité d'une piste remodelée à Nantes atlantique, piste évoquée par certains pour répondre aux évolutions du trafic.

Piste transversale (sud-ouest/nord-est) décalée vers le sud (plus près du lac que de la ville Nantes).

Avantages : survol de zones habitées moins denses. Dégagement rapide taxiway (bretelles de dégagement de la piste qui seraient arrondies au lieu de perpendiculaires). Cela permettra d'augmenter la fréquence d'atterrissage (fluidité des mouvements). Piste plus horizontale, et plus adaptée pour les gros porteurs (ex. : A350).

Inconvénients : pour une piste de 3 kms, une surface de foncier de 4.5 kms de long sur 500m de large est nécessaire au minimum. Cela peut impliquer des terrains déjà bâtis et/ou en zone humide. Ces travaux d'aménagement interrompraient l'exploitation commerciale pendant plusieurs mois, certains vols pouvant être reportés sur les aéroports voisins (Angers, Rennes...) et d'autres délocalisés à Paris.

De toute évidence aucune enquête publique ne pourrait entériner le survol de zones épargnées jusqu'alors dans l'agglomération, surtout que les mesures compensatoires du plan d'exposition au bruit (PEB) sont closes pour Nantes atlantique (isolation des habitations notamment).

Enfin, on peut raisonnablement penser que des associations de riverains ou environnementales verraient d'un très mauvais œil la création d'une autre piste, et engageraient des procédures comme c'est le cas à NDDL.

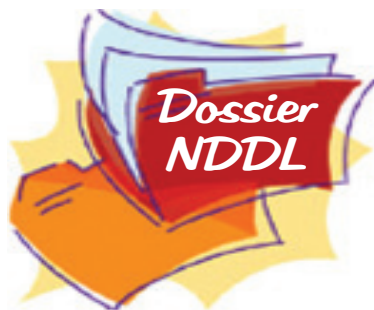
3/ ACCÈS

Projet NDDL

Un des gros points noirs du projet : les liaisons multimodales oublient le rail et favorisent le routier et les parkings, même si les déclarations politiques envisagent des liaisons tram train et TGV mais sans garantie financière.

Aéroport Nantes-Atlantique

L'aéroport Nantes Atlantique est relativement accessible depuis le centre-ville et l'extérieur (périphérique, tramway, navette). Cet accès pourrait être largement renforcé par l'amélioration et/ou l'extension d'infrastructures déjà existantes : prolongement du tram ligne 2, réhabilitation de l'ancienne voie ferrée près de l'aérogare...



4/ EMPLOI

Projet NDDL

La réalisation de l'aéroport du Grand Ouest devrait générer 5,4 millions d'heures de travail, dont : 4,5 millions d'heures pour la plate-forme aéroportuaire, 700 000 heures pour la desserte routière, 200 000 heures pour la tour de contrôle. Sont aussi prévues, près de 150 000 heures consacrées à l'insertion, 4 % des effectifs répondant au dispositif d'alternance pour la partie exploitation de l'aéroport du Grand Ouest. 2 500 emplois sur site sont estimés avec un trafic de 4,5 millions de passagers à horizon 2020 pour l'exploitation de NDDL, contre 2000 emplois à l'heure actuelle pour 4 millions de passagers en 2014 à Nantes Atlantique : il s'agit donc essentiellement d'un transfert de salariés et non de créations d'emplois.

Ensuite, les porteurs du projet annoncent près de 1 000 emplois supplémentaires à NDDL à horizon 2025 par rapport à 2012 dans l'hypothèse d'une hausse du trafic.

A Nantes Atlantique, ce sont 5000 emplois qui pourraient être accueillis à l'IRT Jules Verne, sans compter le pôle composite.

Un pôle de sous-traitance de rang 1 verrait le jour autour d'Airbus grâce au foncier dégagé par le transfert, avec comme argument pour Airbus, la réduction des coûts de transports avec ses sous-traitants.

A contrario, le transfert induirait la délocalisation ou suppression de plusieurs centaines d'emplois agricoles directs et induits. Enfin les salariés de Nantes Atlantique verraient se dégrader leur temps et coût de transports pour se rendre sur leur nouveau lieu de travail

Cependant la CGT ne peut se contenter de chiffres et de promesses. Il est nécessaire d'obtenir des garanties sur les accompagnements nécessaires pour les salariés actuellement en poste sur l'aéroport Nantes Atlantique en cas de transfert. De même les conditions sociales sur un chantier de ce type font craindre des « montages exotiques » où les sous-traitants embauchant travailleurs détachés, pourront profiter de l'aubaine de législations défavorables aux salariés. (Exemple du chantier de l'EPR à Flamanville). Nos revendications sur cet aspect ont été portées publiquement auprès des pouvoirs publics (CHSCT de site, présence sur site...).

Aéroport Nantes-Atlantique

Le déséquilibre entre le Nord et le Sud de l'agglomération nantaise est significatif. Sur les quelques 310 000 emplois de l'agglomération, les 2 tiers se situent au Nord Loire, avec des déplacements de milliers de véhicules par jour. A ce jour environ 80 entreprises travaillent directement ou indirectement pour la plate-forme aéroportuaire. Cela représente 2000 salariés environ. Leur transfert serait induit par le transfert d'aéroport et contribuerait à approfondir le déséquilibre géographique existant. Parallèlement, à ce jour, aucune compensation (mobilité, logement...) n'est prévue pour les salariés dont l'emploi serait transféré. Aujourd'hui, quasiment 80% des salariés habitent en sud Loire. Un transfert obligerait à passer la Loire et à ajouter 50 kms de trajet. In fine l'obligation d'un déménagement compromettrait les conditions de vie et donc la possibilité d'un transfert pour de nombreux salariés.

A l'avenir, en cas de maintien de Nantes Atlantique, comme pour NDDL, des créations d'emplois seraient possibles dans l'hypothèse de l'accroissement du trafic. Le site d'Airbus Bouguenais, qui compte plus de 2000 salariés, serait fragilisé si la piste n'était pas maintenue, ce qui n'est actuellement pas à l'ordre du jour. Néanmoins, il reste la question du financement de ce maintien, qui n'est aujourd'hui pas réglé !



Piste N-A bosselée (Franck Dubray/ maxppp)



Parkings auto en second plan (image Presse Océan)

5/ ENVIRONNEMENT

Projet NDDL

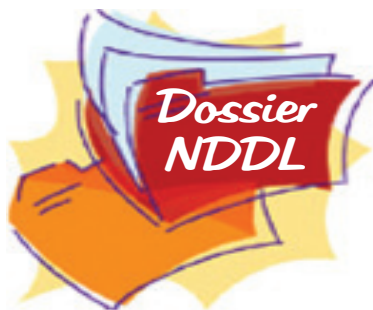
Le projet va détruire de vastes zones humides qui jouent un rôle important dans la régulation et l'épuration des eaux à l'heure des épisodes d'inondations à répétition. Les compensations prévues dans le projet ne visent qu'à contourner les directives européennes sans répondre aux enjeux environnementaux.

L'approvisionnement en eau d'un vaste secteur du nord ouest de la Loire Atlantique est aussi un enjeu majeur : les effets du changement climatique global ne doivent pas être accentués par la destruction des ressources de qualité là où elles existent.

Aéroport Nantes-Atlantique

Lac de grand lieu, zone Natura 2000 : l'aéroport ne menace néanmoins pas le lac (selon le chercheur au CNRS et ancien directeur de la réserve Naturelle de Grand lieu, Loïc MARION).

Plan d'exposition au bruit (PEB) : le dispositif de mise en place de mesures compensatoires prévues dans le PEB autour de Nantes-Atlantique est finalisé. Cela permet aux habitants dans le cône d'approche et de décollage de bénéficier d'aménagements subventionnés pour lutter contre les nuisances sonores. L'investissement conséquent réalisé serait à reproduire dans le cas d'un transfert même si, dans un premier temps, les zones habitées survolées seraient plus restreintes.



QUESTIONS ET REVENDICATIONS

Quel est exactement le « projet aéronautique » : est-ce qu'il s'agit de regrouper des aéroports existants et donc d'en fermer certains pour recentrer le trafic sur NDDL ? Est-ce qu'il s'agit de spécialiser les aéroports ? (entre trafic international, charters, low-cost, fret aérien ...) ? Ces questions doivent trouver réponse. En attendant, et quelle que soit la conclusion du dossier, la CGT revendique :

- Création d'un CHSCT de site (à N-A et NDDL le cas échéant).
- Création d'emplois de qualité (et imposer le droit français si le chantier NDDL se concrétise pour lutter contre le dumping social).
- Mise à disposition d'un local syndical interprofessionnel pour le syndicat de site AGO (à N-A ou NDDL) : Vinci ne reconnaît pas la CGT sur la plate-forme actuelle.
- Prise en compte dans le chiffrage de NDDL du coût des éventuels licenciements, des prises en charges liées à la mobilité professionnelle...
- Prise en compte des problèmes pour les salariés et leur famille en termes de logements, écoles, (infrastructures qui ne seront pas ou peu présentes au départ sur NDDL).
- Idem pour le problème en terme de logement : l'achat et vente (vente aux salariés habitant sur le sud moins cher voire à perte et essayer de racheter un bien qui sera plus cher du fait que l'offre sera inférieure à la demande. Et donc endettement...).
- Garantie d'effectifs pour la navigation aérienne (contrôle et maintenance) mais aussi pour certification / vérification des avions et des équipages et des météorologues sur place.
- Mise en place sans délai d'équipements techniques correctement dimensionnés (ILS, satellite, radar...) car la sécurité ne peut attendre.
- Rénovation des équipements vétustes à Nantes Atlantique sans délai (aérogare, tour de contrôle).
- En cas de transfert, maintien d'une piste spécialisée à vocation industrielle avec les financements suffisants pour garantir la sécurité de l'outil, financements supportés majoritairement par les utilisateurs.

Au regard des éléments et analyses contenus dans ce dossier, le maintien de l'aéroport sur le site actuel avec toutes les améliorations nécessaires en terme de sécurité, de condition de travail, d'accès et d'usage, présente davantage d'atouts que la construction d'un nouvel aéroport sur le site de NDDL.

Les arguments contenus dans ce document d'analyses, d'interrogations et de propositions servent de points d'appui aux militants et mandatés par les structures interprofessionnelles.