

Aéroport International  
ATELIER  
CITOYEN  
Nantes-Atlantique

# ECONOMIE & EMPLOIS

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 intercity 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 : Les emplois directs et indirects de la zone aéroportuaire</b>	<b>08</b>
<b>Partie 2 : Les hypothèses de transfert</b>	<b>14</b>
<b>Partie 3 : L'évolution de la zone</b>	<b>16</b>
<b>Annexes</b>	<b>20</b>



# INTRODUCTION

## ECONOMIE ET EMPLOIS : ÉTAT DES LIEUX



**Un employé sur le tarmac.** Nantes-Atlantique est un moteur économique pour la métropole nantaise, et plus particulièrement pour le sud de l'agglomération.

**L'aéroport Nantes-Atlantique, l'usine Airbus et l'IRT Jules Verne sont aujourd'hui interdépendants. Ces trois piliers sont au cœur du développement économique de la métropole nantaise et défaire cet ensemble serait pénalisant pour l'emploi.**

Le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes pose de nombreuses questions autour de l'emploi et du devenir du développement économique sur l'actuelle zone aéroportuaire. Alors que nationalement la situation de l'emploi ne cesse d'empirer, que les industries de tous types sont fragilisées, le sud Loire ne devrait pas échapper à la règle.

Promouvoir le transfert de l'aéroport, c'est engager durablement le sud de l'agglomération nantaise vers une dégradation de l'emploi. En effet, Bouguenais comprend une base d'activité autour de Nantes Atlantique stable depuis plusieurs années. Qu'il s'agisse d'emplois industriels directement liées à la construction aéronautique ou de ceux de la Zone d'Activité Aéroportuaire. Ces derniers représentent 2160<sup>1</sup> emplois, soit 1840 équivalents temps plein, répartis dans les activités de gestion

de la plateforme, le fret, les compagnies aéronautiques, la restauration, les douanes, la sécurité, l'hôtellerie, le commerce, etc... La très grande majorité des personnels liés à ces activités demeure dans le sud Loire et devrait soit effectuer des dizaines de kilomètres supplémentaires quotidiennement, soit perdre leur emploi, selon les situations et la façon dont se ferait effectivement le transfert.

Le groupe emploi-économie de l'Atelier Citoyen s'est attaché à faire le tour de ces questions et sans prétendre avoir fait un travail exhaustif a mis en exergue les principales interrogations des acteurs concernés par ce transfert, salariés, employeurs, personnel politique et élus, décideurs de Nantes Métropole...

<sup>1</sup>. Les chiffres évoqués dans ce document n'ont pas pu être tous vérifiés. Ils nous ont été donnés par les personnes rencontrées lors de nos travaux et sont issus des études 2010 de la CCI, de l'INSEE et de l'AURAN. Les éléments chiffrés récents ne nous ont pas été fournis malgré nos demandes.

## Des questions sans réponses

Notre atelier a tenté de faire le point sur l'emploi dans la zone aéroportuaire de Nantes-Atlantique. Le constat a été fait que cette zone est la plus importante en matière d'emploi du Sud Loire. Les pôles de référence comparables de Saint-Herblain et Carquefou sont en effet en Nord Loire, et l'on constate chaque jour les transferts de population du Sud vers le Nord avec les embouteillages quotidiens du périphérique, du Pont de Cheviré et du Pont de Bellevue.

### Airbus ?

Le plus gros employeur du secteur est bien évidemment Airbus, et les incertitudes relatives au départ de l'aéroport et au maintien de la piste fragilise cette entreprise qui représente environ 2000 emplois<sup>2</sup>. A ces emplois il convient d'ajouter les emplois induits par la sous-traitance et les emplois liés à l'aéroport, douane, services administratifs, hôtellerie, etc.. Par ailleurs il est apparu au fil des débats que le départ ou le maintien de l'aéroport aurait également des conséquences sur le pôle industriel de Saint-Nazaire. L'usine Airbus ayant deux pôles d'importance égale, à Bouguenais et à St Nazaire, ne pourrait-on imaginer un regroupement de ces deux entités si la piste de Nantes Atlantique est abandonnée ?

### Le fret ?

L'atelier s'est également interrogé sur la question du fret. Certaines entreprises se sont installées près de l'aéroport pour cette raison (transport de fleurs, de produits frais etc.) La proximité avec le MIN (Marché d'Intérêt National) transféré sur



Site Airbus de Saint-Nazaire

la commune de Rezé en 2018 est également liée à cette problématique du transport de marchandise. Des entreprises comme DHL sont très concernées par cette question. Si le fret avionné est peu important, l'arrivée du MIN peut modifier sensiblement son activité.

Dans la perspective du départ de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes, plusieurs questions restent en suspens. De plus l'usine Airbus, si elle reste opérationnelle, a besoin de la piste pour les échanges inter-entreprises et les voyages professionnels de ses cadres. L'entreprise pourrait-elle assurer financièrement la maintenance de cette piste? Le cas de Méaulte est évoqué, commune où une piste a été financée par les collectivités locales (communes, conseil général, conseil régional) et l'Etat pour assurer le maintien de l'emploi. Une telle solution serait-elle envisageable à Nantes ? Ce qui est sûr, c'est que si l'entreprise se retourne vers l'Etat et les collectivités locales et qu'elles s'engagent financièrement, c'est bien le contribuable qui paiera en définitive.

### La recherche ?

Nantes Métropole a fait le choix d'attirer les entreprises de pointe sur la zone entourant l'aéroport. Que représente l'IRT Jules Verne (Institut de Recherche Technologique) en matière d'alternative créatrice d'emploi sur le secteur ? Ce centre scientifique est-il lié aux avancées technologiques et aux études menées par Airbus ?

### Le sud Loire ?

Quels emplois pour les communes de Bouguenais, St Aignan, Rezé, Les Sorinières, où travaillent nombre de salariés employés sur cette zone aéroportuaire? L'actuel choix de privilégier les emplois de haut niveau (chercheurs, ingénieurs) répondra-t-il aux attentes de salariés peu ou moins bien qualifiés?

Quel sera l'impact du low cost sur l'économie locale ? Quelle sera la perte en terme d'emplois pour la zone de Nantes-Atlantique ?

<sup>2</sup>. Source : [www.airbusgroup.com](http://www.airbusgroup.com)

## Nantes-Atlantique en chiffres

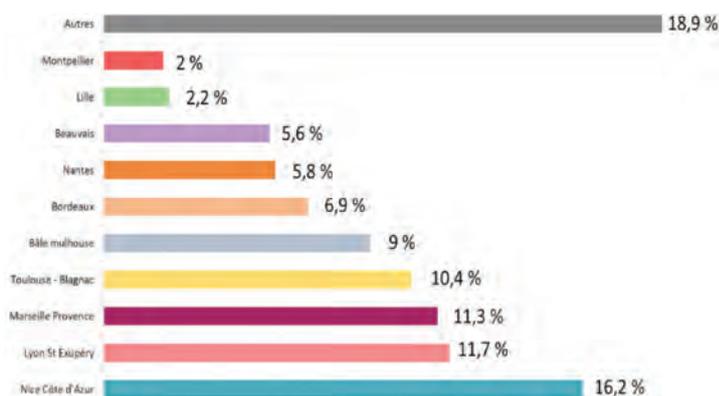
L'analyse du rapport 2014 de l'activité des aéroports français<sup>3</sup> montre que l'aéroport de Nantes-Atlantique, aéroport international, joue un rôle important pour la desserte aérienne de la région mais qu'il est loin d'être un aéroport saturé.

En matière de **transport de passagers** le classement 2014 des aéroports français place l'aéroport de **Nantes-Atlantique en 9ème position avec 4 157 284 passagers, soit une augmentation de 5,8 % par rapport à 2013**. Cette augmentation est importante mais elle n'est pas exceptionnelle si l'on sait qu'en France St-Etienne voit une augmentation de 12,3%, Figari de 11,8%, Bâle-Mulhouse de 10,9%...

Classement	Métropole	Passagers	Variation 2014/2013
1	Paris Charles de Gaulle	63 813 756	2,8%
2	Paris - Orly	28 862 586	2,1%
3	Nice Côte d'Azur	11 660 208	0,9%
4	Lyon-Saint Exupéry	8 467 093	-1,1%
5	Marseille-Provence	8 182 237	-0,9%
6	Toulouse - Blagnac	7 517 736	-0,7%
7	Bâle - Mulhouse	6 519 393	10,9%
8	Bordeaux	4 945 029	7,1%
9	Nantes Atlantique	4 157 284	5,8%
10	Beauvais - Tillé	4 024 201	1,8%

Classement 2014 des 10 premiers aéroports français

Les aéroports parisiens représentent à eux seuls 56,2% du trafic passager métropolitain, et les aéroports provinciaux 43,8 %. Les principaux aéroports de province en terme de trafic sont Nice (16,2%), Lyon (11,7%) Marseille (11,3%) et Toulouse (10,4%). **Nantes Atlantique représente 5,8 % du trafic provincial.**



Répartition du trafic des 10 plus grands aéroports de province en 2014.

En revanche un constat : l'aéroport de Nantes-Atlantique a fait un grand bond en matière de **trafic low cost avec 1 802 374 passagers en 2014 soit 18,9% de passagers de plus qu'en 2013**. La part de trafic low cost à Nantes-Atlantique s'élève alors à 43,3% en 2014. En comparaison, l'aéroport de Beauvais, avec ses 3 997 938 passagers fait 99,35% de son trafic avec des compagnies low cost (avec une augmentation de 1,5% entre 2013 et 2014).

Aéroports	Trafic à bas coûts 2014	Variation 2014/2013
Paris - Orly	8 972 069	22,2%
Paris Charles de Gaulle	6 605 046	25,3%
Nice Côte d'Azur	4 486 863	7,0%
Beauvais - Tillé	3 997 938	1,5%
Bâle - Mulhouse	3 892 901	14,8%
Lyon-Saint Exupéry	2 200 529	8,0%
Marseille Provence	2 000 504	0,1%
Toulouse - Blagnac	2 000 089	0,5%
Bordeaux	1 972 731	24,6%
Nantes Atlantique	1 802 374	18,9%
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>43 503 718</b>	<b>12,6%</b>

Trafic des compagnies low cost

Si l'augmentation du nombre de passagers est avérée, il n'en est pas de même du nombre de mouvements (décollages et atterrissages), car ces bons résultats s'accompagnent d'un moindre nombre de mouvements d'avions. **Ainsi on constate une baisse nationale des mouvements commerciaux entre 2012 et 2013 de -1,7 %**, tandis que les mouvements non commerciaux connaissent une légère augmentation. L'existence d'une aviation de loisirs ne semble pas perturber la circulation des gros porteurs.

En ce qui concerne le **fret aérien**, l'aéroport de Nantes-Atlantique ne connaît pas un trafic très important puisqu'il est de 9 204 tonnes (mais en augmentation de 6,5% par rapport à 2013). Par comparaison, l'aéroport de Marseille-Provence a transporté 58 827 tonnes de fret en 2014.

<sup>3</sup>. Résultat d'activité des aéroports français 2014, dossier de conférence de presse 12 février 2015. Union des aéroports français.

# PARTIE 1.

## LES EMPLOIS DIRECTS ET INDIRECTS DE LA ZONE AÉROPORTUAIRE

Vue aérienne de Nantes-Atlantique et de sa zone aéroportuaire.

La zone aéroportuaire est la 3<sup>ème</sup> zone industrielle importante du sud Loire.

photo @Maxence Graf

**Le départ de l'aéroport vers Notre-Dame-des-Landes pourrait bien déshabiller le sud loire en matière d'emplois. Nous avons donc décidé de recenser les emplois existant autour de la zone aéroportuaire.**

Pour effectuer cette approche, nous avons pris en compte les études dont nous disposons :

- Études statistiques du CETE et de la CCI
- Plan de déplacement des agents de l'aéroport
- Travaux sur la question du déplacement Nord Sud (Pont de Cheviré saturé)
- Études sur le déplacement du MIN (quid des marchandises qui arrivent par avion)
- Problématique du low cost qui sera développé à NDDL et son impact sur l'emploi
- Fiche technique ACIPA
- Document CGT dossier NDDL
- Infos sur la question du maintien de la piste d'Airbus à Bouguenais, qui paiera l'entretien et qui fera la maintenance ?

Nous avons rencontré des acteurs économiques du territoire, chefs d'entreprise, et représentant

de Nantes Métropole. Nous avons écrit aux élus et aux candidats aux élections départementales, ainsi qu'au président du Conseil Général et au président du Conseil régional. Nous avons également discuté avec des syndicalistes et des salariés actuels ou anciens d'Airbus.



Rapport de mission du Ministère de l'Agriculture du 31 mar 2013, Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes : expertise de l'impact sur l'agriculture.

## Des emplois directs

85 établissements privés et services de l'Etat sont directement liés à la présence de l'aéroport soit 1986 emplois (en hausse de 13,4% par rapport à 2004). Les compagnies low cost créent peu d'emplois sauf quand elles se servent de cet aéroport pour y créer une base, comme Volotea en 2012 en créant 50 emplois sur Nantes-Atlantique<sup>1</sup>. Aujourd'hui, la compagnie espagnole s'ancre encore plus à Nantes avec une centaine d'emplois recensés. Bénéficiant d'exonérations de taxes pendant 3 ans, certaines n'hésitent pas à partir à la fin de cette échéance.

Actuellement **1750 personnes** travaillent au sein des services et entreprises implantées sur la plate-forme (administrations, CCI, assistance au sol, aviation générale, compagnie aériennes, tours opérateurs, commerces et services, loueurs et entreprises de fret).



Aéroport de Nantes-Atlantique

## Des emplois indirects

Environ **110 emplois situés dans la zone D2A** (Domaine d'Activités Aéroporturaire) travaillant pour l'aéroport seraient impactés par le transfert. Dans ce cadre nous avons regardé les statistiques que nous détenions et nous

avons eu suffisamment d'éléments pour affirmer que 70% des salariés qui travaillent sur la zone habitent le sud Loire.



Vue aérienne de la zone D2A

<sup>1</sup>. Source : étude CCI Nantes Saint-Nazaire, *Evaluation de l'impact économique de l'aéroport Nantes-Atlantique en 2012*, 01/02/2013.

## Les emplois sur les zones d'activité hors aéroport

Autour de l'aéroport existe plusieurs zones industrielles : D2A, zone du Chaffault, Croix Rouge, Technocampus... En 2010, 8313 emplois étaient dénombrés sur ces zones<sup>2</sup>.

Nous avons rencontré un chef d'entreprise membre de l'association Inter Entreprises D2A.

La zone D2A se situe sur la commune de St Aignan de Grandlieu autour de l'aéroport. Environ 70 entreprises sont installées sur cette zone<sup>3</sup>. Ces entreprises comptent à peu près 1500 emplois. Il y a de petites entreprises d'un ou 2 salariés et de très importantes structures comme la plate forme Système U. Ce nombre d'emplois ne tient pas compte des emplois d'AIRBUS (environ 2000 salariés) et des emplois liés directement ou indirectement à l'aéroport lui-même (environ 1850).

La plupart des entreprises ne travaillent pas directement avec l'aéroport et le départ de celui-ci n'aurait pas d'incidences sur leur activité, ni sur le maintien des emplois. Néanmoins, la présence de l'aéroport proche de la ville est une opportunité pour le monde des affaires et les startups. Les aéroports de Paris, par exemple, ont mis en place un programme de promotion de startups innovantes profitant des voyages d'affaires pour se rencontrer et créer de nouvelles relations professionnelles. Ce même modèle pourrait être reproduit à Nantes.



Zone d'activité D2A

Le départ de l'aéroport pourrait être une opportunité, à première vue, pour dégager des espaces très importants qui permettrait à des entreprises nouvelles de s'installer (80 hectares de zone industrielle supplémentaire). Mais cette idée est erronée puisque la piste (qui restera pour Airbus) ne permet pas de construire à proximité de celle-ci. En revanche, la zone D2A est essentiellement constitué de parkings. Elle pourrait être facilement densifiée pour accueillir plus d'entreprises.

A la question relative aux entreprises nouvelles qui se sont installées sur le secteur (DAHER, IRT) qui touchent au domaine de la recherche et de la sous-traitance de l'aviation, ce n'est pas la proximité de l'aéroport qui les a motivées mais bien la proximité d'Airbus. Mais il ne faut pas oublier que la présence de l'aéroport sert aux employés d'Airbus, qui viennent chaque semaine de Toulouse, et servira à ceux de DAHER implanté dans le monde entier, tout comme aux chercheurs internationaux de l'IRT, sans oublier ceux de General Electric dont le siège mondial des énergies marines est à Bouguenais<sup>4</sup>.

Le chef d'entreprise interrogé ignore les décisions qui seront prises sur le maintien de la piste d'Airbus mais pour lui il ne fait aucun doute que le maintien d'Airbus est beaucoup plus important que la présence de l'aéroport pour la vie économique du secteur.

Les responsables des entreprises ne sont pas unanimes sur le transfert de l'aéroport. Lors d'une réunion de l'association des entreprises installées sur la zone D2A qui regroupait 20 chefs d'entreprises, 4 étaient pour le transfert de l'aéroport, un était contre en raison de son activité (transport) et les 15 autres ne se prononçaient pas.

Les difficultés rencontrées par les entreprises du secteur sont liées à l'intense circulation du matin et du soir : problème d'accès, circulation de camions, embouteillages.

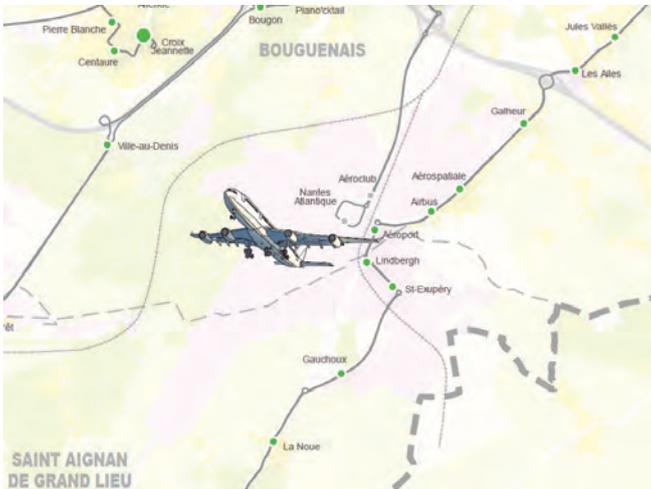
Le personnel vient travailler en voiture car la zone est très mal desservie par les transports en commun et l'accès à la zone D2A est saturé.

<sup>2</sup>. Source : INSEE, SIRENE 2013, AURAN 2014. Voir en Annexe 1.

<sup>3</sup>. Source : [www.saint-aignan-grandlieu.fr](http://www.saint-aignan-grandlieu.fr)

<sup>4</sup>. Deux courriers adressés à DAHER et à l'IRT pour connaître leurs perspectives de développement et leurs projets en matière de création d'emploi sont restés sans réponse.

## Le site d'Airbus est-il menacé par le départ de l'aéroport ?



Desserte de la zone en transport en commun, en semaine un bus toutes les 20 minutes en heures de pointe, toutes les heures le reste du temps.



Site d'Airbus Nantes

Posez cette question à n'importe quel salarié de l'usine nantaise et vous aurez le sentiment bizarre, par son air embarrassé, qu'il ne comprend pas votre question ! C'est surtout qu'il veut croire, ou plutôt qu'il a besoin de croire que son usine n'est menacée par rien du tout ! Nous avons donc décidé qu'il valait mieux poser cette question à ceux qui avaient plus de recul, plus d'expérience et surtout moins de lien de subordination, c'est-à-dire aux retraités d'Airbus.

Et là, les réponses sont cinglantes, les passions se déchaînent, les arguments sont précis. « *Ils sont fous !* » avons-nous entendu (en parlant des pro- NDDL bien sûr) « *De tout temps le site de Bouguenais a été le plus fragile du groupe. Si un seul site de production devait fermer en France, ce serait celui-là ! Alors supprimer l'aéroport, c'est leur offrir un argument de plus pour délocaliser !* ». Cet argumentaire était suivi d'une pléthore de détails techniques et d'arguments économiques sur les ateliers qui seraient impactés par le départ de l'aéroport.

Le Figaro économique, dans son édition du 26 novembre 2012, c'est à-dire juste après les événements qui ont suivi l'opération César<sup>5</sup> ne dit pas autre chose que ces retraités. Le titre de l'article : **L'usine Airbus, un obstacle sous-estimé à ND-des-Landes<sup>6</sup>**.

L'auteur, s'il comprend mal que l'opposition au projet rassemble divers intérêts qu'ils soient agricoles, écologistes ou anticapitalistes, précise que ces opposants ont oublié de poser la question majeure : Que deviendrait l'usine Airbus en cas de transfert de l'aéroport ? Et il laisse entendre dans la page qui suit qu'inéluctablement, Airbus Nantes disparaîtrait !

<sup>5</sup>. Opération César : débutée le 15 octobre 2012, vise à expulser les occupants illégaux des terrains où doivent commencer prochainement les premiers travaux de construction du projet aéroportuaire du Grand Ouest.

<sup>6</sup>. <http://www.lefigaro.fr/societes/2012/11/26/20005-20121126ARTFIG00462-l-usine-airbus-un-obstacle-sous-estime-a-nd-des-landes.php>

L'interview du directeur d'Airbus Nantes accordée à Ouest-France le 21 février 2015 évoque cette question à demi-mots. « *En 2015, les cadences vont augmenter car il y a eu beaucoup de commandes, nous dit-il, mais une centaine d'intérimaires ne seront pas repris car c'est normal de fabriquer plus en moins de temps. Quant aux sous-traitants, nous leur conseillons de diversifier leur carnet de commande car un trou d'air est toujours possible.* »

La restructuration d'Airbus avec son lot de délocalisations et de suppression d'emplois est-elle en marche ? Tout laisse à penser que ce scénario est déjà inscrit quelque part chez des dirigeants et/ou des actionnaires d'Airbus.

Airbus investit beaucoup, son directeur annonce dans le dernier bulletin municipal de Bouguenais<sup>7</sup> un investissement de 70 millions d'euros...On peut dès lors imaginer qu'il est conforté dans son implantation mais un industriel qui s'engage à rester et qui part quand-même, ça n'est jamais arrivé n'est-ce pas ?



Bouguenais les infos, n°208, avril 2015.

[Rappelons ici l'histoire de la piste d'Airbus :]

- *Au début des années 2000, quand le projet est relancé, il n'est pas prévu de garder la piste de Bouguenais. Airbus prend acte de cette décision par un silence assourdissant ! Mais il reconnaît plus tard en avoir besoin suite au questionnement de la mairie de Bouguenais qui s'en inquiète à juste titre. Alors Etat, élus et CCI affirment qu'on ne prendra pas de risque, donc on gardera la piste.*

- *Automne 2009, revirement, on ne garde plus rien ! Il faut rendre le projet compatible avec le Grenelle de l'environnement qui exclut la construction de tout nouvel aéroport mais tolère un transfert. Et miracle ! Airbus change aussi d'avis et déclare que la piste n'est plus vraiment indispensable.*

- *Juin 2011, nouveau revirement, le président du conseil général déclare : « On garde la piste pour Airbus mais il faudra trouver le financement de son fonctionnement. »*

- *Et depuis ? Statu quo ! On n'a toujours pas trouvé le financement du fonctionnement de la piste mais on aurait tort de s'inquiéter puisque Airbus a dit qu'il resterait quoi qu'il arrive.*

<sup>7</sup>. Source : Bouguenais les infos n°208, avril 2015, *Airbus, une entreprise ancrée dans le territoire.*



# PARTIE 2.

## LES HYPOTHÈSES DE TRANSFERT



**Agent de piste.** Environ 1850 emplois seraient susceptibles d'être transférés, mais quel en serait l'impact pour les employés ?

### L'aéroport du Grand Ouest, c'est plus d'emplois !<sup>1</sup> Affirment ceux qui soutiennent le projet. Qu'en est-il ?

1850 emplois<sup>2</sup>, aéroportuaires et fortement liés, seraient transférés du sud au nord de Nantes, aggravant ainsi le déficit actuel des emplois du sud de la ville. La construction d'un nouvel aéroport et des routes y conduisant emploierait

700 personnes du BTP pendant 4 ans... Mais elle supprimerait au bout de cinq ans plus de 500 emplois, agricoles et liés, emplois pérennes et non délocalisables.

Activité	Emplois estimés
Transport aérien de passagers et de fret	env 650
Affrètement, organisation transp., manutention	env 250-300
Service auxiliaires des transports aériens	148
Sécurité privée	138
Hôtels et hébergements similaires	40
Location voitures	53
Services Etat	233
CCI/AGO	env 150
Commerces, restauration, tours opérateurs	env 150
<b>TOTAL</b>	<b>env 1850</b>

**Emplois susceptibles d'être transférés**

<sup>1</sup>. Campagne de publicité de février 2013.

<sup>2</sup>. Source : Etude du CETE Ouest, février 2011.

Une étude de début 2013 de la CCI de Nantes Saint-Nazaire actualise le nombre d'emplois : 1986 ETP (équivalents temps plein)<sup>3</sup>.

Interrogé le 3 décembre 2012 sur France Inter, Christophe Clergeau, 1er vice-président de la Région Pays de la Loire, favorable au projet, est d'accord avec les opposants sur cette question de l'emploi : *«La question centrale n'est pas celle de la création des emplois, puisqu'il est vrai que si on déplace l'aéroport, on déplace les emplois qui vont avec. Bien sûr il y aura un chantier, mais les emplois liés au chantier ne seront que provisoires.»*

Il y a déjà un déséquilibre entre le sud et le nord de Nantes du point de vue des emplois : plus d'emplois dans les quartiers et communes nord de Nantes. En 2008, la répartition des emplois salariés sur l'agglomération (hors Est et Ouest) est la suivante :

- 128000 quartiers et communes Nord
- 47400 quartiers centre
- 69700 quartiers et communes Sud

Une des conclusions de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise au sujet du devenir de la zone qui serait libérée par le transfert d'aéroport : « Poursuivre le rattrapage de l'emploi »<sup>4</sup>. Avant de rattraper, il serait logique de ne pas aggraver.

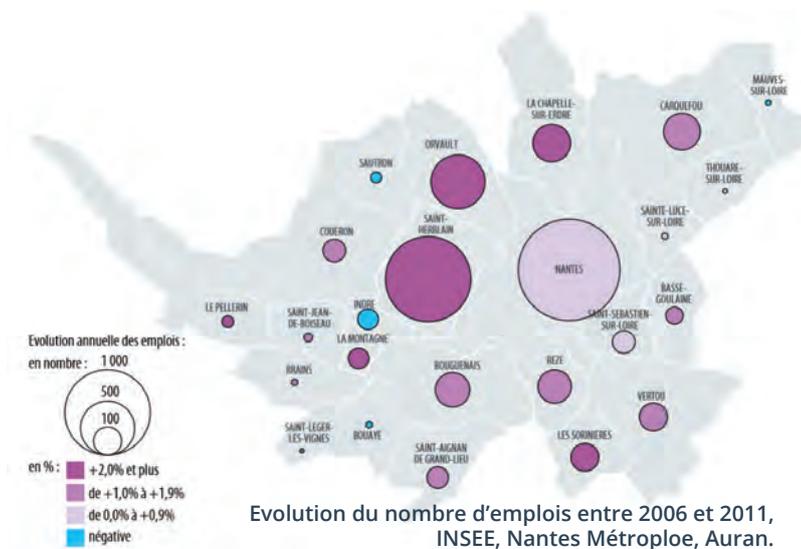
Côté Notre Dame des Landes, plus de 500 emplois agricoles et induits disparaîtraient au bout de cinq ans. Ce sont des emplois pérennes et non délocalisables. Pour rappel il s'agit d'un des principaux bassins laitiers.

Certes, la construction d'un aéroport et de son barreau routier créerait de l'emploi. Vinci annonce « 3000 emplois pendant le temps de la construction ». Attention ! il s'agit d'équivalents temps plein. Maintenant il est annoncé 4 500 000 heures de travail. Cela veut dire 700 emplois pendant 4 ans.

Vinci engagerait vraisemblablement des entreprises locales pour ces travaux. ETPO, grande entreprise locale de travaux publics, est d'ailleurs au capital d'AGO, et aurait sûrement une part du gâteau aux côtés des filiales régionales de Vinci. En fait, il est probable que si l'activité du BTP est faible au moment de la construction, ce seraient effectivement les établissements locaux qui seraient employés, dans le cas contraire, Vinci ferait appel à d'autres sociétés. Quoiqu'il en soit, la taille d'un chantier d'un aéroport imposerait très certainement le recours à la sous-traitance<sup>5</sup>.

Les emplois créés par l'activité croissante de l'aéroport : il est annoncé de 800 à 1000 emplois nouveaux par million de passagers supplémentaires. Ce ratio est calculé sur les très grands aéroports<sup>6</sup> (hubs) où il y a du transit et du fret, il ne s'applique pas à Nantes. Aujourd'hui, on a sur Nantes 550 emplois (ETP) par million de passagers<sup>7</sup>. Si le trafic progresse, le nombre d'emplois augmentera, que ce soit sur NDL ou sur Nantes Atlantique. On sait par ailleurs que le projet de NDDL a été pensé pour réduire le nombre d'emplois, avec moins de passerelles d'embarquement, moins de guichets d'enregistrement, etc. Sa conception le rapproche d'un aéroport low cost, or le nombre d'emplois dans un aéroport low cost n'est pas de 1000 emplois par millions de passagers mais 236, comme c'est le cas à l'aéroport de Beauvais.

Quid de l'emploi qui pourrait disparaître sur les « petits » aéroports proches ? Angers (aéroport créé il y a moins de quinze ans et vide), Rennes (géré par Vinci), autres aéroports bretons ? Aucune étude à ce jour ne s'en est préoccupée. Lors du forum sur les Grands projets inutiles et imposés de 2011 à ND des Landes, on a pu réaliser à quel point cet argument sur la création d'emplois était un cheval de Troie pour tenter de faire accepter les projets par les populations concernées. Exemples de construction de multiples golfs en Grèce, de raffinerie d'huile de palme dans le sud de la France (abandonné depuis par l'entreprise), etc.



<sup>3</sup>. Source : étude CCI Nantes Saint-Nazaire, *Evaluation de l'impact économique de l'aéroport Nantes-Atlantique en 2012*, 01/02/2013.

<sup>4</sup>. Source : réunion publique à Bouguenais, mai 2010.

<sup>5</sup>. Voir l'annexe 10 page 42, ce que dit la CGT.

<sup>6</sup>. Taux moyen qui mesure l'existant, qui a d'ailleurs tendance à baisser. [http://www.advocnar.fr/sites/resources/files/Actions/Publications/CE\\_Delft\\_7621\\_Restrictions\\_Vols\\_Nocturnes\\_FINAL.pdf](http://www.advocnar.fr/sites/resources/files/Actions/Publications/CE_Delft_7621_Restrictions_Vols_Nocturnes_FINAL.pdf)

<sup>7</sup>. 1986 ETP pour 3,6 millions de passagers, source CCI 2013

# PARTIE 3. L'ÉVOLUTION DE LA ZONE

**Contrôleur aérien.** Les employés hautement qualifiés suivront leur employeur. Qu'en sera-t-il des employés à faible qualification?

photo@NAV CANADA – Tous droits réservés

Une rencontre avec un cadre chargé des relations avec les entreprises a permis de faire le point sur la vision de Nantes Métropole et de l'évolution possible, de poser des questions sur le devenir des emplois pour les entreprises situées autour de l'aéroport et d'évoquer les conséquences de l'éventuel transfert. Nous n'avons pu obtenir communication de l'étude effectuée sur ce thème par la Chambre de Commerce et de l'Industrie en 2010, ce qui laisse penser que tous les éléments permettant de trancher ces questions ne peuvent pas être diffusés au public.

Nous évoquons la question d'Airbus, de son départ si la piste ne peut pas être maintenue.

Aujourd'hui, compte tenu des investissements faits pour favoriser l'arrivée d'entreprises autour d'Airbus une telle éventualité serait impensable. Nantes Métropole a beaucoup œuvré pour la venue sur le site de l'IRT Jules Verne et l'IRT s'appuie sur le savoir faire d'Airbus.

Le fait d'avoir obtenu sur cette zone la mise en œuvre du pôle de compétitivité EMC2 est un pari sur le développement. C'est l'association de l'industriel et du scientifique qui est moteur de ce pôle avec toute la recherche sur les matériaux complexes et composites.

Nantes Métropole et les entreprises du secteur ont candidaté en 2011 à l'appel à projet pour créer les IRT (Institut de Recherche technologique). A Nantes, EADS, STYX et le CETIM se sont associés à la montée en puissance du pôle.

Airbus a les savoirs faire, il faut développer la recherche autour de cette entreprise phare.

L'IRT c'est 5000 emplois créés d'ici à 2030, dont 1000 dans la recherche selon Nantes Métropole.

Un centre de ressources la « Manufacturing Academy» doit travailler sur l'innovation.

De nombreux étudiants seront basés sur le site et leur hébergement se fera sur Rezé.

Comment dès lors comprendre le silence des élus sur le maintien de l'usine Airbus et de la piste de l'aéroport, élément incontournable de cette politique?

Nous évoquons la question du potentiel de transport par la Loire, Airbus Nantes échangeant quotidiennement avec Airbus St-Nazaire (transport aérien par les 5 Beluga et transport fluvial par des barges). Nantes Métropole travaille avec le Port de Nantes sur la question du développement du transport fluvial qui n'est pas assez exploité selon Nantes Métropole.

Il est bien évident que sur la question des emplois le transfert de l'aéroport n'aurait pas les mêmes conséquences pour tous et il faut prendre en compte cette question. Pour les emplois hautement qualifiés, chercheurs, ingénieurs, techniciens, ils suivront leur employeur, mais qu'en est-il des emplois de faible qualification, personnel d'entretien et de ménage, ouvriers, gardiens, personnels des hôtels ?

En effet, aujourd'hui le personnel -souvent des femmes- qui assure l'entretien de l'aérogare, celui des hôtels, est bien souvent employé à temps partiel, avec des horaires coupés. Habitants du secteur ils peuvent rentrer chez eux facilement même s'ils travaillent de nuit. Qu'en sera-t-il en cas de transfert ?

La question des transports publics et de la traversée du périphérique complexifie le problème.

Le développement économique du secteur aéroportuaire tel qu'il existe aujourd'hui pourrait être favorisé par une meilleure réponse en terme de desserte par les transports, bus, tramway ou train.

On peut dès lors légitimement s'interroger sur cette prise en compte en cas de transfert de Nantes-Atlantique.

Dès aujourd'hui la question des transports publics et de la desserte de la zone Nantes-Atlantique doit être évoquée.

Les zones industrielles situées autour de l'aéroport souffrent du manque de transport public qui oblige les salariés à venir avec leurs

véhicules personnels alors que la prolongation de la ligne 3 du tramway serait possible (voir le travail de l'Atelier Citoyen autour de la question du transport).

Le développement des zones économiques n'est semble-t-il pas pris dans sa globalité : habitat des salariés et transport. L'enquête sur les déplacements des personnels de la zone aéroportuaire a mis en évidence une demande de transports à laquelle Nantes Métropole n'a pas répondu.

Et pourtant le point sur l'emploi dans le secteur montre une réelle montée en charge avec une vraie dynamique économique.

Les principaux employeurs de la zone sont :

- AIRBUS, 2000 emplois
- Aéroport, 1800 emplois
- DAHER, 300 emplois, et en développement
- IRT
- Technocampus, 250 emplois
- Technocampus Océan, (DCNS-Alsthom) 350 emplois attendus à horizon fin 2015.

Les zones D2A, la zone du Chauffault et la nouvelle zone Croix rouge font état d'un fort développement et l'on peut résumer la situation en disant que la pression foncière est importante sur la zone même s'il y a encore un peu de terrain disponible.

La possibilité d'installer des parkings en silos pour l'aérogare pourrait être une solution pour récupérer des terrains indispensables au développement économique de la zone aéroportuaire mais il semble qu'aucune réflexion n'ait été menée sur ce thème par Vinci.

Nantes Métropole n'a pas la maîtrise du projet et la question du transfert de l'aéroport est encore très floue même pour ceux qui travaillent au cœur du dispositif. (interview cadre de Nantes Métropole) Mais quelle que soit la décision prise le projet de développement de la zone ne sera pas entravé car ce développement ne se fait pas autour de l'aéroport mais bien d'Airbus et qu'il est bien évident que la piste doit rester pour permettre à la recherche d'être opérationnelle et de se développer autour du pôle de compétitivité.

## Qu'en pensent les décideurs politiques ?

Profitant du contexte électoral des élections départementales de mars 2015, nous avons décidé de contacter les principaux décideurs politiques du département ainsi que les candidats aux élections du Sud Loire et ceux concernés par la proximité de la zone aéroportuaire.

Pour ce qui concerne les décideurs nous avons écrit 5 lettres : une au maire de Bouguenais, une au maire de Rezé, une à la présidente de Nantes Métropole, une à Mr le Président du Conseil Général, une à Mr le Président du Conseil Régional.

Dans ces courriers nous nous inquiétons du déficit d'emplois sur le Sud Loire, déficit aggravé par le départ de l'aéroport, nous posons la question des réflexions mises en œuvre autour de cette question et nous terminions par une interrogation sur le maintien de la piste d'Airbus et sur la question de son financement.

Ces lettres ont été envoyées le 4 février. A ce jour nous n'avons reçu que deux réponses, celle de Mr Fabrice Roussel en tant que Vice Président de Nantes métropole, lettre datée du 23 mars et celle de Monsieur Gérard Allard, maire de Rezé datée du 7 avril.

Tous deux nous disent être très attentifs à cette question de l'emploi soulevée par notre groupe de travail. Ils entendent consolider la vocation industrielle du pôle se situant autour d'airbus, innovation technologique étant le maître mot. Par ailleurs ils remarquent que le transfert de l'aéroport vers NDDL permettra de dégager des espaces susceptibles de servir ce grand pôle industriel.

Les autres décideurs sollicités n'ont pas répondu à nos courriers, considérant sans doute qu'une réponse à des citoyens qui s'impliquent n'était pas leur priorité. Les dits citoyens apprécieront !

Sur le second volet de nos courriers, à savoir lettres aux candidats, 39 courriers ont été envoyés aux candidats de toutes tendances des cantons suivants : Rezé 1, Rezé 2, St Brévin les Pins, Machecoul, St-Herblain 1, St Philbert de grandlieu ; St Sébastien Sur Loire, Vertou, Clisson. Nous avons reçu 6 réponses (voir en annexe).

A part ces six réponses une réaction très brève par mail de la candidate EELV de St Sébastien qui soutient la démarche.

Pas de réponses des candidats FN ni des candidats Socialistes à part celui de St Brévin qui faisait liste commune avec une divers gauche.

Aucun des candidats ayant répondu n'a été élu, à l'inverse les candidats qui ont ignoré notre atelier citoyen sont élus ou réélus... ce qui augure assez mal des pratiques vantées par ces mêmes candidats sur la démocratie participative !

Comment expliquer que la situation de l'emploi ne soit pas davantage prise en compte par nos décideurs dans cette question cruciale de transfert de l'aéroport ?



## Liste des annexes

**Annexe 1** : Tableau des estimations économiques dans le secteur aéroportuaire.

**Annexe 2** : Résumé des réponses des candidats aux élections départementales de mars 2015.

**Annexe 3** : Réponse de Fabrice Roussel, 1er vice président délégué de Nantes Métropole.

**Annexe 4** : Réponse de Gérard Allard, maire de Rezé.

**Annexe 5** : Réponse des divers gauche et parti socialiste, Saint-Brévin.

**Annexe 6** : Réponse de l'UMP Rezé 1.

**Annexe 7** : Réponse du collectif citoyen de gauche et écologiste, Saint-Brévin.

**Annexe 8** : Réponse des candidats du canton de Saint-Brévin.

**Annexe 9** : Trajectoires

**Annexe 10** : Dossier NDDL : La démarche de la CGT

## Annexe 1 : Tableau des estimations économiques dans le zone aéroportuaire.

Emplois estimés 2010 sur les zones D2A, Du Chaffaut, Airbus et Croix Rouge									
Emploi total estimé 2010	Part Industrie	Part Construction	Part Commerce automobile	Part Commerce de détail	Part Commerce de gros	Part Transport et Logistique	Part Hôtels et restaurants	Part services aux entreprises	Part Service particuliers
8 313	32,3%	4,5%	0,5%	0,3%	8,6%	29,5%	1,1%	17,4%	5,

Source : INSEE, SIRENE 2013, RGP 2010, estimation AURAN 2014

Etablissements 2013 sur les zones D2A, Du Chaffaut, Airbus et Croix Rouge									
Etablissements 2013	Part Industrie	Part Construction	Part Commerce automobile	Part Commerce de détail	Part Commerce de gros	Part Transport et Logistique	Part Hôtels et restaurants	Part services aux entreprises	Part Service particuliers
260	13,5%	6,2%	2,3%	3,1%	7,7%	24,6%	3,1%	27,7%	11,

Source : INSEE, SIRENE 2013, AURAN 2014

## Annexe 2 : Résumé des réponses des candidats aux élections départementales de mars 2015

UMP Rezé 1 pro transferts ils considèrent que l'emploi va être conforté par le départ de l'aéroport avec une place plus importante faite aux structures de recherche, IRT, Sous-traitants Airbus... sur la question de la piste ils affirment que « selon les derniers articles de presse cette question est toujours en réflexion ! »

COLLECTIF CITOYEN DE GAUCHE ET ECOLOGISTE Saint Brévin défendent le maintien de Nantes Atlantique

COLLECTIF DES CITOYENS GAUCHE ALTERNATIVE Rezé 2 défendent l'actuel aéroport pour des raisons d'équilibre des territoires et de la protection des surfaces agricoles

DIVERS GAUCHE ET PARTI SOCIALISTE St Brévin deux candidats qui ne sont pas sur la même ligne et font état de leurs divergences tout en affirmant qu'ils seront attentifs au maintien de l'activité d'Airbus

PCF-FRONT DE GAUCHE St Brévin considère que le maintien de l'aéroport sur le sud loire est un frein au développement de l'industrie du secteur. Ils ne doutent pas de l'expertise et de la neutralité des organismes publics et plaident pour le maintien de la piste

COMMUNISTES (dissidents du PCF) ont invité les membres du groupe à venir à une réunion, ont trouvé l'échange fructueux...pensent qu'il y a des convergences d'idée sur la question de l'emploi en sud loire. Pensent que le déplacement des salariés qui pour 80% d'entre eux habitent sur le sud loire vont être pénalisés par le transfert.

## Annexe 3 : Réponse de Fabrice Roussel, 1<sup>er</sup> vice président délégué de Nantes Métropole.



www.nantesmetropole.fr

**Le vice-président**  
Affaire suivie par Nathalie HOPP  
Tél. +33 (0)2 40 99 31 94

Monsieur [REDACTED]  
Association Atelier Citoyen  
Groupe Economie et Emploi  
de l'Atelier citoyen  
[REDACTED]

Nos réf. : DGPM2Bp150319

**Objet** : Atelier citoyen – aéroport Nantes Atlantique  
Protection des emplois

Nantes, le **20 MARS 2015**

Monsieur,

Vous nous avez interrogés, dans le cadre de l'Atelier Citoyen travaillant sur l'optimisation de l'aéroport de Nantes Atlantique, sur la protection des emplois existants sur la zone.

L'ensemble des espaces économiques proches de l'actuel aéroport constitue un pôle économique majeur pour le Sud Loire et l'ensemble de la Métropole nantaise; c'est pourquoi Nantes Métropole a engagé des études et un plan d'actions précis pour développer plus encore les emplois qui y sont localisés, en bénéficiant notamment des possibilités offertes à terme par le transfert de l'infrastructure aéroportuaire.

Ce pôle économique élargi autour de Nantes Atlantique constitue aujourd'hui un pôle majeur avec 8000 à 8500 emplois. Les enquêtes menées régulièrement auprès des entreprises de la zone indiquent que la grande majorité des activités ne sont pas liées à l'activité aéroportuaire.

La stratégie consiste donc à consolider la vocation industrielle et technologique de ce pôle autour des activités aéronautiques et industrielles, des activités de recherche liées, ainsi que sur les services aux actifs et aux personnes en formation. Il s'agit d'optimiser dès aujourd'hui les espaces disponibles tout en conduisant un grand projet stratégique partagé de développement et d'aménagement valorisant le premier site français d'usinage aéronautique spécialisé dans les composites de grandes dimensions, la fabrication de pièces complexes et l'assemblage de matériaux métalliques et composites complexes.

.../...

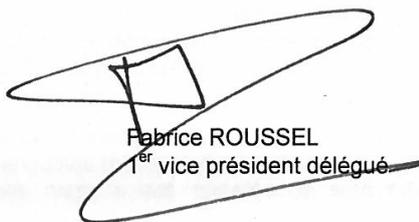
Le projet d'IRT Jules Verne, soutenu par les acteurs privés et les collectivités, est au cœur de ce développement pour favoriser l'innovation et le transfert technologique pour un nombre important de filières (aéronautique, navale, transports terrestres, énergies renouvelables); la dynamique qui est enclenchée doit permettre, via des centres technologiques de haut niveau, de renforcer la compétitivité des grandes entreprises (Airbus, STX, DCNS, Aérolicia, Daher, Beneteau, ...) et celle des Petites et Moyennes Entreprises du territoire. D'ici 2020 ce sont 1000 chercheurs et étudiants et de 5000 emplois liés aux composites qui sont attendus sur le pôle.

Concernant plus particulièrement l'ancrage territorial d'Airbus, fort de 2200 emplois, et de la filière aéronautique, il s'agit de répondre aux besoins d'espace pour permettre les extensions liés aux programmes de l'avionneur et accueillir les sous-traitants (le village d'entreprises sous-traitant a apporté 500 emplois supplémentaires depuis 2013). Les espaces libérés par le transfert de l'aéroport, et particulièrement ceux qui peuvent être à court terme reconvertis, sont à ce titre fondamentaux.

Par ailleurs, le transfert du trafic commercial de l'aéroport de Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes laissera la possibilité au pôle industriel aéronautique d'utiliser à Bouguenais la piste à usage industriel.

Enfin, l'amélioration dès aujourd'hui de la qualité de ces espaces économiques pour les entreprises, chercheurs, salariés et étudiants est une priorité majeure. Le développement d'un véritable pôle avec des fonctions propres, notamment en termes de restauration, de services aux entreprises, connecté aux communes proches et à Nantes est un des facteurs d'attractivité et de réussite du projet. Aussi une offre de mobilité de qualité sera également déployée à moyen et long terme

En espérant avoir répondu aux questions du groupe citoyen, veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée.



Fabrice ROUSSEL  
1<sup>er</sup> vice président délégué

## Annexe 4 : Réponse de Gérard Allard, maire de Rezé.



REZE, le 7 avril 2015

Gérard Allard  
Maire

Monsieur [REDACTED]  
Association Atelier Citoyen  
Groupe Economie et Emploi  
de l'Atelier Citoyen  
[REDACTED]

N.REF : 2015/025/EP/CG  
Cabinet du Maire  
Affaire suivie par Eric Puisais  
☎ 02.40.84.45.01

Copie :  
GA

Monsieur,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la question relative à l'emploi dans le sud Loire et plus particulièrement en évoquant le lien avec le transfert de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique.

En tant que vice-président au développement économique de Nantes Métropole, je suis particulièrement attentif à tout ce qui touche à l'emploi.

Vous avez d'ailleurs questionné également Nantes Métropole et mon collègue, Fabrice Roussel, Vice-Président au dialogue citoyen, vous a répondu le 20 mars dernier en vous faisant part de son point de vue sur cette question.

Je partage les préoccupations de Fabrice Roussel et j'ai pris une part active dans le plan d'actions que nous programmons pour développer l'emploi.

Nous entendons d'abord consolider la vocation industrielle et technologique de ce pôle.

Le projet de l'IRT Jules Verne vient conforter ce secteur comme l'un des pôles les plus importants en terme d'innovation et de transfert de technologie, en particulier pour l'industrie aéronautique, mais aussi en matière de transports terrestres, d'industrie navale et d'énergies renouvelables.

En tant que Maire de Rezé, je suis également très attaché à la préservation de l'emploi en Sud-Loire.

Le transfert de l'Aéroport Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes permettra également de libérer des espaces susceptibles de servir au grand pôle industriel dont Airbus est le fer de lance.

[www.reze.fr](http://www.reze.fr)

Hôtel de ville - Place J.-B.-Daviais - BP. 159 - 44403 Rezé cedex  
Tél. 02 40 84 43 00 • Télécopie 02 40 84 43 67

Aussi, le souci majeur de Nantes Métropole, dans le domaine de l'emploi dans ce secteur, est bien de maintenir l'activité industrielle et de favoriser le potentiel de développement en particulier des PME et TPE qui bénéficient de la dynamique enclenchée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Le Maire,

Gérard Allard

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping loops and strokes, positioned below the printed name 'Gérard Allard'.

## Annexe 5 : Réponse des divers gauche et parti socialiste, Saint-Brévin

Géraldine Desmonceaux  
Didier Broucke  
Candidats du canton de St Brévin

Association Atelier Citoyen

  
[at.citoyen@gmail.com](mailto:at.citoyen@gmail.com)

Objet : réponse à votre courrier

Madame, Monsieur,

C'est avec intérêt que nous avons lu votre courrier nous sollicitant à propos du transfert de Nantes Atlantique vers l'Aéroport Grand Ouest. Nous comprenons et partageons la préoccupation concernant l'emploi et l'activité économique.

Les candidats et remplaçants sur notre canton n'ont pas tous le même point de vue sur l'opportunité du transfert sur le fond. Cependant il nous semble important de livrer quelques éléments d'appréciation.

Comme vous le faites remarquer, il existe aujourd'hui un déséquilibre important d'implantation de l'emploi entre le nord et le sud de la Loire et de façon plus précise entre le nord et le sud de l'agglomération Nantaise. Nous ne pouvons cependant souscrire à l'affirmation selon laquelle le transfert serait un facteur aggravant. En effet, la conservation de l'équipement aéroportuaire actuel est une difficulté dans le développement extensif de l'industrie aéronautique et à l'installation des activités tant liées à l'IRT Jules Vernes qu'au transfert du Marché d'Intérêt National à proximité. Le solde en terme d'emplois directs et indirects est évidemment difficilement estimable et peut faire l'objet de fantasmes dans un sens comme dans l'autre. La diversification des usages fonciers grâce à la levée du Plan d'Exposition au Bruit aurait également un impact sur l'activité économique et l'emploi si le transfert avait lieu.

Nous sommes prêts à assumer nos responsabilités tant dans l'hypothèse d'un transfert que dans celle du maintien. Nous pensons qu'il serait irresponsable et démagogique de lier l'accomplissement de notre mandat avec le seul enjeu de Nantes Atlantique. Nous ne nous défausserons pas de nos responsabilités et veillerons à ce que la question de l'emploi et de sa qualité soit centrale dans tous les cas. Nous serons à l'écoute des organisations de salariés pour réaliser cet objectif. Nous ne mettons pas par ailleurs en doute l'expertise et la neutralité des organismes publics, bien que nous pensons qu'à l'avenir les procédures de décision en matière d'aménagement du territoire doivent être revues. Le maintien de la piste est, à l'heure actuelle, importante pour le renforcement de l'industrie aéronautique et nous n'avons aucun doute sur la capacité des différents acteurs à s'entendre à ce sujet.

Aujourd'hui, concernant le développement économique, nous pensons qu'ils y a des enjeux davantage en lien avec les compétences départementales : l'investissement public dans la rénovation des collèges par exemple ; l'insertion de clauses sociales et environnementales dans les marchés publics ; une politique d'insertion par l'emploi efficace et offrant des débouchés ou encore le maintien et le développement d'infrastructures de qualité, qu'il s'agisse de transports ou de télécommunication (l'accès à internet d'un débit suffisant étant indispensable, notamment aux artisans). Par ailleurs, nous pensons que la conservation de la collectivité départementales de ses compétences est un enjeux d'égalité des territoires dans l'accès aux services publics.

En espérant que ce courrier aura su répondre à vos interrogations, je vous prie d'agréer nos chaleureuses salutations.

Géraldine Desmonceaux  
Didier Broucke

## Annexe 6 : Réponse de l'UMP Rezé 1

ÉLECTIONS DÉPARTEMENTALES 22 ET 29 MARS 2015



Union de la droite et du centre

Avançons  
en confiance

Monsieur [REDACTED]  
Association Atelier Citoyen

Bouguenais, le 13 mars 2015

Monsieur [REDACTED]

Vous avez attiré notre attention sur la problématique de l'emploi dans le Sud-Loire, et plus particulièrement en cas de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique à Notre Dame des Landes.

En tout premier point, sachez que l'emploi et le dynamisme du Sud-Loire est au cœur de nos préoccupations, ainsi que celles du groupe Démocratie 44 auquel nous adhérons. C'est pourquoi dans son programme, Démocratie 44 a l'ambition de relancer les investissements qui seront pourvoyeurs d'emplois et de dynamisme au sein de notre département. Et le Sud-Loire ne sera pas exclu, car l'équité territoriale doit prévaloir, et nous en serons les garants pour vous.

Concernant votre interrogation sur l'emploi lors du déménagement de l'aéroport de Nantes Atlantique, nous avons abordé le dossier avec plusieurs professionnels des activités aéroportuaires. Après avoir visité à plusieurs reprises les zones d'activités D2A, du Chaffault et de la croix rouge, nous sommes confiants quant à l'attractivité et le devenir de ces zones qui ne cessent de croître.

De nombreux sous-traitants sont directement liés à Airbus qui n'annonce pas de déménagement avec le transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique. Pour appuyer cette affirmation, il vous suffit, dans un premier temps, de constater les constructions récentes et les investissements des entreprises en termes de locaux (SDV, IDEA, ...). Dans la conjoncture actuelle ; situation nationale et projet de transfert de Nantes Atlantique, nous aurions pu craindre un ajournement des investisseurs dans ces zones d'activité, or il n'en est rien. Le secteur reste très dynamique.

Par ailleurs, l'Institut de Recherche Technologique (IRT) Jules Verne en cours de construction, va grandement contribuer au renouveau et à l'entretien du dynamisme de cette zone, en y apportant de la matière grise et de nouvelles entreprises technologiques.

Je tiens également à vous préciser que l'activité internationale (fret) par mode aérien sur Nantes représente une infime partie du trafic marchandise, car la plupart des flux aéroportuaires qui arrivent à Nantes se font par « vols camionnés » entre Charles de Gaulle et Nantes. Les plateformes de distribution de la D2A ne partiront donc probablement pas de cette zone car elles sont alimentées par des transports routiers comme nous venons de le démontrer.

A propos du maintien et de l'utilisation de la piste par Airbus, les derniers articles de presse indiquent que ce dernier est toujours dans la réflexion.

Si nous poursuivons notre argumentation en Sud-Loire, le déménagement du MIN aux Sorinières contribuera également au fleurissement d'activité et de créations d'entreprises agroalimentaires. Cependant, sur ce point il ne faut pas négliger le contournement des Sorinières, afin de ne pas entraver la bonne marche du MIN. Et sur ce sujet, nous avons toute confiance en nos collègues de démocratie 44 du canton de Vertou, qui ont parfaitement conscience de ce problème, qui n'a pas été correctement mesuré par la majorité sortante du Département.

Autre point qui nous est précieux, et dont nous maîtrisons parfaitement le dossier en tant que professionnels de santé ; il s'agit du transfert du CHU sur l'île de Nantes en bord de Loire. Ce transfert est une nécessité pour la qualité des soins et la sécurité des patients. La construction de ce nouveau CHU sera un vecteur pour l'emploi, notamment dans le bâtiment. Par ailleurs la centralisation de tous les services cliniques MCO (Médecine, Chirurgie, Obstétrique) du CHU en un seul établissement dans ce secteur, verra également un afflux massif de professionnels de santé en

## ÉLECTIONS DÉPARTEMENTALES 22 ET 29 MARS 2015



Union de la droite et du centre

Avançons  
en confiance

Sud-Loire. La raison a une accessibilité plus facile par le Sud-Loire et le pont des 3 continents qui donnera un accès direct au futur CHU.

**Sachez que nous croyons fortement en notre territoire et en son dynamisme à venir. Nous suivrons et défendrons tous ces projets et autres, qui font l'emploi et l'attractivité de notre canton.**

Nous vous prions d'accepter, Monsieur [REDACTED], nos salutations les plus sincères.

Les candidats de Rezé 1

Erwan GOUIFFES

Françoise RABBE

## Annexe 7 : Réponse du collectif citoyen de gauche et écologiste, Saint-Brévin.

# COLLECTIF CITOYEN, DE GAUCHE ET ECOLOGISTE DU CANTON DE SAINT-BREVIN

*Un nouveau souffle pour un nouveau canton !*

[saintbrevin.wordpress.com](http://saintbrevin.wordpress.com) - [saintbrevin.2015@gmail.com](mailto:saintbrevin.2015@gmail.com) - 06 95 63 21 82

Pierre Haie et Liliane Vaillant  
Candidats à l'élection départementale 2015  
Canton de Saint Brévin

Le 19 mars 2015

à Association Atelier Citoyen

  
[at.citoyen@gmail.com](mailto:at.citoyen@gmail.com)

Bonjour,

Il est sans doute inutile de vous rappeler avec quelle détermination nous défendons le maintien de l'actuel aéroport de Nantes-Atlantique, et cela pour de multiples raisons, dont bien sûr, les points sur lesquels vous nous interrogez, à savoir :

- ⇒ **Le déséquilibre Nord-Sud.** L'offre d'emploi est largement déficitaire au sud de la Loire par rapport au nord. Le départ de la plate-forme aéroportuaire et de toutes les activités connexes : douane, fret, restauration, hôtellerie...aggraverait ce déficit de près de 2000 emplois.
- ⇒ **La défense de l'industrie aéronautique locale.** Aucun financement n'est prévu dans le cadre du transfert de l'aéroport pour maintenir la piste d'atterrissage à Bouguenais. Cela signifierait à terme la fermeture de l'usine Airbus, soit la perte d'environ 2500 emplois.
- ⇒ **Le franchissement journalier de la Loire.** Déjà problématique aujourd'hui, il serait aggravé par la perte de ces 4500 emplois alors même que nous souhaitons rapprocher les lieux de travail des lieux d'habitation et de consommation.
- ⇒ **L'aménagement du territoire.** La situation géographique de Nantes-Atlantique est un atout majeur : proximité du périphérique, de l'autoroute, de la ligne de chemin de fer et du tramway. Il est donc possible, par souci d'intérêt général, de relier à moindre coût l'aéroport au réseau SNCF et au tramway. Ce serait un grand service rendu aux usagers de l'aéroport mais aussi une chance pour tous les salariés de la zone industrielle de pouvoir utiliser les transports en commun pour se rendre à leur travail.
- ⇒ Nous ne sommes bien sûr pas opposés à l'installation du M.I.N et d'une activité agro-alimentaire à Rezé, ainsi qu'au développement de l'institut Jules Verne à Bouguenais. Ces activités ne sont absolument pas incompatibles, mais, bien au contraire, complémentaires aux activités aéronautiques et aéroportuaires.
- ⇒ Enfin, pour finir sur le volet « emploi » de ce dossier, nous savons qu'un aménagement de l'aérogare actuelle est possible pour un coût raisonnable. Si le projet NDDL est abandonné, cet aménagement peut débuter au plus vite, cette année par exemple. Cela offrirait des emplois immédiats et de bonne qualité aux entreprises de BTP locales.

## **COLLECTIF CITOYEN, DE GAUCHE ET ECOLOGISTE DU CANTON DE SAINT-BREVIN**

*Un nouveau souffle pour un nouveau canton !*

[saintbrevin.wordpress.com](http://saintbrevin.wordpress.com) - [saintbrevin.2015@gmail.com](mailto:saintbrevin.2015@gmail.com) - 06 95 63 21 82

Au-delà des problèmes d'emploi sur lesquels vous nous interrogez, nous pensons que la construction de l'aéroport à Notre Dame des landes serait une catastrophe sociale, économique et écologique sans précédent.

En effet :

- ⇒ Nous sommes pour la préservation des terres agricoles afin d'assurer la sécurité alimentaire de la population et pour la valorisation de l'agriculture paysanne de proximité. Nous sommes aussi pour la protection des zones humides et de la biodiversité.
- ⇒ Nous sommes partisans de la lutte contre le réchauffement climatique qui menace nos sociétés.
- ⇒ Nous sommes pour bannir les Partenariats Public-Privés (PPP), véritables bombes à retardement de destruction massive de nos économies locales.

Pour toutes ces raisons, notre collectif composé de diverses organisations citoyennes, associatives et politiques est fier, et surtout est le seul à se présenter aux élections départementales sur le canton de St Brévin sans aucune ambiguïté sur le sujet de l'aéroport. Aucun compromis n'a été possible avec quelque organisation que ce soit, porteuse ou favorable au projet de transfert.

Espérant avoir répondu à vos interrogations, nous vous prions d'accepter nos salutations citoyennes.

Pierre Haie et Liliane Vaillant  
Candidats à l'élection départementale 2015  
Pour le collectif citoyen de gauche et écologiste du Canton de Saint Brévin

## Annexe 8 : Réponse des candidats du canton de Saint-Brévin

Chantal Leduc-Bouchaud et Pascal Pras  
Candidats à l'élection départementale  
Loire-Atlantique  
Canton de Saint-Brevin-les-Pins

le 2 avril 2015

à Association atelier citoyen

[chantaleduc@gmail.com](mailto:chantaleduc@gmail.com)  
Le Bois Clair  
44320, Saint-Père-en-Retz  
[pascalpras.boiseau@orange.fr](mailto:pascalpras.boiseau@orange.fr)  
3, rue de la Fraternité  
44640, Sain-Jean-de-Boiseau

Objet : élection départementale 2015

Monsieur,

Nous tenons tout d'abord à vous rappeler, si vous ne le saviez, que nous ne partageons pas le même avis sur le transfert de l'aéroport actuel sur le site de Notre-Dame-des-Landes. Ainsi Chantal Leduc-Bouchaud y est opposé, alors que Pascal Pras y est favorable. Cela ne nous a pas empêchés de nous retrouver sur un ensemble de valeurs communes et d'objectifs communs qui concernent en premier lieu les compétences du département et les politiques publiques de solidarités humaines et territoriales qu'il convient de maintenir et de renforcer.

Vous aurez aussi noté que le développement économique n'est à pas une compétence spécifique du département, mais qu'elle demeure avant tout une compétence de la région et en second rang, des intercommunalités.

Néanmoins, le rassemblement politique sous lequel nous nous engageons dans cette élection départementale, Loire Atlantique à Gauche, issu de la majorité départementale actuelle, fait de l'emploi une priorité départementale à laquelle nous sommes bien sûr attachés pour notre territoire du sud Loire.

C'est ainsi, qu'une fois élus, nous porterons une attention particulière au maintien et développement de l'emploi au sud de la Loire en faisant du rééquilibrage nord/sud un objectif prioritaire. Dans le cadre des compétences du département, cela ne peut s'envisager que sous l'angle d'accompagnement des projets des territoires (soutien aux projets des EPCI, tel que le transfert du MIN sur la zone de la Brosse à Rezé et développement du pôle industriel agro-alimentaire sur le même site,...) et de mise en convergence des porteurs de projets.

Ainsi nous resterons très attentifs au maintien de l'activité d'Airbus sur le site historique de Château-Bougon, et surtout au développement des zones d'activités Moulin-Cassé et Croix-Rouge, qui devront permettre à Airbus de se développer encore, et surtout faciliter les développements, autour de l'IRT Jules Verne, d'activités de recherche, de formation et de production, et cela que l'aéroport quitte ou pas le site de Nantes Atlantique. Sur ce dernier point, nous soutiendrons, que l'aéroport se déplace ou non, le maintien nécessaire et indispensable de la piste actuelle pour l'activité d'Airbus.

Vous le voyez, l'emploi reste une priorité fondamentale de notre engagement dans cette élection. Seuls, nous ne pourrions rien, c'est pourquoi dans ce domaine, il nous faudra mettre en synergie toutes les forces actives du territoire. Nous nous engageons à cela.

Vous souhaitant bonne réception, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations les meilleures.

Chantal Leduc-Bouchaud et Pascal Pras

## Annexe 9 : Réponse du collectif des citoyens de la gauche alternative, Rezé.

Collectif des citoyen-ne-s de la gauche alternative, écologiste et solidaire - Elections départementales 2015 Canton de Rezé 2



A l'Association Atelier Citoyen



A Rezé, le 11 mars 2015

Bonjour,

Pour répondre à vos questions relatives à l'aéroport de Nantes Atlantique, nous vous précisons que son maintien constitue un axe phare de notre programme et qu'aucun compromis n'est pour nous possible !

En effet, nous sommes soucieu-ses-x de la question de l'équilibre des territoires et nous pensons que le « bien vivre ensemble » passe par la proximité des habitant-e-s avec leur lieu de résidence, de travail, de consommation et d'usage des services publics, notamment des écoles.

D'une part, sensibles à l'équilibre nord-sud des territoires, nous sommes préoccupé-e-s par la préservation des emplois de l'industrie aéronautique locale portée par Airbus Industrie, et nous souhaitons avec force le maintien des 2160 emplois, soit 1840 équivalents temps plein de la Zone d'Activité Aéroportuaire, qu'ils relèvent des secteurs du fret, des compagnies aéronautiques, de la restauration, de la sécurité, de l'hôtellerie, du commerce ou des douanes.

Nous pensons que la situation géographique est une chance pour l'agglomération nantaise et nous travaillerons à la mise en valeur de cet atout majeur :

- En effet, il est facile et peu coûteux de relier NA aux gares de Nantes et de Rezé Pont Rousseau par un transport en commun comme le train. Cette opération simple aurait non seulement l'avantage de rapprocher les usagers de l'aéroport, mais serait

également bénéfique aux salariés en activité à NA et alentours, qui pour la plupart utilisent leur voiture pour se rendre à leur travail.

- De la même manière, contrairement à ce que l'on pourrait croire, une grande partie (l'essentiel) des échanges frets circulant par voie routière dans la zone nantaise s'effectue avec le sud (Vendée, Gironde, Pyrénées atlantiques, Espagne). La disposition de Nantes Atlantique et la proximité du périphérique et de l'autoroute est donc un avantage de taille .
- Et enfin, il est de l'intérêt général de limiter les flux de véhicules qui traversent la Loire matin et soir, dans l'objectif d'éviter les pertes de temps, d'argent, de pollution.

D'autre part, nous savons qu'un aménagement de NA est possible à moindre coût. Il est ainsi possible de passer progressivement de 5 à 7, puis de 7 à 9 millions de passagers. Cette progressivité aurait comme avantage d'adapter, s'il y a lieu, le développement du trafic aérien à son évolution réelle.

Enfin, les réflexions sur l'aménagement de l'aérogare, l'amélioration des accès y compris en transports en commun, l'adaptation des parkings, la réduction des nuisances ... sont autant de perspectives particulièrement avantageuses sur les plans économiques, sociaux et environnementaux comparées au projet de transfert.

Mais au-delà des points sur lesquels vous nous interrogez, nous tenons à vous signaler que nous nous opposons à la construction de l'aéroport Notre Dame des Landes. Ce projet est typique de Grands Projets Inutiles et Imposés pour plusieurs raisons. C'est en effet une manière de faire de la politique qui date d'un autre âge, une façon désastreuse, socialement, écologiquement et économiquement, de concevoir l'avenir.

- Nous voulons assurer la protection des surfaces agricoles nécessaires aux besoins alimentaires et développer des unités paysannes à taille humaine se préoccupant de la qualité de la production.
- Nous sommes pour le maintien de la richesse de la faune et la flore dans les zones humides et désirons assurer la défense des espaces naturels.
- Nous sommes pour limiter autant que faire se peut l'empreinte irréversible des activités humaines sur la nature et l'environnement.

Fort-e-s de ces convictions, les élu-e-s municipaux-ales de Rezé à Gauche Toute, qui soutiennent le collectif citoyen pour ces élections départementales, sont adhérent-e-s au CEDPA. C'est aussi pourquoi les organisations politiques qui le soutiennent sont tous membres de la « coordination des associations, collectifs, syndicats et mouvements politiques des opposants au projet d'aéroport de Notre Dame des Landes », qu'il s'agisse du Parti de Gauche, d'Europe Ecologie Les Verts, de Nouvelle Donne, d'Ensemble et de Rezé à Gauche Toute !

Aussi, notre collectif est fier de présenter à cette élection départementale des candidat-e-s qui soient les seul-e-s pour qui il n'y a aucune ambiguïté, ni aucune compromission possible avec des organisations politiques porteuses du projet de transfert. Nous sommes aussi fièr-e-s de notre engagement de longue date et constant sur cette question qui nous touche toute-s.

Nous vous remercions de votre attention et, restant à votre disposition, nous vous prions d'accepter nos salutations citoyennes.

Le collectif des citoyen-ne-s de la gauche alternative, écologiste et solidaire  
Elections départementales 2015 - Canton Rezé 2

## Annexe 10 : Dossier NDDL : La démarche de la CGT



# DOSSIER NDDL : la démarche CGT

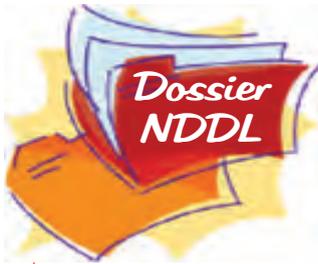
*Le projet de transfert de l'aéroport de Nantes Atlantique (N-A) vers Notre Dame Des Landes (NDDL) a suscité de nombreux débats dans la CGT. En tant qu'organisation syndicale de salariés(e)s, la CGT entend peser dans le débat démocratique et contribuer à la réflexion.*

*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 Inter-fédérale 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)

**D**epuis 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.

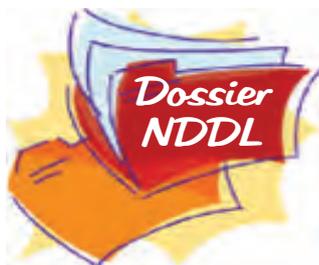
Une véritable transformation des politiques économiques, au service d'un nouveau type de croissance, économe en ressources naturelles, non polluante pour la planète et préservant les conditions de vie des gé-

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 artefactory/lab)



## La démarche CGT

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, bénéfiques 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 reversesments 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 ?

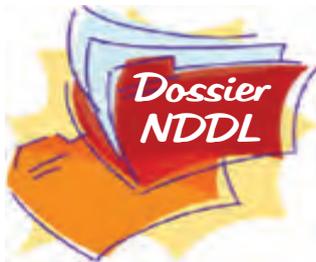
### **Et si NDDL ne se faisait pas, qui paierait ?**

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)



## La démarche CGT

### 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 bénéficiaires. 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.

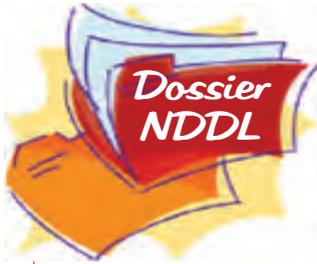
En ce sens, la fédération CGT des transports revendique par exemple une nouvelle nationalisation d'Air France KLM, qui fait elle-même du low cost.

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. ■**



## La démarche CGT

### COMPARATIF

## 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 coûtera 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 rythmes des mouvements et donc des capacités de l'équipement.

**Stationnements automobiles** : Avec le choix d'une construction « à plat » (et non en sillo) 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, a 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.

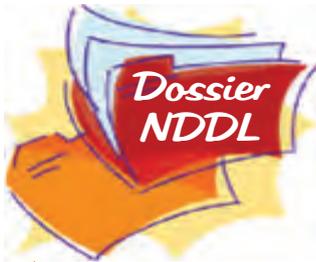
## 3/ ACCÈS

### 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 Flammanville). 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

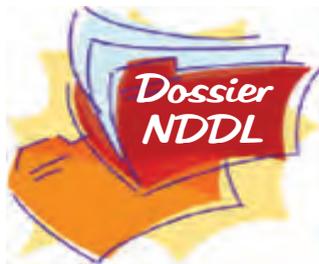
Le projet va détruire de vastes zones humides qui jouent un rôle important dans la régulation et l'épuration des eaux à l'heure des épisodes d'inondations à répétition. Les compensations prévues dans le projet ne visent qu'à contourner les directives européennes sans répondre aux enjeux environnementaux.

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.

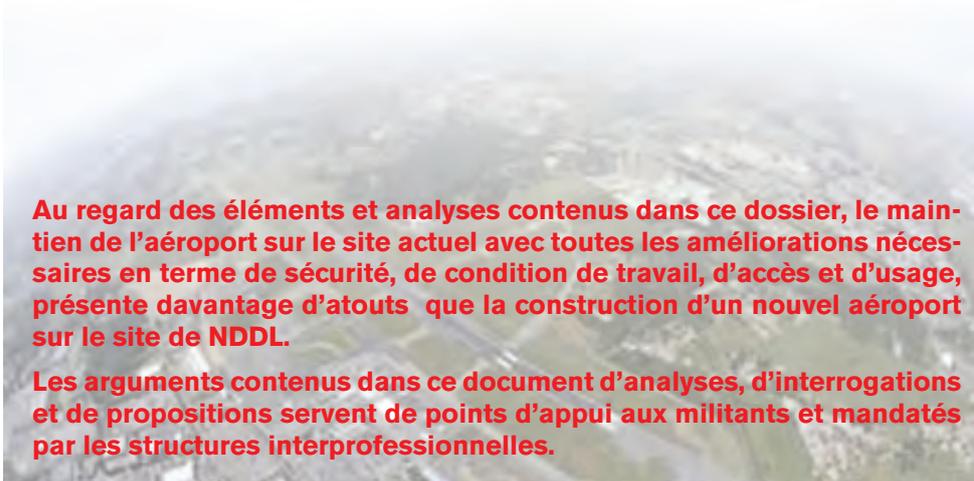


## La démarche CGT

### 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.**

Avril 2015 - Imp. CGT 44



## Crédit photo

p1 : Employé sur un tarmac : photo ©ellenm1, [www.flickr.com](http://www.flickr.com)

p5 : Agent de piste : photo *Droits réservés*

p6 : Site Airbus de Saint-Nazaire : photo aérienne

p8 : Vue aérienne de l'aéroport Nantes-Atlantique : photo aérienne ©Maxence Graf, <http://maxencegraf-photography.fr/>

p9 : Aéroport de Nantes-Atlantique

p9 : Vue aérienne de la zone D2A

p10 : Zone d'activité D2A

p11 : Site d'Airbus Nantes

p13 : Agent de piste : photo *Droits réservés*

p15 : Contrôleur aérien : © NAV CANADA – *Tous droits réservés.*

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.