

ÉCONOMIE ET EMPLOIS

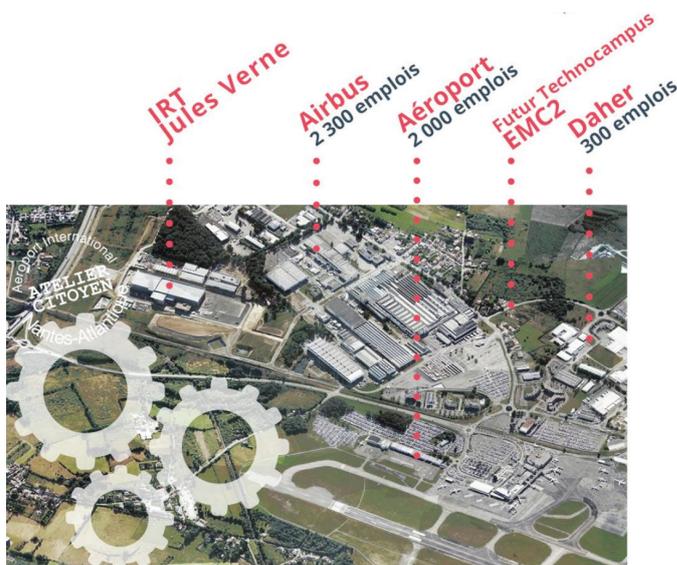
Durant 7 mois, un groupe de travail de l'Atelier Citoyen a enquêté pour connaître les conséquences possibles d'un départ de l'aéroport sur l'emploi et l'économie au sud de Nantes, interrogeant les acteurs économiques et les personnalités politiques de la région.

Les alentours des aéroports sont généralement dynamiques économiquement et porteurs d'emplois. C'est le cas de la zone aéroportuaire nantaise qui bénéficie de l'implantation d'une usine Airbus, de l'IRT Jules Verne, du siège mondial de Alstom-Général Electric énergies Marines renouvelables, d'une usine Daher et d'un tissu socio-économique de plus de 70 PME.

Au total, **la zone aéroportuaire compte environ 8 300 emplois pour lesquels l'équipement aéroportuaire existant est un atout. L'aéroport constitue un moteur privilégié pour le développement économique régional, il est pris en compte pour le choix des localisations d'entreprises internationales comme Airbus, Daher ou GE.**

Par ailleurs, très peu d'aménagements seraient nécessaires autour de l'aéroport actuel pour développer ce pôle économique international attractif.

La Chambre de Commerce et de l'Industrie (CCI) de Loire-Atlantique et les politiques restent dans leur rôle de porteurs d'un projet de création *ex nihilo* d'une nouvelle zone aéroportuaire à 30 km au nord de Nantes et minimisent les conséquences de ce départ. Le discours officiel est assez confus sur l'avenir de cette zone, il est parfois contradictoire : le foncier et la piste de l'aéroport existant sont tour à tour destinés aux besoins d'Airbus ou au réaménagement en zone d'activité et en extension de l'IRT.



Zone aéroportuaire. NA moteur économique de la région.



Beluga à l'atterrissage. Airbus conservera-t-il la piste pour le transport des pièces?

Supprimer l'aéroport actuel reviendrait-il à démembrer une partie de la zone ?

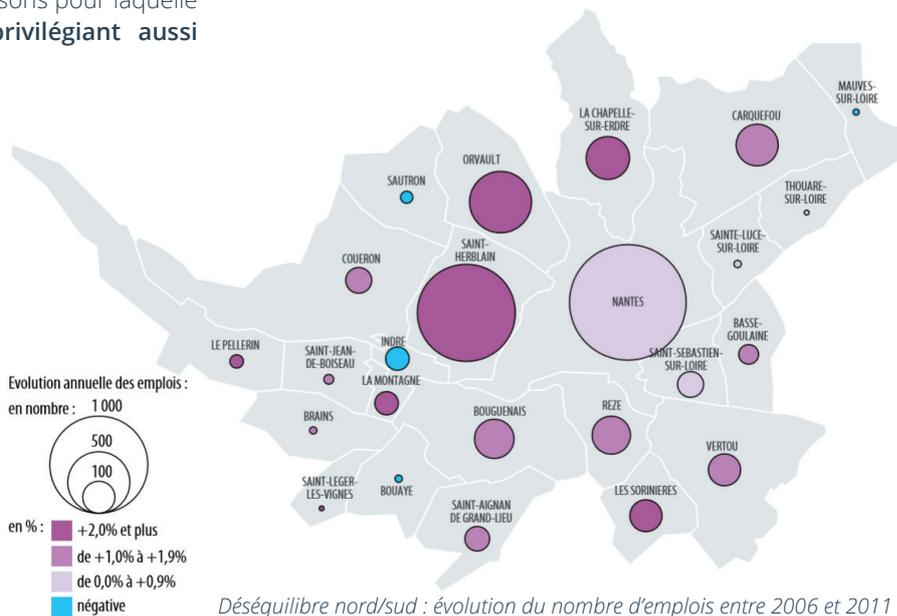
De sérieuses inquiétudes sont ressenties concernant l'avenir d'Airbus à Nantes qui, à terme, pourrait justifier la délocalisation de son usine par le départ de l'aéroport.

L'impact socio-économique n'a jamais été étudié et la CCI reconnaît déjà le déséquilibre entre le Nord et le Sud de Nantes du point de vue de l'emploi. Cette délocalisation ne créerait pas d'emplois, au contraire. Elle fragiliserait en outre le tissu économique local.

De plus, si les 1 800 salariés dont l'emploi est lié directement ou indirectement à la plateforme aéroportuaire existante sont théoriquement transférables, ce transfert ne serait pas sans conséquence. Impliquerait-il par exemple le déplacement de 1 800 familles à 40 km dans un secteur non desservi par les transports en commun ? C'est une des raisons pour laquelle **la CGT est opposée au transfert, privilégiant aussi l'aménagement de Nantes-Atlantique.**

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 État	233
CCI/AGO	env 150
Commerces, restauration, tours opérateurs	env 150
TOTAL	env 1850

Emplois susceptibles d'être transférés
 (Étude du CETE Ouest, février 2011)



Déséquilibre nord/sud : évolution du nombre d'emplois entre 2006 et 2011
 (INSEE, Nantes Métropole, Auran, décembre 2014)

En conclusion :

- Le développement de la zone Nantes-Atlantique est possible et nécessaire pour maintenir des emplois sur le sud Loire (70 % des travailleurs de la zone habitent sud Loire) ;
- Le maintien d'Airbus sur la zone est incontournable ;
- Le financement de la piste doit être assuré en cas de transfert de l'aéroport vers NDDL par les collectivités locales qui doivent s'engager en ce sens.

Site de l'Atelier Citoyen :
www.ateliercitoyen.org

L'intégralité de cette étude est disponible dans le cahier de l'Atelier Citoyen : ÉCONOMIE & EMPLOIS.

