

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Thème de Congrès FSU Loire-Atlantique 2013

Le conseil délibératif fédéral départemental a décidé de soumettre aux débats du congrès le thème du projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes en raison de l'implication de la FSU dans le débat interprofessionnel en Loire-Atlantique, de l'impact majeur des politiques industrielles et des projets dits « structurants » sur l'emploi et les services publics. Ce grand projet d'aménagement, dans ses justifications mais aussi dans les controverses actuelles et le déroulement des oppositions dont il fait l'objet, nous paraît justifier une prise de position de la FSU. Pour l'heure, et faute de débats suffisamment poussés, la FSU de Loire-Atlantique s'est limitée à demander un moratoire pour réexaminer sur le fond nombre d'éléments du projet : conformité avec la loi sur l'eau, impact prévisible sur l'accessibilité et les transports, devenir de l'emploi industriel en Sud Loire, conséquences sur les activités agricoles, devenir des friches aéroportuaires de Bouguenais, modalités financières du « Partenariat Public Privé » conclu avec le groupe Vinci... À ceci s'ajoutent de nouveaux éléments de contexte issus des interventions policières et armées décidées par le gouvernement ces dernières semaines. Le congrès départemental de la FSU aura à examiner les conditions et la teneur du mandatement fédéral local, la manière dont il peut nourrir un mandatement régional voire un mandatement national.



1. Historique et contexte

Le projet d'aéroport du Grand Ouest naît dans les années 60. Il débute réellement en 1974 par la création d'une Zone d'Aménagement Différé de 1 120 ha. Le conseil général se porte ainsi acquéreur de parcelles de terres dont certaines sont confiées par « bail » précaire à des exploitants agricoles en attendant la réalisation du projet.

En 2012, la justification du projet se décline en 3 points (source : dossier de presse Décembre 2010 Syndicat Mixte d'Étude pour un aéroport du Grand Ouest). La construction du nouvel aéroport permettra de :

- transférer le trafic existant, d'offrir plus de capacité tout en évitant le survol de l'agglomération nantaise,
- désenclaver la façade Ouest européenne et dynamiser les économies régionales,
- proposer un équipement qui vise l'excellence environnementale avec un bilan énergie positif, un vaste plan de gestion agri-environnemental concerté pour répondre aux critères de la Haute Qualité Environnementale (HQE) dans l'esprit du Grenelle de l'environnement.

Dès la naissance du projet, un mouvement de contestation s'est organisé autour de différentes associations pour échanger sur le dossier et mettre en place des actions communes. La résurgence des intentions des pouvoirs publics en 2008 a provoqué une dynamisation de l'opposition au projet sous des formes variées. On peut citer l'opération Citoyens Vigilants. Chaque jour, depuis octobre 2008, deux personnes stationnent en permanence devant des lieux symboliques à Nantes : mairie, conseil général... L'installation de nouveaux habitants sur la ZAD s'est amplifiée depuis 2009. Les manifestations autour des expulsions du printemps 2012 et la grève de la faim qui s'en est suivie ont ravivé les termes du dossier, la nature du débat contradictoire. Cela avait permis d'obtenir un engagement de ne pas procéder à des expulsions tant que les recours des agriculteurs et exploitants ne seraient pas tranchés par la justice.

Parmi les opposants, figurent un collectif d'élus (qui réunit près de 1 100 élus de familles politiques diverses et qui a notamment financé une étude économique réalisée par un cabinet d'études indépendant), un collectif de pilotes de ligne, une centaine de comités de soutien dans toute la France.

En 2012, plus de 40 associations et de mouvements politiques composent cette coordination.

Les soutiens au projet sont également actifs, regroupés autour de la chambre de commerce et d'industrie de Nantes-Saint-Nazaire, du patronat local, d'une majorité d'élus du parti socialiste et du parti communiste. Plusieurs organisations syndicales (UNSA, CFE-CGC, FO et CFDT) ont pris position publiquement en faveur de la création de l'aéroport, au nom de l'emploi et du dynamisme économique. Une association pro-aéroport, (ACIPRAN) présidée par l'ancien président du CESER, membre du MEDEF, regroupe les lobbies des « entrepreneurs ».

2. Conséquences pour le territoire

Le projet NDDL va conduire à la transformation des territoires bien au-delà de ses emprises (2 000 ha). Les infrastructures de transport, les entreprises, le développement de l'habitat vont susciter de nouvelles artificialisations des sols, une croissance des déplacements. Les projections INSEE prévoient une forte croissance de la population à horizon 2040 en Loire-Atlantique et on peut prévoir qu'elle se fixera largement sur l'agglomération nantaise avec des effets lourds sur les accès rou-

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Thème de Congrès FSU Loire-Atlantique 2013

tiers. La croissance urbaine, déjà plus élevée que la moyenne en Loire-Atlantique, en sera encore déséquilibrée. Si le projet d'aéroport aboutit et s'il a bien l'impact que ses promoteurs lui prédisent, des saturations sont à envisager. Chaque année en région Pays-de-la-Loire, plus de 3 000 hectares de terres agricoles disparaissent par artificialisation : zones industrielles, réseaux routiers, extensions des villes et bourgs aux périphéries. Les conséquences de ces extensions ont-elles été prévues, des coûts collectifs induits à un nouveau franchissement de la Loire ou à de fortes évolutions de l'axe Rennes-Nantes ?

En matière immobilière, on se doit d'étudier les conséquences possibles et probables, notamment en matière de spéculations, et d'incidence sur les prix du logement. *En quoi ce projet intègre-t-il les éléments de spéculation des promoteurs ? Peut-il inverser le mouvement inégalitaire des territoires où les populations défavorisées sont renvoyées en périphérie lointaine ?*

Le secteur concerné par le projet d'aéroport présente un intérêt en tant qu'espace agricole et naturel en lui-même (cultures, élevage dans un espace bocager remarquable, zones humides) mais aussi comme site de production à proximité d'une grande agglomération française.

Dans le domaine écologique, la réglementation impose au maître d'ouvrage de compenser les atteintes à la biodiversité c'est-à-dire de déplacer ou de recréer de la richesse biologique. Pour une bonne part ces mesures devront être réalisées en dehors de la zone d'aménagement ce qui suppose de trouver des lieux propices (nature et potentiel des milieux notamment pour des zones humides, disponibilité foncière). Un débat existe à ce sujet sur la méthode, la pertinence, l'efficacité et la faisabilité d'un programme de mesures compensatoires de grande ampleur. On craint des mesures *a minima* dont les résultats ne seront pas à la hauteur des impacts.

La préservation des sols productifs à proximité des consommateurs est un enjeu national et international afin de ne pas hypothéquer les possibilités de nourrir les populations tout en limitant les transports. Les conséquences du projet sur la production agricole locale et son contexte socio-économique seront forcément importantes. Elles semblent bien absentes des préoccupations premières du projet alors que l'État renforce à l'échelon national la préservation des terres agricoles dans les documents d'urbanisme des communes.

Un débat politique au sens large est bien entendu sous-jacent. *De quel projet d'agglomération voulons-nous ? Le rang de l'agglomération de Nantes dans la mise en concurrence des villes françaises et européennes est-il un objectif pour une société durable et équitable ? Quels liens l'agglomération veut-elle entretenir avec son espace rural ?*

La gestion des ressources énergétiques et la limitation des pollutions atmosphériques sont aujourd'hui des sujets majeurs que les politiques nationales et internationales ne peuvent plus ignorer. L'impératif d'une gestion énergétique durable questionne en profondeur nos modes de vie par la nécessité de modifier nos comportements : diminuer nos besoins énergétiques, limiter les déplacements, recourir aux transports collectifs et à des modes de déplacement économes en énergie et faiblement émetteurs de pollution, lutter contre les inégalités économiques et sociales face à ces enjeux, développer la recherche d'alternatives... Mais cette démarche ne s'adresse pas qu'aux citoyens. Elle oblige le monde de l'entreprise et de l'industrie à d'autres rapports avec l'environnement, pour que l'activité économique ne soit pas en conflit avec la préservation des ressources et des territoires.

Le développement du transport aérien est un facteur du changement climatique par les GES qu'il dégage. Un projet d'aéroport conditionne toutes les autres composantes des transports.

Les prévisions en matière de changement climatique sont inquiétantes. L'avenir est incertain. Il faut tout faire pour laisser des marges de manœuvres pour nous et les générations futures. Les experts disent qu'il y a urgence à réagir et les transports sont l'un des domaines où il faut agir.

Qu'en est-il de l'acheminement et de l'écoulement du fret alors qu'on justifie l'aéroport par son caractère international, ses pistes pour « gros porteurs » et une augmentation de trafic voyageur à interroger passant de 3,6 millions aujourd'hui à 5 puis 9 millions demain... Le caractère « régional » du projet semble ne pas avoir encore bien intégré les handicaps présentés par un aéroport en Nord Loire pour tout le trafic venant du Sud Loire.

Le projet d'aéroport va sans doute favoriser la gestion en flux tendus et induire la mobilisation accrue de transports locaux rapides, camions principalement. Il semble que la liaison tram/train soit incertaine et différée. On sait qu'une offre supplémentaire de transport et d'infrastructures induit mécaniquement une augmentation des déplacements alors qu'il faudrait au contraire stabiliser ou réduire nos besoins dans ce domaine. De plus le développement des trafics routiers, de poids lourds en particulier, est fortement « accidentogène ».

3. Conséquences économiques et sociales

Si les aspects environnementaux, agricoles et économiques constituent des aspects importants de ce dossier, il convient d'étudier les aspects sociétaux relatifs à l'emploi – celui qui serait créé (local ou non), comme

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Thème de Congrès FSU Loire-Atlantique 2013

celui qui serait réduit ou supprimé, voire délocalisé, exposé à la mondialisation, à la concurrence, au risque de dumping social... Il est de la compétence d'un syndicat de se poser toutes ces questions, sans exclusive, afin d'établir un argumentaire le plus complet possible.

a. Le projet

Phase travaux : Il est évidemment difficile d'acquérir par soi-même toutes les données, toutes les informations précises, tant elles sont sinon filtrées, du moins évolutives, voire contradictoires. On se base donc sur des chiffres connus, des sources identifiées, qu'il convient d'analyser.

L'emploi annoncé et quelques calculs...

Dans le périodique « Pays de la Loire » de nov/déc 2012, édité par le Conseil régional, à partir de la brochure remise par le groupe Vinci, on indique 4,5 M d'heures de travail liées au chantier, et jusqu'à 800 personnes au plus fort du chantier.

D'où viendraient les 4 000 employés (1) qui se succéderaient au fil des phases de chantier ? Des entreprises locales, ou de grands groupes se déplaçant au fil des chantiers ? Il apparaît que ce serait un mixage des deux sources. La proportion n'est pas établie. Y aurait-il des postes pour des chômeurs, ou ferait-on venir de la main d'œuvre contractuelle de l'étranger ? (2)(3)

On peut raisonnablement penser que – dans sa phase de construction - l'aéroport ne créerait pas un appel nouveau d'emplois sur le territoire et qu'il ne constituerait pas un pic d'emplois très évident.

L'exploitation de la structure : La difficulté est de mettre en évidence ce qui relève du transfert des activités actuelles sur Nantes-Atlantique, et ce qui est à mettre en vis-à-vis d'une - éventuelle - augmentation de l'activité sur NDDL.

Les emplois directs sur Nantes-Atlantique avoisinent les 3 000 (« Régional » et autres compagnies aériennes, gestion, fret, transports, douanes, hôtellerie...). La création d'emplois à Notre-Dame-des-Landes sera minime par rapport à l'emploi délocalisé venant de Bouguenais. Selon les sources, de 500 à 1 000 emplois nouveaux seraient créés. Mais cela est lié au trafic voyageur et surtout au fret. Quand on sait les incertitudes liées aux vols de nuit pour le fret, les paris sur la croissance de l'aéroport, les difficultés financières des compagnies aériennes, et que l'on ajoute à cela le fait que le fret est principalement traité par la route, toute estimation d'emplois est bien hasardeuse.

Ce qui ne l'est pas, c'est de prévoir l'impact sur les populations salariées actuelles travaillant à Bouguenais qui vont, soit devoir déménager, soit contribuer à une aug-

mentation sensible du trafic *via* des voiries déjà saturées (ex Cheviré). Ce point apparaît sous-estimé.

Toujours selon la source « Pays de la Loire », et cela pose question, on trouve sur la même page (p 11) pour 4M Pax de 500 emplois créés à 1 000 selon M. Mustière (ACIPRAN). La réalité est plus complexe : c'est le fret qui génère le plus d'emplois. Or, si à NDDL le fret n'est pas spécifiquement prévu (pas de vols de nuit...), où passerait-il ? Sans doute de la même manière qu'actuellement à NA, où les 9 000 tonnes annuelles (4) sont principalement du fret enregistré qui transite jusqu'à Paris... en camion. Au vu de cela, il pourrait rester à NA. Cela corrobore le fait que les premiers emplois de NDDL sont les actuels de NA, « délocalisés », avec une forte problématique logement/transport pour les personnes concernées...

b. L'emploi

Ceux qui seraient supprimés : 39 exploitations agricoles impactées, sans possibilités avérées de réimplantation dans le secteur, soit environ 100 emplois directs et plusieurs centaines d'emplois induits dans les services, la transformation...

Ceux qui sont en suspens : La préfecture affirme que la piste de Bouguenais pourrait persister mais qu'il appartiendrait à Airbus d'en prendre en charge le coût (contrôle aérien, entretien, desserte...). On peut de surcroît s'interroger sur la possibilité de cohabitation à Bouguenais de nouveaux espaces « résidentiels » (dont logement social) construits sur les friches industrielles de l'aéroport au voisinage de la piste Airbus. Si cela était faisable qui paierait ? Airbus a déjà posé la question car il n'est pas question pour lui d'assumer seul des frais qui n'incombent pas à la stratégie d'Airbus.

Quelle pourrait être la politique industrielle du groupe à moyen et long terme dans ce cas de figure ? S'il fallait maintenir la piste malgré tout – même pour un usage très ponctuel – qui financerait (Pas de réponse à ce jour) ? Si la piste était maintenue, les surfaces urbanisables seraient beaucoup plus restreintes : quel serait l'équilibre du projet ? Les concurrents d'AIRBUS ne risquent-ils pas de mettre en avant une entrave à la concurrence si l'argent public intervient ?

c. Les déplacements

Entre les secteurs : le périphérique nantais nous indique chaque jour le sens des migrations liées au travail, du sud vers le nord le matin, et en sens opposé le soir. Le temps déjà perdu serait accru par le surcroît de déplacements vers NDDL (employés, passagers...).

Entre les départements et les régions : chaque ville de l'Ouest (ou Grand-Ouest selon une conception plus large correspondant à une vision de région

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Thème de Congrès FSU Loire-Atlantique 2013

« européenne ») envisage un maillage avec un aéroport de desserte. Nombre d'entre eux sont en déficit. On peut douter de l'intérêt de la portée économique réelle. D'autant que le réseau SNCF est prévu pour mieux desservir les métropoles régionales. Le problème demeure les liaisons, les cadencements et tout ceci n'est pas finalisé avec précision, loin s'en faut.

Selon le périodique « Pays de la Loire », cette structure serait une « machine à voyager » pour les 8 millions d'habitants du territoire. Là se pose la question : où sont ces 8 millions ? Pour arriver de façon cohérente à ce chiffre, il faut additionner Pays de la Loire (3.4M), Bretagne (3.1), 50% de Basse-Normandie (1.4/2), 50% de Poitou-Charentes (1.7/2), soit 8.05 millions d'habitants.

Qui, de Basse-Normandie, Poitou-Charentes, ou du 49 et du 72 viendrait jusqu'à NDDL prendre l'avion plutôt que de prendre un TGV jusqu'au Hub parisien ? Pourquoi alors Air-France-KLM prévoit-il de mettre en service des TGV sur Nantes-Paris ? A-t-on identifié les délocalisations d'emplois, même entre les territoires de l'ouest, si NDDL devenait aussi attractif qu'affirmé dans le magazine régional « 170 000 entreprises situées à 1h15 de trajet, représentant 1.4 million d'emplois. » ?

Faut-il ajouter à cela que les communications entre les communes au nord de l'aéroport NDDL et ses voisines du sud (Vigneux, Treillières...) et la métropole ne se feraient plus qu'en passant par les RN 165 et 137. Il y a là sources d'inconvénients et de dégradations certaines de circulation.

d. La gestion et le montage financier

En juin 2008, le chiffrage a été présenté publiquement. Il a peu évolué depuis : environ 550 M €. Vinci apporte environ 300 M €, l'Etat 125 M€ et les collectivités (des régions Bretagne/Pays de la Loire) environ 115M€. Cet apport public représente un peu moins de la moitié de l'investissement. Si le groupe Vinci apporte la majeure partie de la somme, c'est avec la contrepartie d'obtenir la gestion de l'équipement pendant 55 ans dans le cadre d'un partenariat public privé (PPP).

Le montage financier n'évoque ni les liaisons tram/train, ni le franchissement éventuel de la Loire, ni les coûts de destruction prévisibles de la piste et des infrastructures de Nantes-Atlantique.

On peut considérer que les collectivités vont devoir emprunter pour apporter leur contribution, sur des durées longues (15 à 20 ans) et à des taux plutôt faibles. Une clause stipule que les financeurs publics retrouveraient éventuellement leurs mises (ou une partie) si le groupe Vinci dégageait des excédents bruts d'exploitation (EBE) supérieurs aux prévisions figurant dans le contrat

de concession. Cette clause est dite de « retour à meilleure fortune ». Si le reversement atteignait le montant de la participation initiale une redevance annuelle de 5% du chiffre d'affaires serait reversée aux co-financeurs publics. Enfin les terrains libérés à Bouguenais seraient vendus et le produit contribuerait au financement par les collectivités.

La mécanique du PPP est à interroger sous ses garanties concédées au concessionnaire mais également pour ce qu'il va produire de conséquences ultérieures pour la ville de Bouguenais en termes de spéculation foncière, d'aménagement urbain, de stratégie industrielle et d'activités tertiaires, de son pôle recherche construit autour de l'IRT Jules Verne.

4. Une alternative : le réaménagement de l'aéroport actuel

L'étude CE-Delft (commandée par le collectif d'élus opposés à l'aéroport – le CédPA), souligne que le projet NDDL a été basé sur des hypothèses très optimistes, sans prendre en compte le contexte global peu favorable, accentué par la crise actuelle. Des points n'ont ainsi pas été étudiés à Bouguenais :

- la possibilité de modification d'orientation de la piste
- l'agrandissement possible de l'aérogare
- le réaménagement possible des stationnements
- la nécessité d'une liaison tram ou tram/train depuis le centre de Nantes sur des emprises existantes.

Nantes Atlantique vient d'être primé comme meilleur aéroport européen (trophée Era Award 2011-2012) pour ses aspects environnementaux et sa gestion. Il réunit donc d'évidentes qualités en faisant un équipement performant et perfectible.

En conclusion le débat est ouvert.

*Sylvie POUYON
pour le BEFD de la FSU de Loire-Atlantique*

*Étude réalisée avec des militantes et militants
du SNUipp, du SNES, du SNE,
du SNETAP, de l'ÉÉ et d'UA*



1. Chiffres annoncés depuis plusieurs années
2. « Ni la concurrence d'entreprises étrangères, ni les détachements de main d'œuvre ne sont des phénomènes nouveaux, mais le ralentissement économique leur donne un nouvel écho. » *Le Moniteur.fr*, 13/11/2012
3. Part des travailleurs étrangers dans le BTP : 15% selon la fédération française du bâtiment ; 40% selon la CGT. *Marianne*, 23/07/2012
4. Soit moins de 25 tonnes par jour ; à mettre en rapport avec les 36 000 t de Lyon, les 1.6 Mt d'Amsterdam et les 2.1 Mt de Francfort.