

**SESSION PLENIERE DU 29 JUIN 2021**

**UN AÉROPORT POUR RÉPONDRE AUX BESOINS DU GRAND OUEST
COMMENT PRENDRE EN COMPTE UNE SITUATION EN ÉVOLUTION ?
QUELLE PROTECTION DES RIVERAINS FACE AU BRUIT ?**

Le document soumis au vote du CESER est issu d'un travail mené au pas de charge (3 réunions) par un atelier transversal inter-commission (finances, économie, transport-infrastructures, environnement-territoires), animé par notre camarade Yvic Ker-groac'h.

La CGT a donc voté pour cette contribution consensuelle. dont elle a largement contribué à la rédaction.

[LA CONTRIBUTION DU CESER \(téléchargeable sur le site du CESER\)](#)

Il s'agissait de contribuer à l'enquête publique portant sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, et sur le projet de couvre-feu sur l'aéroport. Le Ceser en a profité pour actualiser la contribution qu'il avait écrite en 2019 en tenant compte des conséquences prévisibles de la pandémie de covid 19 et des annonces déjà réalisées par l'Etat.

La contribution rappelle le rôle joué pour le développement économique par l'aéroport, mais également les nuisances connues ou à préciser sur la santé.

Elle met l'accent sur les retards pris dans les projets de réaménagement et d'accès de l'aéroport, ainsi que sur l'insuffisance des soutiens apportés aux riverains.

Dans un but de consensus, elle ne prend pas partie sur l'opportunité de prolonger ou pas le couvre-feu nocturne jusqu'à 7 heures du matin. Elle acte sur ce point les positions divergentes au CESER.

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION DE DIDIER ROBERT

La contribution du CESER se centre essentiellement sur le bruit, et reste aux yeux de la CGT trop succincte sur les autres **enjeux sociaux et environnementaux** liés à l'aéroport.

Elle rappelle quand même et à juste titre le rôle joué par l'aéroport en matière d'emplois sur le territoire. Elle n'évoque pas le statut des salariés, ni les conditions de travail. Or **la crise sanitaire est parfois un prétexte pour revenir sur les conquêtes sociales des salariés**. Par exemple, les salariés d'Aviapartner se battent pour le maintien des suppléments pour le travail du soir et du week-end. La crise a également impacté les boutiques de l'aérogare et les compagnies aériennes. Quant la DGAC, elle voit ses effectifs diminuer depuis plusieurs années. La CGT

est aux côtés des travailleurs en lutte pour défendre leurs conditions de travail, les salariés n'ont pas à payer la crise.

Pour en revenir à la question des nuisances aéroportuaires sur l'environnement humain et naturel, la CGT la regarde à l'aune de sa revendication de **développement humain durable**, qui suppose de rompre avec les politiques économiques actuelles, pour d'aller vers une autre croissance, et en anticipant les transitions nécessaires, pour ne pas porter préjudice aux salariés.

La CGT a pris position en 2018 pour le **maintien de l'aéroport sur le site de Nantes Atlantique**. Elle assume toujours cette position, qui impose aujourd'hui de réduire et compenser les nuisances.

C'est pourquoi **elle n'est pas favorable au développement incontrôlé du trafic aérien** et revendique la maîtrise publique de l'organisation des lignes aériennes sur le territoire national. Pour la CGT, la question ne doit donc pas être : comment être plus concurrentiels que les autres aéroports de province pour attirer le plus de trafic possible, quitte à céder aux chantages des compagnies sur les conditions de mise en place du couvre-feu nocturne, mais : quelle doit être l'offre mise en place à Nantes Atlantique pour répondre aux besoins du territoire tout en restant acceptable par les riverains et en respectant l'environnement ?

Cela nécessite de revoir **le modèle économique du transport aérien**. La CGT considère néfaste le modèle de la concession, consistant à donner les clés de l'aéroport à une structure privée pendant un demi-siècle. Cette structure privée n'aura pas pour but l'intérêt collectif et la complémentarité des modes de transport, pourtant indispensable si l'on veut limiter les impacts environnementaux de nos déplacements.

On doit aussi se demander si le **développement du low cost** répond à l'intérêt général. Pour la CGT, la réponse est non. Les billets à des tarifs sans aucun lien avec le coût réel de l'avion, se font au détriment des salariés du secteur aéroportuaire. C'est aussi une catastrophe environnementale et un coût pour la collectivité via le financement des infrastructures voire les subventions versées aux compagnies. Le low cost a certes conduit ceux qui prenaient l'avion à voyager plus, mais la démocratisation de l'usage de l'avion reste largement un leurre : Alors que les ouvriers représentent 12 % de la population française, ils ne sont que 2% parmi les passagers des aéroports du territoire national¹.

Parce que toutes les nuisances ne pourront pas être évitées, il faut aussi **améliorer la connaissance exhaustive des pollutions**, et la CGT partage la nécessité de mesurer l'ensemble des substances émises. Il faut aussi des indemnités suffisantes et un dispositif de conseil pour les riverains, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, et ce qui risque de ne pas l'être demain du fait des insuffisances des mesures prévues dans le PPBE.

En conclusion, la CGT remercie le rapporteur, le chargé d'étude, le président et l'ensemble du groupe de travail pour l'esprit constructif qui a permis la réalisation de ce travail dans un temps très court. La CGT le votera, même si, la logique du

¹ [Prendre l'avion est-il un privilège? \(parismatch.com\)](http://parismatch.com)

consensus ayant prévalu, le texte reste en-deçà de ce qu'elle aurait souhaité.

QUELQUES EXPRESSIONS EN SEANCE

L'ensemble des intervenants ont approuvé la contribution. Le représentant de l'UFC Que Choisir a rappelé que le CESER avait souhaité en 2019 voir avancé le couvre-feu à 23 heures. Il a regretté que ce souhait ne soit pas repris dans la contribution de 2021 faute de consensus. Les organisations patronales sont opposées à l'extension du couvre-feu. Le Medef et la CPME attendent beaucoup des évolutions technologiques pour limiter les nuisances. La CFDT demande que les décisions de l'Etat prennent en compte les conséquences pour les salariés.

VOTES : La contribution a été adoptée par 82 pour et 3 abstentions.

Les conseillers CGT ayant travaillé sur la contribution : Eric Bachelot, Christophe Besnard, Olivier Haquette, Yvic Kergroac'h, Didier Robert restent à votre disposition.

Courriel : cgtpaysdeloire@wanadoo.fr / tel 02.41.20.03.21