



SESSION PLENIERE DU 18 JUIN 2019

REAMENAGEMENT DE L'AEROPORT DE NANTES
ATLANTIQUE

Le CESER a souhaité contribuer à la concertation sur le réaménagement de Nantes Atlantique. Il a opté pour un travail en groupe de travail transversal, mais c'est notre camarade Yvic Kergroac'h, président de la commission « transport », qui a animé ce groupe de travail. Un résumé de la contribution a été transmis au titre de la participation du CESER à la consultation publique.

Cette contribution, sans être un texte de la CGT, a repris un certain nombre d'éléments portés par notre organisation (voir notre déclaration ci-dessous).

L'esprit de consensus a conduit à laisser certaines questions ouvertes, alors que la CGT a de son côté pris des positions claires, notamment sur le modèle de la concession, ou sur la nécessité d'une croissance contrôlée du trafic.

La contribution du CESER a abouti à l'idée de travaux d'ampleur mesurée, pour limiter les contentieux et aboutir rapidement à des améliorations de l'infrastructure, de son accès, et à des compensations pour les riverains.

LA CONTRIBUTION DU CESER

La contribution rappelle tout d'abord les données concernant l'aéroport de Nantes Atlantique, qui est le premier aéroport du grand ouest, le 7ème aéroport régional français, avec **la plus forte croissance des aéroports régionaux français** pour le nombre de voyageurs, bien au-delà de l'ensemble des prévisions.

Elle souligne toutefois que la hausse actuelle est probablement un rattrapage et une anticipation par les compagnies de la saturation à venir de l'aéroport.

Elle évoque le « flygskam » – la honte de prendre l'avion qui pourrait à l'avenir contribuer à limiter la hausse du trafic.

Elle évoque également le **rôle joué par l'aéroport** au service de la population et des entreprises : contribution à la compétitivité des entreprises, facilitation de l'ouverture des habitants vers l'étranger, participation à la notoriété du territoire.

La contribution rappelle également les **impacts de l'aviation sur l'environnement**, notamment pour ce qui concerne les émissions de gaz à effet de serre, rappelant que pollution de l'avion par passager est liée aux plus grandes distances parcourues. Elle souligne également les progrès techniques conduisant à une limitation des émissions.

Elle souligne l'enjeu majeur de la **lutte contre les nuisances sonores**. Elle rappelle les **enjeux sociaux posés par le low cost**, s'appuyant sur les propos tenus en audition par nos camarades de l'union départementale 44.

Tout en rappelant que la DGAC acte le **principe de la concession** pour la gestion de l'aéroport, la contribution souligne que ce modèle fait débat, reprenant les critiques émises par la CGT : perte de contrôle public de la gestion de l'aéroport, coût des parkings jugés parfois élevé par les usagers notamment. La gestion par concession pourrait conduire à privilégier la recherche de profit immédiat, parfois aux dépens de la desserte des territoires. Elle émet des interrogations sur le type et la durée de concession qui pourront être adoptées au vu des montants nécessaires à l'aménagement de l'aéroport.

Elle s'interroge sur la **complémentarité avec les aéroports voisins**, concluant que dans l'immédiat du moins, ils ne constituent pas une alternative crédible.

Dans ses préconisations, elle porte la nécessité de **compensations renforcées pour les riverains** (avec une hausse du taux d'indemnisation pour les travaux d'isolation, un droit au délaissement renforcé ...). Le CESER souhaite par ailleurs voir interdits les vols de nuit dès 23 heures.

Concernant l'adaptation des infrastructures, et sans se prononcer sur les choix techniques à adopter, la contribution porte la réalisation d'aménagements d'urgence, soulignant que des travaux ne nécessitant pas de sortir du périmètre actuel de l'aéroport éviteraient des expropriations

Elle rappelle également la nécessité **d'améliorer l'accès en transport en commun**, d'abord en bus, puis par tramway et/ou train.

Il faut également dès maintenant prévoir des investissements tenant compte des besoins à venir, pour éviter une saturation dès la fin des travaux.

Enfin, le CESER souhaite que soit définie dès maintenant une **stratégie pour l'aéroport, tenant compte de l'évolution des réglementations, des usages, de l'acceptabilité sociale et environnementale, et des différents modèles économiques.**

CE QU'A DIT LA CGT : INTERVENTION D'ERIC BACHELOT

La CGT tient à remercier le chargé d'étude, le rapporteur, ainsi que le Président du groupe de travail qui ont produit cette contribution. Le travail imposé via un groupe de travail inter-commission a permis, grâce à l'esprit constructif de tous, et malgré un temps alloué trop court, d'aboutir à cette contribution, adoptée à l'unanimité du groupe de travail.

Celle-ci marque des **avancées fortes par rapport aux précédents écrits du CESER** concernant le transport aérien, sur le modèle social et environnemental du développement de l'aviation et du « low cost » en particulier, avec un rappel des contestations du modèle de la concession, ainsi qu'une demande d'étude de la possibilité d'une instance interprofessionnelle sur les conditions de travail sur cette plate-forme.

De même, elle demande des améliorations pour accès à l'infrastructure, avec la

création de liaisons multimodales pour faciliter l'accès à l'aéroport et le relier aux maillages de transports existants et futurs.

Bien entendu, la contribution du CESER est un texte de compromis, **et la CGT aurait souhaité y voir la question sociale évoquée plus avant.** Elle milite pour l'amélioration des conditions de travail pour l'ensemble des salarié.e.s du site, avec l'application de la Convention Collective du personnel au sol des entreprises de transport aérien, et exige une garantie des effectifs pour la DGAC.

De plus, pour la CGT, la diminution des nuisances et leurs compensations proposées auprès des riverains concernés sont primordiales, ainsi que la réfection des systèmes de captation et de traitement des eaux pluviales, **il est nécessaire que l'aéroport prenne enfin le virage du respect de l'environnement,** en collectant les liquides de dégivrage, salage, les résidus de carburants et de gomme de trains de pneus.

L'urgence écologique doit être prise en compte. Le transport aérien émet plus de 14 à 40 fois plus de CO2 que le train par km parcouru et personne transportée. Les consciences commencent à évoluer sur le sujet, et des séries d'amendements à la loi d'orientation des mobilités (LOM) ont été déposés pour favoriser les changements de comportements. **Réduire les vols intérieurs serait une voie à explorer.** Par exemple huit appareils décollent de Paris chaque jour pour rejoindre Nantes en une heure, alors que les TGV ne mettent que deux heures à relier notre capitale régionale. Ce n'est pas beaucoup plus long mais c'est surtout bien plus écologique puisque le trajet en avion représente 63.3 kilos de CO2 par passager, soit 66.6 fois plus que ce même trajet en train.

A l'inverse du développement à tout va du transport aérien sur le modèle du low cost, **La CGT défend une toute autre vision du transport aérien, comme des autres réseaux de transport, avec le rail et la route : leurs développements qualitatifs comme quantitatifs, ne doivent pas être livrés aux intérêts lucratifs de quelques-uns.** Nous revendiquons la maîtrise publique des transports, et en particulier la gestion publique des aéroports.

Ces infrastructures d'intérêt général au service de l'aménagement du territoire doivent rester sous contrôle public. En effet, seul ce contrôle citoyen peut mettre un terme à une concurrence destructrice et donner aux citoyens, les moyens d'une politique de développement durable respectueux des territoires et du progrès social.

Ces remarques faites, la CGT votera cette contribution.

QUELQUES EXPRESSIONS DES GROUPES :

CFDT :

Interrogations sur les estimations de l'évolution de la fréquentation, qui paraissent surestimées. Demande d'une étude sérieuse sur le réaménagement des plateformes d'Angers, Saint-Nazaire voire La Rochelle et Rennes.

Il faut sur Nantes envisager le déplacement de l'aérogare.

Groupe environnement :

Salue le travail réalisé, mais la contribution ne répond pas à l'ensemble des enjeux d'aujourd'hui en matière environnementale. Quelle place donner dans les années à venir aux transports par avions ?

FO :

Il faut faire les réaménagements urgents sans attendre de connaître le futur concessionnaire.

U2P :

Il y a urgence à lancer les travaux de réaménagement et d'infrastructures pour attractivité de la région et du grand ouest.

Confédération paysanne :

Quid de l'objectif Zéro artificialisation nette des sols fixé par le gouvernement et le conseil départemental 44. Quel modèle de développement économique ?

CCIR et CPME :

Besoin d'un aéroport qui s'inscrit dans le durable pour les entreprises, en tenant compte de la protection des riverains.

Le modèle économique du low cost doit évoluer mais a sa place.

Medef :

L'aéroport est un véritable outil de développement économique et une vitrine pour le territoire.

UNSA :

Aéroport doit être un atout pour le développement du Grand Ouest, mais il faut marquer des limites dans le développement.

VOTES : L'avis a été adopté par 91 voix pour et 1 abstention.