

Journées d'Etude sur Notre-Dame-des-Landes et le transport aérien des 5 et 11 juin 2013



PAYS DE LA LOIRE BULLETIN Comité Régional

Sommaire

Edito
Pour une rentrée sociale
offensive 2

Introduction
Développement Humain
Durable 3-4

Missions et politiques publiques,
financement publics,
acte 3
décentralisation..... 5-6

Rappel de l'histoire de
Notre Dame des Landes . 7

Infrastructures de transport,
maîtrise publique
Le transport aérien ... 8-9

Le projet..... 10-11

Synthèse des interventions
de la salle 11-12

Conclusions 13-15

Manifestation
10 septembre 16



CR CGT des Pays de la Loire
14, place Louis Imbach
49100 ANGERS
Tél. 02 41 20 03 21
Fax 02 41 20 01 22

email : cgt-paysdeloire@wanadoo.fr
<http://cgt-paysdeloire.org>

• Prix : 0,15 €
• CPPAP n° 0115 S 06274

• Directrice de publication :
Francine DESNOS

• Conception et impression :
Impimerie CGT - Nantes 44

• Routage : Indus MD

Edito

POUR UNE RENTRÉE SOCIALE OFFENSIVE

L'Union Départementale de Loire-Atlantique, le Comité Régional des Pays de la Loire et la Fédération des Transports en lien avec l'Union Interfédérale des Transports (UIT) ont organisé les 5 et 11 juin dernier, des journées d'étude pour les militants sur le projet de transfert de l'aéroport Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes. L'objectif était triple :

- mettre à disposition des éléments de connaissance du dossier ;
- pointer collectivement les enjeux qui percutent nos champs d'intervention syndicale ;
- tracer des perspectives de travail à partir des enjeux identifiés.

C'est pourquoi le choix a été fait d'aborder le sujet de façon très large avec une première partie autour de la réponse aux besoins sociaux dans le cadre d'un développement humain durable. Les questions de politiques et missions publiques ainsi que leur financement pour un aménagement équilibré des territoires ont été au centre de la seconde partie. L'organisation des transports, la place de l'aérien, le projet de transfert et ses conséquences ont fait l'objet des débats de la seconde journée. A chaque fois, nos repères revendicatifs, nos orientations de congrès ont été interrogés et mis en perspective.

Ce journal est une synthèse des débats de ces 2 jours qui ont rassemblé 80 militants issus très majoritairement de Loire Atlantique. Les autres Unions Départementales et les Comités Régionaux Bretagne et Pays de la Loire étaient également présents. Philippe TEXIER, animateur du collectif Confédéral « grands chantiers » et chargé de la coordination de la Direction Confédérale a participé à l'intégralité de nos échanges.

A la suite de ces journées, de nombreuses problématiques ont été soulevées qui nécessitent de la part des organisations de la CGT de prolonger avec différentes initiatives les travaux initiés. D'ores et déjà, les organisateurs ont prévu de nouveaux temps de réflexion autour de 4 thématiques :

- les questions environnementales,
- les différents outils de financement des politiques publiques,
- la sécurité aérienne,
- l'emploi : maintien et développement d'emplois, qualité d'emplois, formations, conditions de travail...

On le voit, les débats soulevés par ce dossier sont partie intégrante de notre actualité revendicative pour une rentrée sociale offensive avec plusieurs rendez vous pour début septembre :

- 4 meetings nationaux annoncés sous le slogan « mobilisons nous pour notre salaire, notre emploi, nos conditions de travail » dont le 3 septembre à Nantes sur le thème de l'emploi.
- Journée d'action unitaire, de grève et manifestations le 10 septembre « pour travailler et vivre mieux ».

**LA CRISE C'EST EUX ! LA SOLUTION C'EST NOUS !
TOUTES ET TOUS ENSEMBLE !
RENDEZ VOUS POUR UNE RENTRÉE SOCIALE OFFENSIVE**

Francine DESNOS
Secrétaire Régionale

L'intégralité des introductions aux débats sont disponibles sur le site du comité régional (<http://cgt-paysdeloire.org>) et de l'union départementale de Loire Atlantique (<http://lacgt44.fr>)

INTRODUCTION PAR ANTHONY LEMAIRE PILOTE DU GROUPE DE TRAVAIL CGT, UD 44

La CGT a été confrontée à des prises de positions individuelles ou participation de responsables syndicaux à des débats hors CGT parfois au nom de l'organisation. L'Etat (préfecture), les collectivités locales et même certaines organisations politiques de gauche auraient souhaité un soutien de la CGT à ce projet, ils nous l'ont dit : " comment pouvez-vous ne pas soutenir un projet créateur d'emplois alors que la situation de l'emploi est si catastrophique, comment ne pas soutenir un vecteur de développement qui placerait notre région dans le concert des grandes régions européennes ? "

Nous l'avons à chaque fois redit ; " quelle preuve à ses assertions, quelles garanties apportées par le concessionnaire et par l'Etat ? 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 le groupe de travail a choisi de traiter la question de ce projet d'aéroport de façon large du point de vue revendicatif.

Enfin, les organisations de la CGT auront des éléments pour apprécier l'ensemble d'un dossier qui ne peut se résumer à un POUR ou CONTRE simples et non porteurs de contenus revendicatifs. Les organisations CGT en

tireront les conclusions de façon collective et démocratique, pour défendre au mieux les intérêts des salariés/citoyens qui sont au centre de notre action.

Notre intelligence, j'en suis sûr, est de rester audibles et efficaces en restant centrés sur nos objectifs : la construction des revendications du salariat dans un monde en mouvement qui propose des solutions faciles mais souvent trompeuses. L'exigence de ces journées d'étude est d'éclairer notre jugement à la lumière de repères communs pour avancer tous ensemble.



DÉVELOPPEMENT HUMAIN DURABLE : PRÉSENTÉ PAR DANIEL GENEST, CONSEILLER CONFÉDÉRAL SUR LA QUESTION DU DÉVELOPPEMENT HUMAIN DURABLE

SITUATION

1/ Une mondialisation globalisée mais questionnée : les thèses libérales dominantes depuis 30 ans sont assises sur les PIB (mesure de production marchande et monétaire), le libre échange, la mise en concurrence, la déréglementation, le dumping social, environnemental et fiscal... les normes IFRS (International Financial Reporting Standards) structurent la comptabilité des entreprises, y compris services publics, en fonction des attentes des marchés financiers présentées sans

scrupule comme outil de régulation. On assiste à une accentuation pour préserver ces thèses mais ce modèle est chahuté et questionné.

2/ Un autre type de mondialisation apparaît possible : de nouveaux indicateurs de richesse sont en débat. Au sommet de RIO+20 en juin 2012, 3 défis majeurs : énergétique, changement climatique, lutte contre la pauvreté... « *Combattre le dumping social c'est protéger la planète* » : la déclaration positionne les droits fondamentaux et biens communs hors des logiques de marché,





replaces l'homme au centre du débat, affronte le dumping social.

Le système économique est interrogé et même contesté, mais les Etats n'adoptent ni mesures contraignantes et juridiquement opposables, ni engagements d'actions immédiates dans le sommet conclusif de la conférence de l'ONU

3/ Les logiques qui s'affrontent dans le débat mondial :

- Libéraliser encore plus : position, par exemple, de la commission européenne
- La voie d'une croissance verte: ce que nous appellerons le capitalisme vert ou son verdissement.
- La voie de la décroissance

La CGT ne se reconnaît dans aucune de ces options

REVENDEICATIONS CGT

Pour un Développement Humain Durable : à l'échelle planétaire une logique de décroissance ici peut satisfaire le capitalisme. C'est un nouveau type de croissance qu'il faut - Développement: un droit, un besoin social - Humain : la place de l'homme, le social et la solidarité affirmés dans le droit au développement, pour les pays pauvres comme pour les 8 millions de pauvres en France - Durable : doit être soutenable pour durer... Le DD c'est le social, l'écologie, l'économique. La CGT y ajoute le savoir et la culture, la démocratie et la gouvernance du monde jusqu'aux territoires et dans l'entreprise, entité sociale. Le DHD est un projet syndical transverse et porteur de sens: modalités et finalités des processus de production, modalités et finalités des processus économiques et sociaux, émancipation des femmes et des hommes, dans un avenir solidaire.

La France est-elle dans les clous d'un DHD ? NON, elle s'inscrit dans les logiques de marché (par exemple les Partenariat Public Privé) et perd la maîtrise des finalités y compris dans les secteurs d'intérêt général.

EN RESUME, un DHD porte des transformations majeures assises sur **l'intérêt général**. Pour la CGT, ce qui relève de l'intérêt général doit relever de politiques publiques structurantes et de maîtrise publique. **La gouvernance** est essentielle. Engager des politiques rigoureuses de régulation peut s'inscrire dans notre visée de DHD, sans pour autant en être l'aboutissement. **La régulation doit viser la promotion des droits humains fondamentaux et la préservation de la planète**, pas se limiter à une bonne marche des marchés financiers.

LE DÉBAT

➤ Cette présentation a suscité un fort intérêt dans l'assistance : la question du DHD est jugée transverse à tous les repères revendicatifs de la CGT. Néanmoins, elle transparait trop peu dans les écrits confédéraux ou autres organisations de la CGT. Pendant 100 ans la CGT a plébiscité le productivisme : le progrès économique était synonyme de progrès social ; cette approche est une évolution majeure. Le DHD est un cadre de référence pour être ambitieux revendicativement. Le DHD implique les notions de solidarités intergénérationnelles, de commerce mondialisé équilibré, de sobriété et de partage, de questionnement sur les finalités du travail et des activités humaines, enfin sur la gouvernance et la démocratie sociale.



Enfin, la question est posée: le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes est-il cohérent avec le Développement Humain Durable ?

Anthony LEMAIRE

MISSIONS ET POLITIQUES PUBLIQUES, FINANCEMENTS PUBLICS, ACTE 3 DÉCENTRALISATION PRÉSENTÉ PAR FABRICE ANGEI, MEMBRE DE LA COMMISSION EXÉCUTIVE CONFÉDÉRALE

L'objectif de ce débat était de présenter les enjeux de l'intervention publique à partir de trois problématiques :

- la place et le rôle des politiques publiques sur les questions d'aménagement du territoire dans le cadre du développement humain durable,
- les différents outils de financements publics,
- les conséquences de l'acte 3 de la décentralisation sur les compétences, décisions et mises en œuvre des politiques publiques.

Fabrice ANGEI, membre de la Commission Exécutive Confédérale a introduit ce débat par le rappel du préambule des statuts de la CGT « *les mutations du monde et des sociétés appellent de nouvelles conquêtes sociales garantissant les droits fondamentaux des personnes et le respect des peuples, assurant que les richesses, fruit du travail des hommes, financent le progrès social, le bien-être et qu'elles concourent au travers d'un nouveau type de développement à la sauvegarde de la planète* » qui constitue une première définition du développement humain durable et confirme l'engagement de la CGT dans son objectif de transformation sociale et sa volonté de changer les conditions de vie des femmes et des hommes par l'instauration de nouveaux rôles, places et finalités du travail.

La question des critères et mécanismes de définition et de mise en œuvre des décisions et choix de politiques publiques ainsi que la gestion des entreprises est un enjeu pour ces objectifs. Aujourd'hui, les choix sont axés sur la satisfaction des exigences des détenteurs de capitaux avec une dévalorisation du travail. La territorialisation des enjeux économiques et environnementaux est un élément majeur des politiques publiques pour la satisfaction des besoins sociaux et l'attractivité des territoires. Définir les orientations de la production et les principes de sa répartition incombe à l'Etat et aux collectivités.

La CGT appelle à la construction d'un nouveau contrat social avec au centre la place des services publics. Or, depuis plusieurs années, les services publics, les missions publiques, les agents publics

sont fortement attaqués pour laisser place à la libéralisation des missions de services publics.

La MAP (Modernisation de l'Action Publique) s'inscrit dans cette démarche : réduire la dépense publique pour entrer dans le cadre des politiques d'austérité et avoir une organisation territoriale qui réponde aux seules attentes des entreprises et du monde économique. Les notions de compétitivité et de rationalisation de la dépense publique constituent le fondement de l'acte 3 de la décentralisation avec une mise en concurrence accrue des territoires. Les métropoles sont l'exemple même de concentration des richesses sur un même territoire. L'Acte III marquerait en l'état le franchissement d'un nouveau cap dans la mise en concurrence des collectivités, la concentration des richesses et des lieux de décisions, au service des impératifs de la compétitivité et des intérêts du grand patronat. Cette doctrine favorise les territoires les mieux dotés en capacité productive et en activités de services et condamnerait les autres territoires à s'enfoncer dans une spirale de déclin, aggravant les inégalités.

Pour la CGT, la décentralisation peut être un outil au service de l'intérêt général mais cela nécessite quatre conditions : qu'elle serve un projet économique et social ambitieux, qu'elle vise et s'appuie sur une conception renforcée de la démocratie, qu'elle assure un développement équilibré des territoires, qu'elle repose sur une réforme des financements associant péréquation, dotations budgétaires de haut niveau, fiscalité et pôle financier public.

L'intérêt de la CGT pour l'aménagement des territoires part d'une triple interrogation : comment les mutations s'opèrent sur les territoires ? Comment définir les perspectives économiques et sociales territoriales ? Que devons nous produire, pour qui, pour quoi, comment ?

C'est à l'aulne de ces questions, de ses repères revendicatifs et de ses orientations de congrès que la CGT doit s'approprier les enjeux du projet de transfert de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes.





La question du financement des politiques publiques se pose dans ce contexte de raréfaction des ressources liée aux choix politiques et économiques au service de la seule exigence de rentabilité financière.

Depuis plusieurs décennies, les politiques publiques et patronales visent à adapter et à transformer la puissance publique, au sens large du terme, par une recherche exacerbée de rentabilité du capital.

Cela provoque une baisse des moyens de financement des budgets de l'Etat, des collectivités locales et des systèmes de protection sociale.

Les modes de financement s'ouvrent à des logiques privées à l'image du développement des Partenariats Public Privé (PPP) par lesquels une autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer, gérer et donc rentabiliser un équipement assurant ou contribuant au service public.

Pour la CGT, les PPP focalisent les financements sur des axes à haute rentabilité financière en opposition à l'aménagement équilibré du territoire.

Pour la CGT, il s'agit de faire des finances publiques un véritable outil assurant attractivité et aménagement des territoires, au service du plein emploi, du développement de l'investissement et des activités productives et de services, de la satisfaction des besoins sociaux. Cela suppose une réforme profonde du système fiscal qui est la source majeure des fonds pour assurer les dépenses publiques par une fiscalité d'ensemble plus juste et efficace, une plus grande efficacité des dépenses et des aides publiques par leur mise sous contrôle, l'établissement d'un pôle financier public tel que nous l'avons défini au 50^{ème} congrès.

LE DÉBAT

➤ Très riche, l'intervention a néanmoins trop occulté la question essentielle des financements : un texte parvenu ultérieurement précise un peu plus les enjeux ; néanmoins, cet aspect fera l'objet d'un prolongement en fin d'année.

➤ Sinon le débat a mis en lumière l'aspect transversal donc interprofessionnel des dossiers d'aménagement du territoire, de la difficulté de les par-

tager dans la CGT. Leur complexité ne favorise pas le « tous ensemble » alors qu'il y a besoin de construire ensemble des projets revendicatifs territoriaux. Comment ? Avec qui ?

➤ Besoin d'identifier les infrastructures stratégiques qui répondent à l'intérêt général.

➤ Autre élément de débat : la difficulté de s'approprier les enjeux sur le rôle et la place de l'intervention publique, sur les missions de services publics du 21^{ème} siècle. La défense des services publics ne peut pas être l'affaire des seuls fonctionnaires !

➤ Il est pointé la nécessité de rapprocher les citoyens des lieux de décision pour plus de démocratie sociale. La CGT doit être partie prenante d'instance de décisions, à partir de ses champs d'intervention, sans être dans la cogestion.

➤ Des exemples de désengagement de l'Etat ont été donnés (lignes ferroviaires, cité sanitaire de Saint Nazaire...).

➤ Besoins d'articuler réponses aux besoins sociaux, évolutions environnementales et technologiques, défenses des emplois et conditions de travail, statuts des salariés, droits nouveaux d'intervention des salariés.

Francine DESNOS - Anthony LEMAIRE



RAPPEL DE L'HISTORIQUE DE NOTRE DAME DES LANDES PRÉSENTÉ PAR MARIE-CLAUDE ROBIN, SECRÉTAIRE GÉNÉRALE DE L'UNION DÉPARTEMENTALE CGT 44

Cette troisième partie consistait en un rappel de l'historique du projet de transfert Nantes Atlantique vers Notre Dame des Landes afin de mettre tous les participants au même niveau d'information.

Marie-Claude ROBIN a rappelé les grandes étapes de ce dossier :

- décisions politiques dans les années 60 qui façonnent le paysage économique et administratif de notre pays concernant l'organisation territoriale ;
- évolution de l'organisation portuaire et réforme de 2008 ;
- organisation aéroportuaire ;
- ciblage du site Notre Dame des Landes en 1974 ;
- historique de Château Bougon dans les années 60 ;
- confirmation du projet NDDL dans les années 80 ;
- inscription d'études d'aménagement du site et des accès terrestres dans le contrat de plan Etat/région 2000/2006 ;
- adoption de schémas multimodaux de transports en 2002 ;
- inscription de NDDL comme aéroport de niveau international ;
- déclaration d'utilité publique en 2008 ;
- dépôts de différents recours devant le conseil d'Etat, organisation des opposants ;
- plusieurs procédures sont en cours aujourd'hui ;
- attribution de la réalisation et de l'exploitation du site à Vinci ;
- intervention de la CGT dans le débat (intervention au Conseil Economique, Social et Environnemental Régional, groupes de réflexion à l'UD 44 en 2002-2003, nouveau groupe de travail mis en place suite au congrès de l'UD de mars 2011, organisation des journées d'étude les 5 et 11 juin 2013).

LE DÉBAT

- Beaucoup d'interrogations dans les interventions qui vont nécessiter d'engager un travail d'état des lieux, de constructions revendicatives et mises en perspectives :
 - Y a-t-il besoin de NDDL au regard des réponses aux besoins sociaux que la CGT identifie et des

questions environnementales ?

➢ Quels sont les besoins de déplacement aujourd'hui (qui, pourquoi, où, comment... ?).

➢ Quelle articulation avec les autres aéroports ? Avec les autres modes de transport ?

➢ Comment élaborer les interventions CGT pour nos mandats qui sont appelés à intervenir sur ce dossier ?

➢ Comment décliner nos repères revendicatifs en exigences et propositions sur ce dossier ? Comment faire vivre notre concept de développement humain durable ?

• Diverses interrogations sur la pertinence d'un positionnement CGT sur ce projet.

• Expression de la souffrance des salariés de Nantes Atlantique aujourd'hui parce qu'il n'y a plus d'investissements sur le site. Besoin d'interpeller les pouvoirs publics sur cette situation.

Fin de la première journée

Francine DESNOS



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT - MAITRISE PUBLIQUE PRÉSENTÉ PAR DOMINIQUE LAUNAY, SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE L'UIT (Union Interfédérale des Transports)

- Développement multimodal intégré.
- Propriété et financement.
- Evolution des déplacements et développement des modes en tenant compte des exigences environnementales.

L'approche CGT s'articule autour de 4 niveaux de réflexions :

1. Une politique multimodale intégrée des transports, donc une gestion en conséquence des infrastructures.
2. Une maîtrise publique totale de ces infrastructures pour garantir la finalité dans l'utilisation des modes et en faveur de l'aménagement du terri-

toire et se protéger d'une mise en concurrence qui par définition viendrait contrarier les obligations de développement durable.

3. Des infrastructures qui garantissent cette maîtrise autant que les réalisations et cela que l'on raisonne à court, moyen ou long terme, sans quoi nous sommes dans une socialisation des dépenses/pertes et une privatisation des bénéfices.

4. Une ressource de 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 TRANSPORT AERIEN PRÉSENTÉ PAR FABRICE MICHAUD, MEMBRE DU BUREAU FÉDÉRAL FÉDÉRATION TRANSPORTS

Mise en avant de la politique « bas coût » portée par les libéraux.

Approche CGT dans le cadre de la réponse aux besoins de déplacements.

Construire un nouveau modèle durable dans le transport aérien suppose plusieurs évolutions :

- L'arrêt des subventions publiques scandaleuses aux Low Cost.
- Une réglementation qui met les salariés à l'abri des stratégies financières des compagnies.
- En France, un Etat stratège qui, dans le cadre d'une politique multimodale de complémentarité des modes, reprenne la main sur cette activité.
- La fédération des transports revendique par exemple une nouvelle nationalisation d'Air France.

LE DÉBAT

L'intervention d'une vingtaine de militants, basée sur des questionnements autour d'un dossier d'aménagement du territoire et de politique des transports en général, montre l'intérêt qu'il y a à

réfléchir ensemble sur une question de politique publique concernant une large population et donc de nombreux salariés.

La recrudescence du low cost dans les transports (le routier en est le mode le plus imprégné) n'est pas la réponse aux besoins de déplacements mais s'inscrit, avant tout, comme un moyen de pression sur les salariés et les usagers pour dégager toujours plus de profit pour les libéraux.

Les questions autour de la démarche de la CGT sur des sujets





aussi divers qu'importants renvoient à l'expression de revendications mais surtout à leur appropriation alors que les militants traitent généralement les questions du quotidien, avant tout professionnellement.

Les débats mettent en avant des questions pertinentes, par exemple, sur l'appropriation de politiques publiques et d'aménagement du territoire dans les syndicats et dans les structures territoriales de la CGT, sur le phénomène d'évolution du nombre des déplacements au quotidien (professionnels, études, loisirs) qui répondent à quels besoins, sur la sociologie même des voyageurs en Pays de la Loire, et enfin sur la fuite en avant vers le low cost.

Sur ce dernier point, l'UIT (outil confédéral sur les transports regroupant les fédérations transport, cheminots, équipement/environnement, marins et officiers marins) développe dans le bulletin trimestriel n° 72 de septembre 2012 des arguments et des propositions CGT pour stopper ce choix économique et politique (disponible sur le site internet de la fédération des cheminots puis rubrique UIT).

Il ressort également des débats le besoin d'approfondir les dossiers transports et aménagement localement à partir des questionnements sur les besoins ou les financements par exemple.

La forte évolution des trafics dans le transport aérien se mesure bien sûr à Nantes Atlantique alors que la dérèglementation dans ce mode au

taux élevé de GES (gaz à effet de serre) est de plus en plus perceptible, accompagnée d'une forte implantation du low cost.

Avec 150 aéroports sur le territoire national, le trafic aérien français s'élève à 158 millions de passagers dont 99 millions pour Paris et 68 millions pour la province (Nantes Atlantique arrive en 10^{ème} position avec 3,6 millions de passagers).

En 2012 les compagnies low cost représentent 35 millions de passagers en France, enregistrant une hausse de 9,5 % dont l'effet le plus significatif est mesuré à Nantes (+55 %) qui a vu s'implanter pas moins de 9 compagnies low cost depuis 2005.

L'Etat ne remplit pas son rôle d'aménageur du territoire dans le domaine de l'aérien, ce qui laisse la place à l'éclatement d'un système dont le plan de restructuration d'Air France (plan 2015) pourrait conduire à la disparition totale de l'entreprise nationale.

Par ailleurs, ADP (Aéroport de Paris), dont l'Etat est majoritaire à 54 %, investit à l'étranger au détriment des aéroports de Roissy et Orly avec des conséquences importantes sur les métiers de l'aérien de plus en plus touché par la sous-traitance et l'externalisation de nombreux métiers.

Yannick COLIN



LE PROJET

1/ Présentation sur les impacts sur l'emploi par Sarah LECOMTE, Emilie DEBORDES et Laurent CRETAGNE de l'UL Sud-Loire.

3 scénarios sont envisagés :
Diaporama

1. Le projet du futur aéroport est abandonné :

Nécessité de créer de nouveaux parkings silos, d'agrandir le terminal et de développer l'accès en transports en commun (tramway, chronobus), de prévenir contre les nuisances sonores et la sécurité.

2. Le projet se réalise avec le maintien de la piste Airbus à Bouguenais :

Les entreprises comme Daher, Latécoère, l'IRT Jules Verne se développeraient, en plus d'Airbus. Cela fera moins d'emplois transférés sur le nouveau site, avec un développement sur le site actuel.

3. Site nouvel aéroport total :

2000 emplois aéroport, plus 2000 emplois Airbus, plus les annexes sont impactés. Dans le même temps 600 emplois agricoles disparaîtront. Création de nouveaux emplois : nombre inconnu. Ex : La Régionale déclare que cela sera seulement un transfert d'emplois sans création.

2/ Présentation du syndicat Airbus : Yves DEVEDEC

Le syndicat a dès le début du projet demandé le maintien de la piste pour Airbus. Un groupe de travail, syndicat, UL, UD et USTM s'est mis en place. Rappel de la conférence de presse.

La Direction d'Airbus a acté le maintien de la piste, mais qui paye son entretien ? La discussion est gelée aujourd'hui.

Airbus a acheté tout le terrain environnant et incite d'autres entreprises sous-traitantes à le

faire. Cependant ils refusent à mettre sur la place publique leur stratégie industrielle.

L'IRT Jules Verne va ouvrir. Ce sont 2000 étudiants, salariés et chercheurs qui y travailleront.

Cela vient en complément du technocampus déjà en activité.

Pour Airbus :

Une réflexion est en cours pour remplacer le Belluga vieillissant par un autre type d'avion.

Aujourd'hui, les livraisons des machines/morceaux d'avion se font 3 fois/mois par avion et 2/mois par barges. Plus le camion.

En 2020, il faudra livrer 100.000 machines par an. Des discussions entre Direction d'Airbus et Nantes Métropole ont lieu pour améliorer le transport, mais sont inconnues. Actuellement, il y a 3000 salariés par jour chez Airbus sous différents statuts.



Questions :

Faut-il construire autant d'avions ? Pour qui et dans quel but ? Quel type d'emploi faut-il à Airbus ? Rappel : la CGT lutte contre l'entreprise étendue.

3/ Claude DAVOUST de la DGAC, nous présente un comparatif avec l'aéroport actuel et le futur. (Diaporama)

Les camarades de la DGAC font part de leur désaccord sur différents projets qui ont été présentés pour maintenir l'aéroport actuel, avec des propositions d'agrandissement qui sont irréalisables et qui ne tiennent pas compte des contraintes de sécurité aérienne, de même que la mise en réseau des aéroports ou le développement d'aéroports de proximité (Angers, Rennes).

Pour eux, l'accroissement du nombre de passagers est inévitable. L'aéroport actuel est dangereux et au bout de son potentiel.



LE DÉBAT

Les interventions ont beaucoup tourné autour de la réalité des emplois, créés, transférés, car cela reste encore très flou. Mais plusieurs camarades s'accordent à dire que quelle que soit la décision finale, l'emploi sera mis à mal. Il y a déjà des projets de plans de compétitivité qui provoquent de la casse sociale sur le site actuel (La Régionale, Air-France, compagnies low-cost, etc...).

Il y a aussi beaucoup d'interrogations sur le financement du projet et du maintien de la piste. Cela demande des approfondissements

Plusieurs camarades interviennent pour dire leur satisfaction de ces 2 journées. Cela nous rend plus riches. Mais il reste des points à travailler plus pré-

cisément. Une camarade déclarant « *il nous faut travailler à empêcher tout ce qui est possible. Et surtout ne pas diviser la CGT* ».

Marie-Claude ROBIN



SYNTHESE DES INTERVENTIONS DE LA SALLE

Environnement

➤ La CGT doit pouvoir se positionner plus clairement sur les questions environnementales. Le discours doit être cohérent entre nos différents axes revendicatifs. Exemple : que pense la CGT de la pollution engendrée par les entreprises, même si une réponse peut avoir des effets collatéraux sur la pérennité de l'emploi ?



➤ Quel regard de la CGT sur le sacrifice de terres agricoles à NDDL alors que nous dénonçons la déforestation dans certains pays ?

Quelles réelles compensations environnementales à la destruction de ces terres ?

Emploi

➤ On parle de 2500 emplois créés sur le nouvel aéroport. Or, 2000 emplois seront transférés de Nantes-Atlantique. 800 emplois sont annoncés pour la construction. Quelle est la réalité ?

➤ Si NNDL se fait, quelles conséquences écologiques et sociales au regard du transfert des 2000 salariés, dont 80 % résident en Sud-Loire ?

➤ L'aérien est régi par des règles européennes visant à casser le modèle français de contrôle aérien public. Le nouveau projet SES2+ (Single European Sky) conduit tout droit vers une privatisation qui pourrait être effective dès 2016, via un EPIC (Établissement Public Industriel et Commercial). Les questions de qualité de l'emploi et de la sécurité aérienne se posent.

→

- Beaucoup d'interrogations sur le développement du Low-Cost : NDDL favorisera-t-il le développement rapide de cette tendance ? Est-ce un phénomène lié à NDDL ou est-ce un outil du capital qui se développera de la même manière à Nantes-Atlantique ? Quelle analyse porte la CGT sur le Low-Cost, en prenant en compte à la fois la qualité de l'emploi et la sécurité, mais aussi la politique tarifaire offrant un accès aux vacances à l'étranger à une population plus large, ainsi que le fait que le low-cost bénéficie largement de subventions publiques ?



financement. Le désengagement de l'Etat fait peser la facture sur les collectivités territoriales. Qui paiera le raccordement à cet aéroport « d'envergure internationale » comme c'est annoncé ?

- Nécessité d'affiner la question du coût de NDDL. De nombreuses études existent mais sont contradictoires entre elles et ne prennent pas en compte des éléments collatéraux tels que le coût du tram-train par exemple.
- Besoin d'informations supplémentaires sur le montage financier du projet NDDL.

Transport

- Nécessité d'un travail CGT plus approfondi sur les différents modes de transport, au niveau local, national et mondial. Quelle réponse aux besoins des populations et de l'économie ? Quel développement cohérent et réfléchi au regard des enjeux environnementaux ? Quelles conséquences sur les finances des collectivités territoriales ?
- Les questions du transport et du travail sont intimement liées. En voulant développer le transport, n'accentuons-nous pas l'idéologie libérale sur la nécessaire mobilité des travailleurs ? Question à mettre en lien également avec les nouvelles technologies de communication virtuelle qui ont pour vocation de limiter les déplacements physiques.
- Besoin d'établir un état des lieux précis des infrastructures de transport à l'échelle européenne, pour comprendre, analyser et (contre-)proposer.
- Il existait auparavant une inspection du travail spécifique au transport routier : quelle bataille CGT pour regagner cela ?
- Multimodalité : quelle réelle volonté politique de connecter le rail à l'aéroport quand on sait que, par exemple, les retombées financières des parkings de l'aéroport Nantes-Atlantique représentent 30 % du chiffre d'affaires. Le capital n'a donc pas intérêt à voir se développer des liaisons ferroviaires.

Coût et financement

- La réponse au besoin de développement du transport ferroviaire se heurte à la question du

Positionnement CGT

- Le projet NDDL est très avancé mais n'est pas bouclé : la CGT a encore la possibilité d'affirmer sa position.
- La CGT doit-elle se positionner fermement POUR ou CONTRE, ou doit-elle se contenter d'une expression par thème (emploi, environnement, financement...)?

Journées d'Etude

- Journées très enrichissantes bien que tardives au regard de l'avancée du débat public.
- Beaucoup de réponses apportées mais aussi de nouvelles interrogations soulevées. Nécessité de prolonger le débat sur des sujets plus ciblés.

Fabrice DAVID



CONCLUSIONS JOURNÉES D'ÉTUDE NOTRE-DAME-DES-LANDES

Je ne vais pas faire de conclusions mais plutôt essayer de tirer quelques enseignements de ces 2 jours pour se fixer des perspectives de travail à la fois sur le dossier NDDL mais, plus largement, sur nombre de problématiques qui se dégagent de nos travaux. Problématiques à travailler par nos structures en fonction des prérogatives de chacune mais aussi en cohérence au regard des enjeux professionnels et interprofessionnels et territoriaux qui se croisent.

90 camarades ont répondu à cette invitation. Notre objectif a été partiellement atteint car il a manqué une participation plus nombreuse de militants hors 44 (49, 53, 72 et 85, région Bretagne, fédérations concernées).

Anthony le pointait dans son introduction « *le travail initié autour du dossier NDDL*

ouvre dans notre organisation une série de questions qui doivent trouver leurs réponses revendicatives et leur déclinaison dans le cadre de notre démarche syndicale de contestations, propositions, mobilisations, négociations ».

Contester et mobiliser, c'est dans nos gènes et c'est ce que nous faisons généralement pas trop mal. Négocier aussi, mais souvent le dos au mur que ce soit dans les entreprises ou dans les différents lieux d'interven-

tion du dialogue social. Nos propositions y trouvent alors peu de concrétisations.

N'avons nous pas à nous mettre en situation de construire, ensemble, à partir des besoins sociaux des salariés et de leurs familles et des réalités territoriales, nos propres projets revendicatifs pour passer de la défensive à l'offensive ?

Nos intervenants, mardi, nous ont rappelé le concept de développement humain durable, le



rôle des politiques publiques dans l'aménagement des territoires et leur développement. La question de la place du travail, de sa finalité a été effleurée et avec elle les questions de la création et répartition des richesses. Plus globalement, c'est bien la question d'un nouveau modèle économique que pose la CGT (et d'autres) pour répondre aux besoins sociaux, économiques et environnementaux. Sans se reconnaître dans la décroissance, la CGT peut

se retrouver dans l'idée de décroissance sectorielle liée à la transition économique et environnementale.

Beaucoup de questions sont venues dans le débat après leur introduction :

- Que fait-on de notre concept de DHD ? Comment la CGT peut elle intervenir, « *dans la vraie vie* » pour le faire vivre ? Comment porter publiquement ce débat ?

- Comment concilier maintien et développement des emplois et DHD ? Quelle articulation entre qualité et nombre d'emplois et place et rôle du travail ? Quelles finalités pour le travail ? Le low cost ou production à bas coût n'est il pas présent dans tous les domaines ? Quels socles de garanties collectives et droits sociaux pour les salariés dans le monde ?

- Quelles perspectives pour les solidarités intergénérationnelles ?

- Quelles interventions CGT sur les questions d'aménagement du territoire (logement, santé, transport, services publics...) ?

- Quelles implications CGT dans les lieux de décisions, lieux de gouvernance ? Quels droits pour la démocratie sociale ?

- Quels sont les enjeux de l'acte 3 de la décentralisation pour l'organisation des territoires ?





Sur les questions de transport, le débat a pointé plusieurs enjeux :

- Accès pour tous aux infrastructures de transport (répondre aux besoins mais attention à ne pas en créer artificiellement de nouveaux sous la pression des lobbings).
- Maîtrise publique des infrastructures et leurs financements.
- Nouvelles infrastructures pour répondre aux besoins de déplacements humains et de marchandises, du développement industriel, du développement du fret dans le cadre de DHD.
- Intervention CGT dans le débat parlementaire sur le schéma des infrastructures de transport avec l'UIT.
- Travailler en région sur la multimodalité des transports, l'entretien des infrastructures, la réouverture de lignes ferroviaires... Développer l'outil UIT régionale.

Le rappel de l'historique du dossier NDDL et les éléments apportés par le syndicat Airbus, l'Union Locale Sud Loire, l'Usac avaient pour objectif de donner des éléments concrets sur les problématiques liées au projet de transfert de Nantes Atlantique vers NDDL et de partager ces informations.

Yves a posé les enjeux pour l'avenir d'Airbus avec la question du maintien de la piste, du développement du transport flu-

vial. Nous devons continuer de porter l'exigence du maintien de la piste et clarifier les compétences pour son entretien qui ne peut relever de la puissance publique.



Yves a aussi pointé les conditions de l'implantation de l'Institut de Recherche Technologique Jules Verne avec ses perspectives en terme d'accueil d'étudiants et de salariés en lien avec l'avenir d'Airbus. Quelles exigences a-t-on vers cet institut qui a bénéficié de fonds publics par le biais du grand emprunt au regard des objectifs d'emplois annoncés ?

Laurent et Emilie ont présenté l'analyse et les inquiétudes de l'Union Locale Sud-Loire à partir de 3 scénari. Inquiétudes qui nécessitent de travailler ensemble localement, régionalement, professionnellement pour porter nos exigences en matière d'aménagement du territoire, d'emplois, de conditions de travail, de nouveau statut du travail salarié et sécurité sociale professionnelle.

Claude a comparé techniquement et en terme d'emplois les 2 aéroports avec leurs atouts et

inconvenients.

La question du positionnement de la CGT est venue dans le débat. Chaque syndiqué, individuellement, peut avoir un positionnement citoyen. Mais un positionnement de la CGT apparaît compliqué au regard des problématiques abordées pendant ces 2 jours et de la diversité d'opinion dans l'organisation. La CGT n'aurait rien à gagner d'une opposition entre ses structures. Par contre, il apparaît nécessaire d'interpeller publiquement les décideurs et autres acteurs sur les enjeux que nous avons commencé à identifier pendant ces 2 jours

au cours de débats publics organisés à notre initiative.

Le groupe de travail qui a préparé ces 2 jours se réunira lundi après midi pour tirer les enseignements de ces 2 jours (restitution des travaux, synthèse, communication, suites de ces 2 jours...).

Déjà, je vous rappelle qu'une Etude Secafi sur les conséquences du transfert pour le Sud Loire et les salariés de Nantes Atlantique est en cours d'élaboration. A voir quelle utilisation on pourra en faire.

Les structures peuvent programmer des journées d'étude pour approfondir, en fonction de leurs réalités, des questions abordées pendant ces 2 jours.





Des initiatives sont déjà prises :

- journée d'étude le 24 octobre sur la formation professionnelle par le Comité Régional,
- débat sur les questions de l'énergie avec l'ud 44 en septembre
- journée d'étude sur l'acte 3 de la décentralisation et ses conséquences par le Comité Régional au second semestre
- travail engagé par la fédération du transport sur l'aérien...

Sur le long terme :

- intégrer dans les documents d'orientation de congrès de nos structures les enjeux territoriaux et les articulations professionnelles et interpro qui en découlent en identifiant finement et en même temps les logiques économiques, les choix politiques et les besoins des sala-

riés, des populations sur les territoires, dans les entreprises ;

- réaliser des diagnostics territoriaux avec anticipation des mutations démographiques, technologiques, environnementales, économiques pour élaborer des projets revendicatifs CGT sur les territoires. Nous pourrions à l'occasion de conférences territoriales travailler dans cet objectif.

Enfin, je termine ces enseignements par la question de la syndicalisation et de l'organisation des salariés qui est à l'origine de nos 2 journées puisque, je le rappelle, nous sommes partis d'un projet de l'UD 44 d'organisation et de syndicalisation des salariés de la construction de l'aéroport jusqu'à son exploitation.

- Quel déploiement de la CGT à

partir d'un triple état des lieux : état des lieux du salariat, état de lieux de nos forces organisées, état des lieux des résultats des élections ?

- Quelle organisation des salariés pour faire grandir le rapport de forces et gagner avec eux le progrès social ?

Enfin, au nom du groupe de travail, je tenais à vous remercier de votre participation dans les débats dans le respect des opinions ou sans opinion des uns et des autres et à saluer le travail réalisé par les intervenants.

Bon retour et rendez-vous dans les prochaines initiatives de mobilisation cette semaine et le 19 juin.

Francine DESNOS



MOBILISONS-NOUS
MARDI 10 SEPTEMBRE

POUR

NOTRE SALAIRE
NOTRE EMPLOI
NOTRE RETRAITE
NOS CONDITIONS
DE TRAVAIL

Création : Phobos - Juillet 2011



www.cgt.fr