UNION DÉPARTEMENTALE la cgt LOIRE-ATLANTIQUE (44)

Pays de la Loire la cgt

la cgt UNION LOCALE SUD LOIRE

CAHIER d'ACTEUR élaboré par l'Union Départementale CGT de Loire-Atlantique, du Comité Régional CGT Pays de la Loire et de l'Union Locale CGT Sud-Loire dans le cadre de l'enquête publique sur le devenir de l'aéroport Nantes-Atlantique.

Préambule :

« Au regard des éléments et analyses contenus dans ce dossier, le maintien de l'aéroport sur le site actuel, avec toutes les améliorations nécessaires en termes de sécurité, de conditions de travail, d'accès et d'usage, présente davantage d'atouts que la construction d'un nouvel aéroport sur le site de NDDL. »

C'est en ces termes que se terminait notre document référence sur le dossier de projet de transfert d'aéroport à NDDL, publié en juin 2015. http://lacgt44.fr/spip.php?article742.

Le projet de transfert d'aéroport abandonné, ***la CGT n'abandonne pas ses revendications pour un équipement aéroportuaire efficient, qui s'insère dans un maillage multimodal des transports, qui développe des emplois de qualité et pérennes (loin du low-cost), qui assure un service public de qualité (accès, coûts, sécurité) et limite au maximum l'impact environnemental (pour les riverains et les espaces naturels).***

Le manque d'entretien et d'investissement, la course aux profits et l'absence de recherche de l'intérêt général a produit l'effondrement du viaduc de Gênes et la mort de dizaines d'usagers. Ce drame doit nous alerter fortement sur l'absence de maîtrise publique des grands équipements et des conséquences pour les populations.

Sur l'évolution de l'aéroport de Nantes-Atlantique et son environnement, nous portons donc, dans le débat public qui s'ouvre, notre analyse et nos exigences.

UN MODELE ÉCONOMIQUE D'UN AUTRE TEMPS

Le principe de délégation du service public est au centre du modèle économique de l'aéroport développé par le concessionnaire VINCI. De cette question découlent la sous-traitance en cascade, la mise en concurrence et leurs conséquences sur la qualité du travail et ses conditions. La nature et l'ampleur d'un éventuel développement de l'équipement sont liées à son modèle économique.

UN SERVICE PUBLIC AÉROPORTUAIRE DÉLÉGUÉ AU SECTEUR PRIVÉ.

Une plateforme aéroportuaire de cette ampleur (fait partie des 10 plus grosses plateformes française) comporte de trop nombreux enjeux stratégiques nationaux en termes de transports et développement économique pour être confiée à des intérêts privés. Les enjeux de sécurité inhérents au transport aérien amènent aux mêmes conclusions. Une plateforme aéroportuaire est un équipement d'envergure qui doit servir d'abord et avant tout l'intérêt général. De par l'impact environnemental que son activité génère, de par ses relations étroites avec les autres modes de déplacement, mais aussi avec le secteur économique, de par ses enjeux en termes de sécurité, un aéroport doit être propriété de l'Etat et donc être géré par l'Etat, comme devraient l'être les autoroutes et doivent le rester les chemins de fer.

Confier cet équipement à des intérêts privés comme c'est le cas sur Nantes-Atlantique par la concession détenue jusqu'ici par la société VINCI, conduit à des dérives inquiétantes : le modèle économique est basé sur un nombre de voyageurs et leur consommation globale bien au-delà de leur simple besoin de déplacement (parking, boutiques…). L'aéroport de par son exploitation marchande n'est plus là pour répondre à un besoin, mais au contraire, il impose une consommation non nécessaire. Depuis quelques années, l'état s'est désengagé et sur certains terrains, il n'y a plus de contrôleurs aériens. Ils ont été remplacés par des agents AFIS recrutés par le gestionnaire et uniquement là pour de l'information de vol. C'est maintenant au pilote de gérer lui-même sa sécurité.

D'un point de vue plus général, cette logique est celle bien connue de la privatisation des seuls profits et de socialisation en cas de perte (référence aux modalités de « retours à meilleure fortune » inscrite dans le contrat de concession qui protège largement le concessionnaire et lui permet d'organiser le manque de rendement en séparant les activités aéroportuaires strictes, de celles de la gestion des parkings voitures, par exemple). De nombreux rapports dénoncent même cette iniquité entre les bénéfices pour les concessionnaires et les coûts restants pour le contribuable dans de nombreuses délégations (cour des comptes sur les concessions liées aux autoroutes, Partenariats Public/Privé,)

Une économie de la sous-traitance et du moins disant social.

La délégation de la gestion aéroportuaire ne devrait pas décharger l'Etat de sa responsabilité sociale et environnementale. Pourtant la logique commerciale conduit bien à une dégradation des conditions de travail et à sa qualité. Le système low cost en est le symbole.

Ainsi, pour mettre sur le marché des prix défiants toutes concurrence, les compagnies aériennes mettent en concurrence diverses entreprises sous-traitantes pour la billetterie, la bagagerie, et diverses opérations au sol dont certaines directement liées à la sécurité du vol (exemple du dégivrage). A Nantes-Atlantique, des pilotes sont obligés de payer leur parking pour venir travailler et n'ont plus droit au plateau repas durant le vol mais simplement un sandwich triangle.

La CGT affirme que les missions de sureté, de sécurité (prestation de contrôle aérien), de surveillance (autorité de surveillance) et les différentes habilitations, autorisations et formations obligatoires doivent rester en régie directe de l'Etat.

Certaines activités sont actuellement déléguées à un concessionnaire. Ces activités ne devraient pas

être sous traitées. C'est bien l'ensemble de ces activités qui font la gestion d'un aéroport. Ainsi la sous-traitance en cascade doit être formellement interdite. Toutes ces activités doivent impliquer des conditions sociales et environnementales de haut niveau. La régie de l'Etat doit donc avoir pour périmètre l'ensemble de la gestion aéroportuaire dont l'avitaillement, le nettoyage, le dégivrage, le chargement des bagages, la manœuvre des appareils au sol, les agents de trafic.

LES EMPLOIS, LES CONDITIONS DE TRAVAIL

L'activité aéroportuaire est aujourd'hui une activité saisonnière, comprenant du travail les week-ends, de nuit et avec des horaires variables. A cela la sous-traitance en cascade ajoute une recherche de rentabilité sur le dos des travailleurs : certaines entreprises pratiquent le travail à la découpe, une flexibilité extrême des horaires, incitant les salariés à rester sur place entre deux vacations et induisant ainsi un temps de travail effectif bien en deçà de la disponibilité auprès de l'employeur (avec pour incidence des astreintes non reconnues entre deux avions).

La CGT revendique la limitation stricte des vols de nuit en répercutant d'abord le coût réel du travail de nuit et ses conséquences pour la santé des travailleurs et leur vie sociale sur le coût du transport aérien. La CGT affirme que les vols commerciaux n'ont pas vocation à atterrir ou décoller de nuit sauf pour des contraintes de durée de vol. Nous revendiquons des tarifs des taxes aéroportuaires significatives et incitatives pour ces cas. Seuls les déroutements, le courrier, le fret ou les motifs sanitaires pourraient concerner les vols de nuit. Ces revendications vont dans le sens de l'amélioration des conditions de travail des salariés à rémunération égale, mais aussi limiteraient les nuisances pour les riverains.

La CGT revendique :

- L'application de la Convention Collective Nationale Transport Aérien Personnel au Sol CCNTAPS (sauf conventions plus avantageuse),
- La prise de poste au niveau du filtrage d'inspection, lieu à partir duquel le travailleur ne peut plus disposer librement de son temps.
- Un planning de travail de 4 semaines avant, et un minimum de 7 jours pour des modifications légères.
- Une prise en compte réelle du travail de nuit et ses effets désastreux pour la santé des salariés et leur vie sociale, par une forte majoration du travail de nuit et la possibilité de départ anticipés prenant en compte la pénibilité.
- L'incitation par des tarifs et taxes significatifs, d'horaires de décollage et d'atterrissage compatibles avec la vie des salariés et des riverains.
- Une réglementation stricte visant à limiter les atterrissages et décollages de nuit aux seuls impératifs (déroutages, courrier, fret, motifs sanitaires).
- Un CHSCT de site regroupant l'ensemble des acteurs des services aéroportuaires afin de répondre à toutes problématiques aéroportuaires liées à sécurité et conditions de travail.
- Un local syndical pour les syndicats représentatifs sur le site libre d'accès pour tous les travailleurs de la plateforme.

LE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉROPORT

Le nombre de passagers ne cesse d'augmenter et atteindra fin 2018 les 6 millions de passagers. Ainsi, même si le taux de remplissage est plus élevé et les avions de plus grande taille, le nombre de décollage/atterrissage augmente également.

Cette croissance devra être due au simple accroissement démographique local. Nantes-Atlantique doit avoir une vocation régionale sans être la solution de transport pour tout le grand ouest. Prendre l'avion pour aller de Nantes à Paris est aujourd'hui incompatible avec les questions environnementales. De plus, étant donné les conditions de travail actuelles, c'est socialement incohérent. Le réseau ferré devrait pouvoir répondre à la grande majorité des liaisons nationales ne dépassant pas 4 h 00.

La CGT revendique une stratégie du transport aérien en repensant les lignes actuelles et leurs connexions avec les autres moyens de transport, et en tenant compte des autres aéroports existants dans le grand Ouest.

AMÉLIORER LA SÉCURITÉ ET LE CONFORT DES USAGERS

- La piste actuelle est au centre de débats très houleux : faut-il la rallonger, la raccourcir, en changer l'orientation ? La CGT n'est pas en mesure de dicter telle ou telle solution. La seule exigence que nous portons : une piste qui offre les meilleures conditions de sécurité sans qu'elle ne soit surdimensionnée ni que son évolution n'occasionne des expropriations inutiles.

- La sécurité doit être sensiblement améliorée. Le manque d'investissement depuis trop d'années en prévision d'un transfert, ne peut perdurer. La piste doit être équipée d'un système d'aide à l'atterrissage des deux côtés (un seul actuellement). Elle doit être équipée de nouvelles voies de circulation permettant une meilleure fluidité du trafic (dégagement grande vitesse de la piste et doublement de la voie de circulation parallèle à la piste sur une grande partie). Il est impératif qu'un système de détection radar soit mis en place afin de garantir la poursuite des avions par les contrôleurs aériens jusqu'au sol. Une réflexion doit être menée de toute urgence sur l'opportunité de construire un nouveau bloc technique (tour de contrôle et services de la navigation aérienne) car actuellement des équipements techniques sont installés dans des modulaires prévus à la base pour durer 10 ans. Des problèmes d'isolation et d'étanchéité sont courants. Cette étude doit s'inscrire dans le plan de développement du terrain.

- L'accueil des passagers est spartiate à Nantes-Atlantique comparé aux autres aéroports des métropoles régionales. Nantes-Atlantique a besoin d'une aérogare fonctionnelle (et pas d'une galerie marchande), de parkings silos pour les arrivées en VL (avec un coût accessible) et de liens avec les transports en communs (tram, train), ou bien une desserte directe par le tram ou le tram-train.

- Enfin, en matière d'environnement, il est nécessaire que l'aéroport prenne enfin le virage du respect de la nature, notamment en collectant et traitant les liquides de dégivrage, salage, mais aussi les résidus de carburants et de gomme de trains de pneus. On ne peut pas annoncer que l'on est exemplaire uniquement en recyclant le papier !

UNE ACCESSIBILITÉ À REVOIR

L'accessibilité doit être améliorée, pour les usager·ère·s de l'aéroport, mais aussi pour les salarié.e.s qui travaillent sur la zone, en développant l'intermodalité des transports.

LE TOUT ROUTIER : UN MODÈLE DÉPASSÉ

Situé à quelques kilomètres du centre-ville de Nantes, l'accès à l'aéroport se fait uniquement par la route.

La voiture est le mode utilisé très majoritairement conjointement à une ligne de bus TAN (48) à faible portée depuis la Neustrie et à une desserte bus reliant uniquement la gare à l'aéroport avec un arrêt à la station commerce au coût élevé (9 €).

Le stationnement est géré par VINCI Airport, concessionnaire de l'aéroport depuis 2001 pour 1€ symbolique cédé par la CCI Nantes.

Sur le terrain, il y a plus de 7500 places de stationnement. Celui-ci est payant et avec une moyenne par place de 20 € par jour c'est plus de 50 millions d'euros par an. Certes, il y a le coût d'exploitation et d'entretien mais au final le bénéfice va directement dans les caisses de VINCI.

Le stationnement sauvage le long de la route principale desservant l'aéroport depuis le périphérique Sud compense le manque de stationnement « courte durée ». Mais pose des problèmes de sécurité routière.

La ligne de tram la plus proche relie le centre de Nantes au sud de la ville et s'arrête à Neustrie sur la commune de Bouguenais à environ 2 kilomètres.

Une voie ferrée longe le terminal aéroportuaire, côté ouest par une ligne reliant Nantes à Pornic et à St-Gilles Croix de Vie, et côté est par une « ligne marchandises » abandonnée il y a plusieurs années.

Ce constat s'appuie sur des choix politiques ne cherchant vraisemblablement pas la réponse aux besoins des populations et des passagers. La recherche de profits semble avoir guidé cette orientation au fil du temps.

Pour la CGT, l'accès à l'aéroport doit pouvoir se faire par les transports collectifs (Train, Tramway, Bus) en plus des accès par VL pour les usagers non desservis (stationnements à prix raisonnable, construits en silo pour éviter l'accroissement tentaculaire des parkings).

Les choix politiques pour relier l'aéroport aux transports collectifs doivent prendre appuis sur le débat avec les usagers et les salariés dans le cadre de l'enquête publique.

Il existe trois possibilités pour améliorer l'accès de l'aéroport en transport public : l'amélioration du service de bus, la prolongation de la ligne 3 du tramway, la desserte en TER en utilisant la voie actuellement désaffectée.

Les études de prolongation de la ligne de tramway et d'exploitation des lignes ferroviaires existantes doivent être lancées prioritairement.

Dans l'immédiat, il conviendrait d'augmenter les fréquences des deux lignes de bus (ligne 48 et navette vers Commerce) qui ont actuellement un public distinct du fait notamment de la tarification spécifique de la navette directe et d'étudier la possibilité de mettre en place des voies dédiées pour améliorer leur fiabilité. Un alignement tarifaire de la navette directe doit être envisagée afin de permettre aux salarié·e·s de l'utiliser (tarif ordinaire).

Bien que la SNCF n'en fasse pas sa priorité, évoquant notamment des problèmes d'accès à la gare de Nantes, les possibilités de dessertes ferroviaires sont réelles, tant TER (développement de dessertes périurbaines), que FRET (AIRBUS...). Elles présentent l'avantage pour les usagers du rail du département et plus largement de la région, de limiter les ruptures de correspondances inhérentes aux changements de modes de transports et d'offrir également une alternative efficiente au transport routier de marchandises. Cette piste doit être sérieusement étudiée par le GPF (Groupe Public Ferroviaire), en particulier par SNCF Réseau pour la part infrastructures ferroviaires, mais aussi SNCF Mobilités pour le développement d'offres de dessertes TER et FRET.

Il faut aussi favoriser et sécuriser les déplacements en vélo (accès zone aéroport et interne zones aéroport) et les déplacements piétons (interne zones aéroport).

DES CONSÉQUENCES À SOLUTIONNER

POUR LES RIVERAINS

Compenser le survol des zones habitées

- Afin de prendre en compte les nuisances réelles subies par de nombreux riverains, il est nécessaire de revoir d'une part, le Plan d'Exposition au Bruit (qui limite l'urbanisation) dès maintenant sans attendre septembre 2020 et d'autre part, les mesures compensatoires induites, qui laissent trop de riverains de côté. Le plan de gêne sonore, qui indique les zones où les riverains peuvent prétendre à des indemnisations, et dont le projet est paru à l'été 2018 dans la presse, est particulièrement restrictif. Ces plans seront à consolider après l'adoption des travaux à réaliser dans le cadre du développement de la plateforme.
- Limiter les vols de nuit (voir paragraphe MODELE ECONOMIQUE emplois et conditions de travail) et pourquoi pas instaurer un couvre-feu dans le cœur de la nuit.
- Vérifier l'utilité d'un allongement de la piste : Le site de Nantes-Atlantique ne sera jamais un hub international où les très gros courriers se poseront. Par contre, une étude semble inévitable pour mesurer l'impact d'un allongement de la piste par rapport aux procédures d'approches actuelles liées au survol de la ville. Il est nécessaire d'en déterminer les impacts pour l'ensemble des riverains mais également en terme de sécurité des vols. Pour la CGT, le maintien de l'aéroport dans son dimensionnement actuel permet d'éviter la destruction d'habitations riveraines.

POUR LA ZONE D2A

Un accès à la zone aéroportuaire problématique

En raison de la hausse du trafic et du nombre de passagers, l'accès à la zone aéroportuaire est aujourd'hui problématique.

En parallèle, on assiste à un fort développement de la zone aéroportuaire (entreprises Daher, Hexcel) : en conséquence le trafic routier est en forte progression dans la zone D2A alors que l'infrastructure routière et la desserte en transport en commun ne sont pas dimensionnés face au développement de la zone d'emploi.

Autre problème : les plages horaires de pointage à Airbus sont réduites et des bouchons se forment aux entrées de l'entreprise jusque sur périphérique et sur les bandes d'arrêt d'urgence. Les parkings d'Airbus sont saturés par ce trafic simultané des salariés entrant ou sortant. Ceci sans compter les camions d'approvisionnement des nombreuses entreprises de la zone. La CGT a déjà remonté ces problématiques au CHSCT d'Airbus à plusieurs reprises sans qu'aucune amélioration n'ait été proposée.

Enfin, la Plateforme de fret (DHL surtout) est en expansion avec un potentiel important.

L'évolution du trafic peut aussi subir les conséquences de l'implantation du MIN à proximité de la zone, comme la forte hausse démographique (nombreux projets à REZE notamment) : la congestion du périphérique sud risque de durer.

L'adaptation des transports en communs (voir chapitre sur l'accessibilité) doit être réalisée urgemment.

L'activité aéronautique confortée

Le maintien de la piste est un facteur qui conforte l'activité d'Airbus par une logistique plus aisée (approvisionnement).

Il semble néanmoins important que des aménagements (aéroport et infrastructure routière) soient mis en place pour prendre en compte l'évolution de l'activité avec des gabarits très grands. Le nouveau Béluga, notamment, est plus grand (5 à 6 m de plus et diamètre plus grand) et il se posera d'ici 1 à 2 ans, avec des rotations de jour et en semaine. Des réflexions doivent être menées pour déterminer les meilleures solutions pour son chargement-déchargement.

Un techno-campus au service de l'activité industrielle

Son développement, autour de deux entités principales, est important :

- l'IRT Jules Verne (aéronautique, matériaux composites) avec une activité à destination d'Airbus, mais aussi de Boeing, regroupe 102 salariés dont 33 chercheurs ;
- le Technocampus Océan (énergie maritime, étude mouvement des vagues) qui est une évolution de l'école des Mines. Ses 350 salariés travaillent pour STX notamment.

L'innovation du techno campus est un atout pour le Sud-Loire longtemps déserté par les emplois très qualifiés, jusqu'alors situés très majoritairement au nord de l'agglomération. Un rééquilibrage est donc en cours.

FAUT-IL UNE NOUVELLE CONCESSION ?

Aujourd'hui, la concession qui liait l'Etat et Vinci pour l'exploitation de la plateforme actuelle et la future est caduque ce qui laisse envisager une grosse transaction financière en faveur de Vinci. Il faut se souvenir que l'Etat avait accordé la concession de l'actuel terrain à Vinci afin que celui-ci finance les travaux de NDDL avec les bénéfices réalisés à Nantes-Atlantique.

Pour la CGT, il ne faudrait pas que l'Etat offre la concession des Aéroports de Paris à Vinci par compensation de NDDL.

Les aéroports parisiens sont stratégiques pour le développement économique du pays et pour l'intérêt général. Ils sont un élément déterminant pour la création de richesses et d'emplois en France, pour un aménagement du territoire équilibré. Ils participent également à la sécurité du territoire.

La CGT de Loire-Atlantique fait sienne l'analyse de la CGT ADP (Aéroports de Paris) et de la CGT VINCI qui défendent une toute autre vision du développement du transport aérien.

Il en va de l'aérien comme de l'ensemble des réseaux de transport, avec le rail et la route : leurs développements, quantitatifs comme qualitatifs, ne doivent pas être livrés aux intérêts strictement lucratifs de quelques-uns (comme on le constate pour les autoroutes).

C'est pourquoi, contre la privatisation d'ADP, nous revendiquons la maîtrise publique des transports.

Elle seule 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.

NOS EXIGENCES : DES MESURES URGENTES ET DES GARANTIES POUR L'AVENIR

LES URGENCES

- Au plan de la sécurité, il est urgent d'implanter une nouvelle tour de contrôle ainsi qu'un système Radar répondant parfaitement aux attentes des contrôleurs aériens. L'atterrissage par la ville doit être sécurisé par l'installation d'un système d'atterrissage tout temps, ou à défaut par un système satellitaire permettant de réduire les conditions météorologiques minimales nécessaires. Toutes les mesures doivent être prises afin de lever l'ensemble des dérogations d'exploitations actuelles émises par les services de l'Etat. Recourir uniquement à des personnels publics pour garantir la sécurité et la sûreté.
- Rénovation des équipements vétustes à Nantes-Atlantique sans délai (aérogare, parkings)
- Création d'un CHSCT de site pour garantir des conditions de travail égales et pérennes pour l'ensemble des salariés de la plateforme quels que soient leurs entreprises de rattachement, leurs statuts.
- Amélioration des conditions de travail pour TOU.TE.S les salarié.e.s (prise de poste au niveau du filtrage d'inspection, planning de travail de 4 semaines en amont).
- Mise à disposition d'un Local syndical interprofessionnel pour le syndicat de site CGT AGO pour défendre les droits des salariés soumis à la concurrence et au moins disant social de la plate-forme aéroportuaire.

DES GARANTIES POUR L'AVENIR

- Garantie d'effectifs pour la Direction Générale de l'Aviation Civile : contrôle aérien et maintenance des équipements, mais aussi pour certification / vérification des avions et des équipages et des personnels de Météo France sur place.
- Création d'emplois de qualité dans l'intérêt des salariés et des usagers, avec l'application de la Convention Collective Nationale Transport Aérien Personnel au Sol.
- Création de liaisons multimodales pour faciliter l'accès à l'aéroport et le relier aux maillages de transports existants et futurs.
- Limitation des vols de nuits dans l'intérêt des riverains sans conséquences financières pour les salariés.
- La gestion 100% publique de l'aéroport.

Dans ce dossier, la CGT défend l'intérêt des salarié.e.s, des usagers, des riverains et de l'économie locale.
Elle est donc porteuse de propositions et de demandes dans l'INTÉRET GÉNÉRAL.

L'Etat, les décideurs locaux et le futur concessionnaire doivent répondre aux questions et revendications de façon argumentée et sur le fond, dans le cadre du débat démocratique et citoyen.