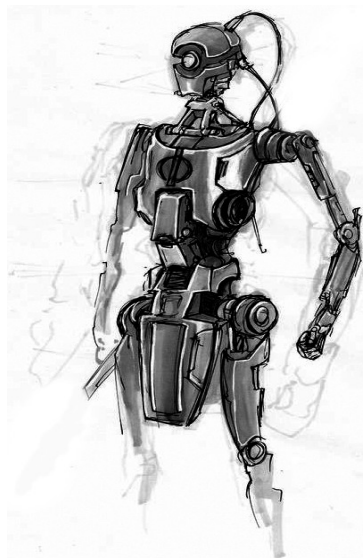


RÉDUCTION DES COÛTS = CRÉATION D'EMPLOIS ?



En ce qui concerne la structure elle-même, les porteurs de projet l'avouent sans détour, tout sera mis en œuvre pour limiter au maximum les coûts : suppression des taxiways (bandes de roulage qui permettent de remonter les pistes) ; suppression des passerelles reliant l'aérogare à l'avion (elle coûtent cher en « investissement, entretien, et formation du personnel » selon Éric Delobel, responsable du projet chez Vinci) ; suppression, également, des navettes passagers obligeant ces derniers à se rendre à pied dans les avions (Ouest-France – 04.02.13).

Ces choix économiques impliqueront inévitablement une baisse du nombre de salariés par rapport à l'actuel aéroport de Nantes. A cela s'ajoutent certaines évolutions techniques comme les porte-bagages automatiques fonctionnant sans personnel, que Vinci ne manquera pas de mettre en place dans sa logique de rentabilité.

A n'en pas douter, le « transfert » sera l'occasion de réduire au maximum le nombre d'employés nécessaires au fonctionnement de la structure.

COMPAGNIES LOW COST, DES EMPLOYEURS COMME LES AUTRES ?



Sur le projet de NDDL, Nicolas Notebaert, président de Vinci Airport déclare que le trafic sera « plutôt axé sur les charters, les low-cost et le moyen courrier » (Presse Océan – 04.01.11).

Or, sur la question de l'emploi, les compagnies *low-cost* soulèvent de nombreuses critiques. Pour vendre des billets à des prix défiant toute concurrence, la pression doit aussi s'exercer sur les salariés : mauvaise protection sociale, stagiaires employés en masse et bas salaires sont des pratiques courantes. Comme le déclare José Rocamora, délégué transport CGT, à propos de Ryanair : « Actuellement on vous sort des billets d'avions qui vous coûtent moins cher que la production du billet. Cherchez

le truc. Le truc, c'est qu'on ne paye pas de cotisations sociales, et qu'on touche des cotisations illégales. Il n'y a pas de miracle ».

De fait, les compagnies low-cost touchent beaucoup de subventions publiques à travers un chantage au « désenclavement » et donc à l'emploi. Cela peut aller de 200 000 à 1 000 000 d'euros par ligne, en fonction des situations. Selon une enquête d'Air France, « les Chambres de commerce et d'industrie, qui gèrent les aéroports, soutiennent l'activité de Ryanair en France à hauteur de 9 à 32 euros par passager embarqué » (Le Figaro – 11.03.2010).

Autrement dit, c'est de l'argent public qui finance ces entreprises privées et porte à bout de bras les emplois créés.

DES RÉPONSES CLAIRES À APPORTER !

De nombreuses zones d'ombres obscurcissent le tableau lorsqu'on se penche sur la question de l'emploi à Notre Dame des Landes : l'emploi des travailleurs étrangers, la logique de rentabilité et la réduction des coûts, la fermeture potentielle d'aéroports et la menace sur l'usine d'Airbus, le développement des low-cost et la précarité des emplois... sans oublier l'opacité des promoteurs sur leurs études. Tous ces éléments nous font penser que les prévisions sont extrêmement optimistes et que le bilan final ne sera pas aussi bon que ce qu'on veut bien nous faire croire.

C'est pourquoi il est grand temps de remettre à plat ce débat, de repartir sur des études fiables et ouvertes, pour que promoteurs et opposants au projet puissent avancer leurs arguments en toute transparence, loin des chiffres truqués et des campagnes de publicité qui salissent le débat public digne d'une démocratie.

- CONTACT -

Comité blinois de lutte contre le projet d'aéroport de NDDL
comitenddl@yahoo.fr // comite_blinois@yahoogroupes.fr



L'EMPLOI ET L'AÉROPORT DE NOTRE-DAME-DES-LANDES

COMBIEN D'EMPLOIS CRÉÉS ?

LE CHANTIER DE CONSTRUCTION, CRÉATEUR D'EMPLOIS LOCAUX ?

RÉDUCTION DES COÛTS = CRÉATION D'EMPLOIS ?

LOW COST, DES EMPLOYEURS COMME LES AUTRES ?

QUEL IMPACT ÉCONOMIQUE POUR LE SUD LOIRE ?

VERS UN DÉPART D'AIRBUS ?



COMBIEN D'EMPLOIS CRÉÉS ?

Selon les promoteurs du projet d'aéroport Notre Dame des Landes, le grand gagnant du chantier sera l'emploi. La construction de l'aéroport permettrait de créer environ 3000 emplois, soit 750 emplois équivalent temps plein sur 4 ans. Une fois en service, il générerait, selon la Chambre de commerce et d'industrie 3250 emplois directs et 2,8 fois plus d'emplois indirects.

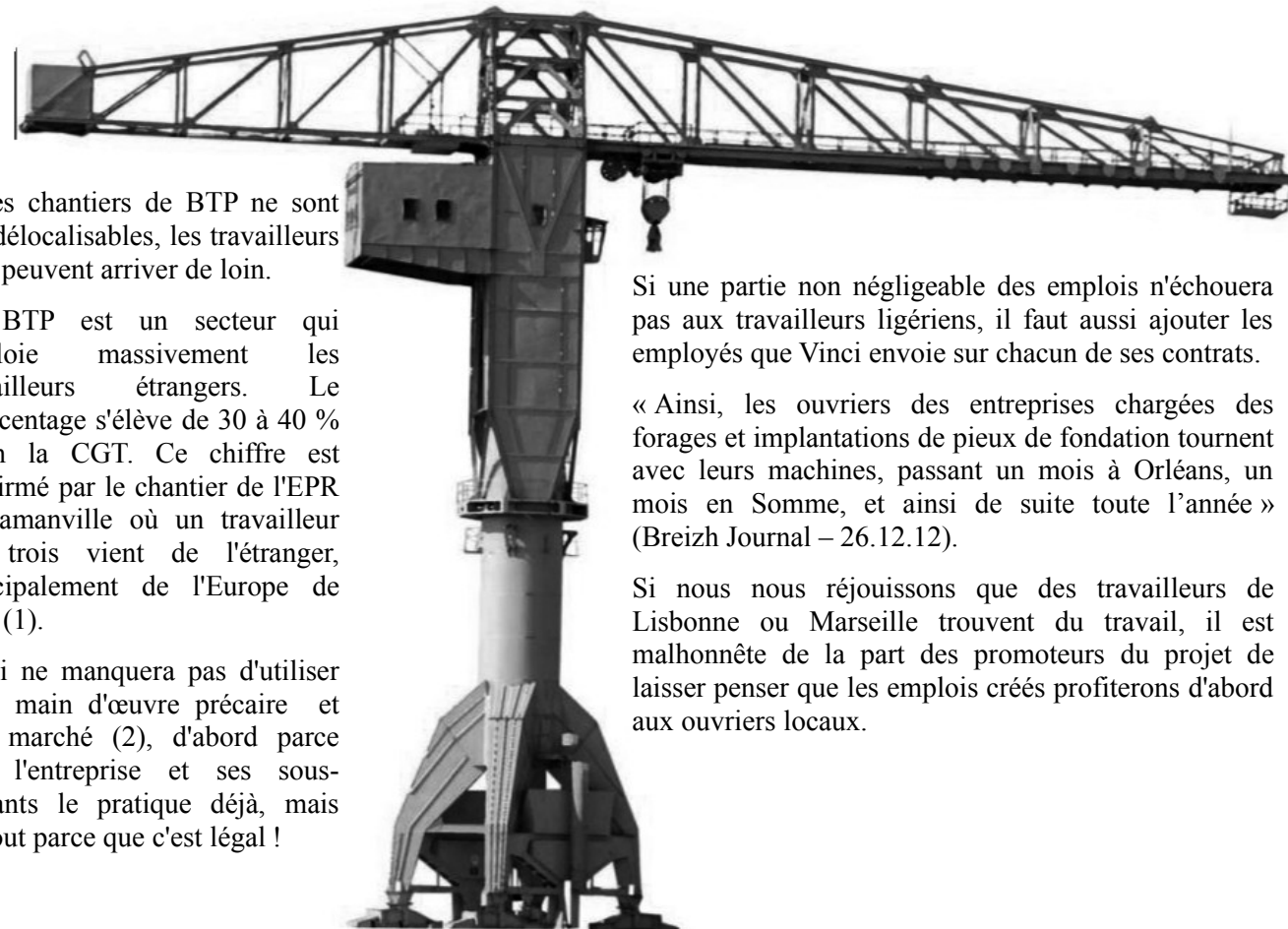
Nous avons demandé à la Chambre de commerce et d'industrie (Nantes/Saint-Nazaire) le détail des études réalisées afin d'apprécier au mieux les analyses et les méthodes utilisées.

Voici la réponse que nous avons obtenue :

« Nous avons effectivement travaillé sur les retombées économiques – dont l'emploi – de l'aéroport de Nantes Atlantique. Nous n'avons pas réalisé une véritable étude à publier. Il s'agissait pour nous de mettre à jour des données qui étaient anciennes (2003) ». Nous avons demandé à prendre connaissance de ces données anciennes, mais notre demande est restée lettre morte.

Cela nous plongeait dans une grande perplexité. Pourquoi cette opacité sur les chiffres de l'emploi ? En creusant davantage la question, nous nous sommes rendu compte que de nombreux points du dossier étaient problématiques, voire contradictoires, tant au niveau de la construction que du fonctionnement

LE CHANTIER DE CONSTRUCTION DE L'AÉROPORT, CRÉATEUR D'EMPLOIS LOCAUX ?



Si les chantiers de BTP ne sont pas délocalisables, les travailleurs eux, peuvent arriver de loin.

Le BTP est un secteur qui emploie massivement les travailleurs étrangers. Le pourcentage s'élève de 30 à 40 % selon la CGT. Ce chiffre est confirmé par le chantier de l'EPR à Flamanville où un travailleur sur trois vient de l'étranger, principalement de l'Europe de l'Est (1).

Vinci ne manquera pas d'utiliser cette main d'œuvre précaire et bon marché (2), d'abord parce que l'entreprise et ses sous-traitants le pratique déjà, mais surtout parce que c'est légal !

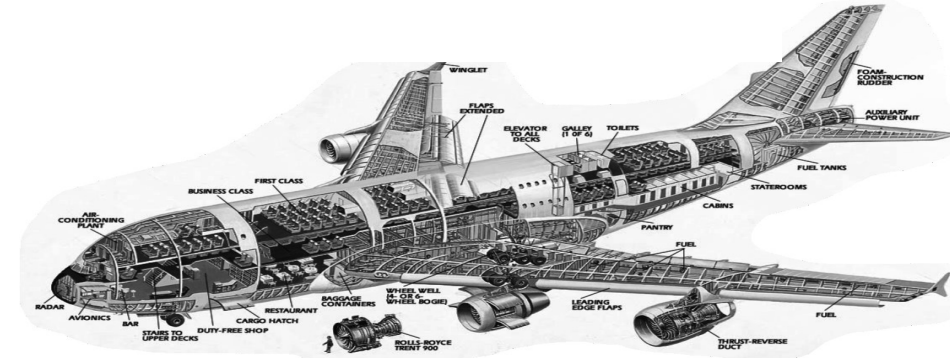
Si une partie non négligeable des emplois n'échouera pas aux travailleurs ligériens, il faut aussi ajouter les employés que Vinci envoie sur chacun de ses contrats.

« Ainsi, les ouvriers des entreprises chargées des forages et implantations de pieux de fondation tournent avec leurs machines, passant un mois à Orléans, un mois en Somme, et ainsi de suite toute l'année » (Breizh Journal – 26.12.12).

Si nous nous réjouissons que des travailleurs de Lisbonne ou Marseille trouvent du travail, il est malhonnête de la part des promoteurs du projet de laisser penser que les emplois créés profiteront d'abord aux ouvriers locaux.

Sans oublier que des emplois pérennes de proximité seront détruits : une centaine d'emplois agricoles sur la ZAD plus les emplois indirects qu'ils génèrent. Une exploitation agricole ferait vivre jusqu'à cinq autres salariés en moyenne, selon la Confédération paysanne – soit près de 600 emplois.

VERS UN DÉPART D'AIRBUS ?



La compagnie Airbus, actuellement située à côté de l'aéroport de Nantes, a besoin d'une piste pour fonctionner, comme elle l'a toujours déclaré. Mais les promoteurs du projet ayant peur que les compagnies low-cost travaillent à Nantes plutôt qu'à NDDL (ce qui est très révélateur !), ont décidé le 24 janvier 2013 que la piste fermerait, laissant le choix à Airbus de payer l'entretien de la piste (3) nécessaire à son fonctionnement, ou pas.

Airbus ne voulant pas payer seul l'entretien de la piste pour son usine (pompiers, maintenance générale, tour de contrôle, etc.), il existe deux scénarii possibles. Dans le premier, les collectivités locales financent le coût de l'entretien de la piste. Philippe Grosvalet (PS), le patron

du conseil général, l'assurait encore en novembre 2012 : « Si le Département doit prendre sa part, il la prendra ». Cependant, malgré la générosité de Mr Grosvalet avec l'argent public, il est probable que Boeing porte plainte pour concurrence déloyale auprès de l'OMC (Organisation Mondiale du Commerce).

Dans le second scénario, les collectivités locales ne payent pas, mais elles prennent le risque qu'Airbus quitte le territoire. Tous les syndicats de l'usine sont unanimes sur ce point : « Sans piste, Airbus Nantes serait fragilisé ». C'est alors 2000 emplois directs qui menacent de quitter la région à plus ou moins longue échéance.

QUEL IMPACT ÉCONOMIQUE POUR LE SUD LOIRE ?



De nombreuses voix s'élèvent pour dénoncer l'impact négatif en cas de fermeture de l'actuel aéroport de Nantes sur l'emploi au Sud-Loire et en Vendée.

C'est le cas de Régis Lebrun, directeur général de Fleury-Michon qui dénonce « un projet d'un autre temps selon des modèles de pensée aujourd'hui dépassés. En outre il est à mon sens négatif pour la Vendée. Il la renvoie à l'extrémité de la région, particulièrement l'est et le sud » (Ouest-France – 14.12.12).

De même, Marcel Barreau, co-gérant de la concession Alfa-Roméo à La Roche-sur-Yon explique qu'il ne croit pas aux nouveaux emplois promis : « Il y a déjà un déséquilibre deux-tiers - un tiers des emplois entre le

Nord et le Sud-Loire. Des emplois en plus au Nord, ce serait des emplois en moins au Sud-Loire, y compris en Nord-Vendée. » (Ouest-France – 21.12.12).

En outre, si le projet d'aéroport de NDDL est une menace pour les emplois en Sud-Loire, qu'en sera-t-il des autres aéroports de la région ? Certains drainent peu de passagers et beaucoup sont déficitaires, comme Angers-Marcé, Dinard, Saint-Brieuc ou encore Lannion. Il est donc tout à fait plausible d'envisager des fermetures ou pour le moins, des pertes d'emplois.

Rappelons qu'il s'agira principalement d'un transfert des emplois de Nantes Atlantique vers Notre-Dame-des-Landes. Certains défenseurs du projet l'admettent, comme Christophe Clergeau, 1er vice président de la Région Pays de la Loire : « La question centrale n'est pas celle de la création des emplois, puisqu'il est vrai que si on déplace l'aéroport, on déplace les emplois qui vont avec. Bien sûr il y aura un chantier, mais les emplois liés au chantier ne seront que provisoires » (France Inter – 03.12.12)

- NOTES - (1) « Selon une note confidentielle du ministère du Travail, le nombre de ces ouvriers low-cost venus travailler dans l'Hexagone [...] seraient de 220 000 à 330 000 » (Le Parisien – 13.11.12). // (2) « Dix Portugais, détachés par une agence d'intérim portugaise sur un chantier de BTP, seraient payés 700 euros brut tout compris pour 40 heures hebdomadaires – salaire, panier repas, hébergement et transport inclus ! » (Médiapart – 12.11.12) // (3) Le coût annuel de l'entretien pour Airbus est estimé à 800 000 € par an (Presse Océan – 12.03.13)