

« *L'aéroport du Grand Ouest, c'est plus d'emplois !* » affirment ceux qui soutiennent le projet. L'étude des chiffres montre un horizon moins rose : gain d'emplois temporaires mais perte d'emplois pérennes ; lourd tribut du sud-Loire.

La réalité est souvent différente du rêve véhiculé par les annonces publicitaires. Même **des élus politiques favorables au projet ne croient guère à la création d'emplois** : Christophe Clergeau, 1<sup>er</sup> vice-président de la Région Pays-de-la-Loire, le reconnaît :

**"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."**

*Christophe CLERGEAU, interview du 3 déc. 2012 sur France Inter*

Certes des emplois temporaires seraient créés. Mais quand on analyse l'effet du transfert de l'aéroport de Nantes-Atlantique vers N-D des Landes, on se rend compte que le projet fait au contraire prendre des risques à l'emploi. Détaillons les créations et les destructions.

## Manne d'emplois au Nord ?

Pour la construction d'un aéroport et de son « barreau » routier, Vinci annonce « *3000 emplois créés pendant le temps de la construction* ». Attention aux données : il s'agit de 3000 "hommes-année", soit **700 emplois pendant 4 ans** qui, ensuite, disparaissent. Cela correspond aux 4,5 millions d'heures de travail annoncées par ailleurs.

Cette création provisoire d'emplois cache en réalité la **destruction d'emplois durables au Nord de Nantes**. En effet, l'implantation d'un nouvel aéroport signifie la **destruction directe de 200 emplois agricoles et induits** (soins et contrôle vétérinaires, transformation des produits agricoles, etc.); davantage dans les années suivantes. Pourtant, contrairement aux emplois industriels, les emplois liés à l'agriculture, ne sont pas délocalisables. Il est donc important de ne pas les détruire.

## Plus d'un millier d'emplois déplacés

En 2011, le CETE Ouest dénombrait **1850 emplois dépendant directement ou fortement de l'aéroport<sup>1</sup> actuel** et donc potentiellement impactés par le transfert de Nantes-Atlantique vers Notre-Dame des Landes. Quels sont ces emplois ?

Emplois dépendant de l'aéroport <i>mesurés en ETP (équivalents-temps plein)</i>	
Transport aérien de passagers et de fret	env. 650
Affrètement, organisation du transport, manutention	250 à 300
Services auxiliaires (maintenance, etc)	148
Sécurité privée	138
Hôtels et hébergements similaires	40
Location voitures	53
Services de l'Etat	233
CCI / AGO	177
Commerces, restauration, tours opérateurs	env. 150
TOTAL	env. 1850

*CETE Ouest ; févr 2011*

Selon cette étude, **au minimum 1100 emplois seraient transférés**, le nombre final dépendant des stratégies retenues. Entre ces deux valeurs maxi et mini, on peut considérer 1500 comme nombre moyen d'emplois déplacés du Sud-Loire au Nord-Loire.

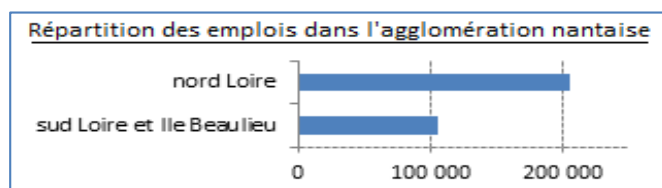
## Airbus dans l'incertitude

Airbus emploie aujourd'hui 2000 salariés à Bouguenais. Rien n'est décidé quant au devenir de la piste actuelle dont Airbus demande le maintien. Le rapport d'avril 2016 du Commissariat général de l'environnement et du développement durable (CGEDD) **laisse ouverte la possibilité de supprimer la piste<sup>2</sup>**, ce qui fragiliserait le site. En cas de maintien, **le flou demeure sur la prise en charge financière** : qui paierait le fonctionnement de cette piste ? L'Etat et Vinci ont dit non ; les collectivités locales réfléchissent...

## Déséquilibre Nord-Sud

En 2011, les emplois sont presque deux fois plus nombreux en Nord-Loire qu'en Sud-Loire.

Un transfert de l'aéroport renforcerait le déséquilibre des emplois entre le Nord et le Sud de la métropole.



Source Insee, recensement 2011. *Ensemble des actifs des départements 44, 49 et 85 travaillant dans les 24 communes de Nantes métropole, selon le lieu de travail*

<sup>1</sup> Effectif ré-évalué à **1990 ETP** (équivalents-temps plein) en 2013 par la CCI de Nantes- Saint-Nazaire

<sup>2</sup> [http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010459-01\\_rapport\\_cle28d63c.pdf](http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/010459-01_rapport_cle28d63c.pdf)

Puisque de 70 % à 80 % de ceux qui occupent ces emplois transférables habitent en Sud-Loire, leurs déplacements quotidiens s'ajouteraient aux bouchons journaliers actuels, du Sud vers le Nord le matin et en sens inverse le soir.

Enfin, que l'aéroport reste ou qu'il soit transféré, les nouveaux instituts scientifiques IRT et Technocampus en cours d'implantation à Bouguenais pourront attirer autant de chercheurs et d'étudiants (jusqu'à 5000 emplois annoncés).

## Emploi aéroportuaire en hausse ?

Les défenseurs du projet insistent sur les emplois qui seraient **créés par l'accroissement du trafic aérien**.

L'Etat annonce **800 emplois** nouveaux par million de passagers supplémentaires<sup>3</sup>. Ce ratio est inapplicable à Nantes car il est calculé sur les aéroports appelés hubs<sup>4</sup>, où l'accroissement du trafic crée relativement plus d'emplois que dans un aéroport moyen comme Nantes-Atlantique<sup>5</sup>.

En 2013 à Bouguenais, la CCI a compté 1990 emplois directement ou fortement liés à l'aéroport pour 3,6 millions de passagers, soit 550 emplois par million de passagers. **Vinci considère** donc qu'une progression de 1 million de passagers, entraînerait **550 emplois** nouveaux.

La réalité serait encore inférieure à cette seconde valeur. D'abord pour une question de rationalisation des moyens (aéroport modernisé, davantage d'automatisation) et ensuite parce que l'augmentation du trafic est liée essentiellement au développement du **low cost, peu créateur d'emplois**.

L'aéroport de Beauvais, dédié au low cost, et qui transporte autant de passagers que Nantes-Atlantique (3,9 millions en 2013) occupe deux fois moins d'emplois que celui de Nantes (900 à Beauvais<sup>6</sup> contre 1990 à Nantes-Atlantique).

Ainsi, le développement du trafic aérien à Nantes, qui provient essentiellement du low cost, créerait par million de passagers supplémentaires, non pas 550 emplois, mais plus vraisemblablement entre **300 et 400 emplois**. En supposant que le gain de chaque million de passagers s'étale sur 4 années, il y aurait en moyenne **100 emplois de plus par an**. Progression hypothétique qui, de toutes façons, pourrait se réaliser autant à Notre Dame des Landes qu'à Nantes-Atlantique.

Enfin, quid des **risques de perte d'emplois dans les petits aéroports proches** comme Rennes ou Angers? Aucune étude ne s'en est à ce jour préoccupé.

## Conserver Nantes-Atlantique : une opportunité pour l'emploi

Loin d'être saturé du point de vue de ses capacités d'accueil des avions, l'aéroport de Nantes-Atlantique mériterait cependant une **extension de l'aérogare** pour accueillir mieux les passagers. Ce serait sans doute **100 à 200 emplois temporaires dans la construction**, créés pour 1 ou 2 ans.

**En conclusion**, récapitulons les créations et suppressions d'emplois, en distinguant deux hypothèses : celle du déplacement de l'aéroport à N-D des Landes et celle du maintien de Nantes-Atlantique.



Créer un aéroport à **N-D des Landes signifierait une diminution des emplois pérennes**, alors que le maintien de l'aéroport à Bouguenais les maintiendrait, voire les ferait progresser. Le projet de N-D des Landes ferait donc payer cher la création provisoire d'emplois de construction.

L'argument de la création d'emplois ne tient donc pas. **Les promesses d'emploi tentent de faire accepter** les projets inutiles par les populations concernées. L'économiste Jacqueline Lorthiois a montré que les grands travaux n'ont tenu aucune promesse en matière d'emploi<sup>7</sup>.

<sup>3</sup> [www.developpement-durable.gouv.fr/E-comme-Emplois.html](http://www.developpement-durable.gouv.fr/E-comme-Emplois.html)

<sup>4</sup> hub : plaque tournante spécialisée dans la fonction de correspondance. Exemple : Roissy-CDG.

<sup>5</sup> Etude CE Delft 2012 pour Advocnar

<sup>6</sup> BIPE 2013, Observatoire des retombées socio-économiques de l'aéroport de Beauvais-Tillé

<sup>7</sup> « Grand bétonnage : aucune promesse n'a été tenue » Médiapart 13 août 2015