



Evaluation des impacts économique et social des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly, Paris-Le Bourget pour l'année 2010

AEROPORTS DE PARIS

15 Février 2012

Synthèse

©BIPE 2012

Avant propos

1. Contexte et objectifs de l'étude

Contexte

Dans une économie de plus en plus globalisée, caractérisée par le rôle croissant des échanges et de la diffusion de connaissances, le raccourcissement des cycles de vie des produits et des exigences croissantes des consommateurs – entreprises et ménages - en termes de sécurité, de service et d'efficacité, le concept de rapidité est devenu un facteur clé de compétitivité, et une condition de succès pour les entreprises.

Dans ce contexte, le transport aérien joue un rôle essentiel en favorisant les liens entre les acteurs et les échanges au niveau international, en facilitant le partage des connaissances et en permettant le transport rapide et efficace de biens et des personnes, nécessaire aux entreprises pour mieux répondre aux attentes des consommateurs. Le secteur est donc un vecteur essentiel du développement de l'économie

Cette étude vise à quantifier le poids des aéroports parisiens dans leur ensemble, mais aussi individuellement.

Objectifs

- Chiffrer de manière transparente, scientifique et compréhensible les différents facteurs qui contribuent à établir l'impact économique et social de chacun des trois aéroports ;
- Expliciter les enjeux du positionnement de ces plates-formes d'un point de vue concurrentiel. Sur la base des données de l'impact économique et social obtenues, évaluer et chiffrer la diminution potentielle de richesse et d'emploi en cas de frein éventuel au développement de l'activité des plates-formes ;
- Préciser le poids de la proximité de l'aéroport dans le choix d'implantation des entreprises, sur les aéroports, à Paris ou aux environs.

Périmètre

En 2011, Aéroports de Paris a conduit une étude d'impact économique et social des aéroports de Paris afin d'estimer la valeur économique et humaine générée :

- par les entreprises interagissant avec les aéroports parisiens ;
- par les visiteurs utilisant les plateformes aéroportuaires parisiennes.

Cette étude d'impact économique dresse donc un bilan sur l'année 2010 des contributions économiques créées localement et globalement par les trois aéroports parisiens :

- l'aéroport **Paris – Charles de Gaulle** ;
- l'aéroport **Paris – Orly** ;
- l'aéroport **Paris – Le Bourget**.

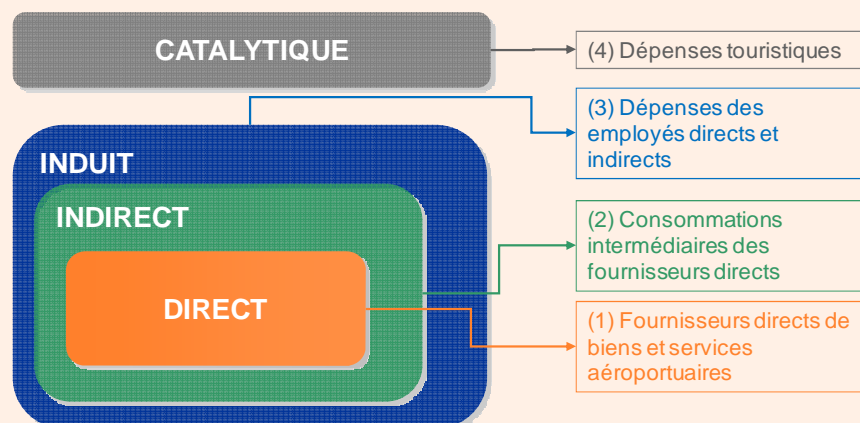
2. Définitions

Les études d'impact économique sont généralement menées afin de mesurer la contribution d'une infrastructure à l'activité économique d'une zone géographique départementale, régionale ou nationale. L'impact économique se mesure habituellement à partir de quatre indicateurs :

- la **production** ou le chiffre d'affaires : cette unité économique représente essentiellement les ventes réalisées par une entreprise et permet d'évaluer la taille de son activité économique. Cette mesure induit des doubles comptes sur les consommations intermédiaires ; c'est pourquoi on lui préfère souvent d'autres indicateurs économiques comme la valeur ajoutée ;
- la **valeur ajoutée** : cette unité économique représente la valeur économique précédente à laquelle on ôte les dépenses intermédiaires finançant les biens et services. Cette mesure sert directement au calcul du Produit Intérieur Brut (PIB) d'un Etat ;
- la **rémunération des salariés** : cette unité économique mesure la contribution de l'activité économique aux salaires (après impôts et charges) des employés ;
- l'**emploi** : cette unité représente les ressources humaines utilisées à la réalisation de l'activité économique. Elle peut être exprimée en hommes/femmes ou bien en emplois équivalents temps plein (ETP).

Ces quatre mesures économiques sont généralement prises en compte grâce à quatre effets :

- les **effets directs** : qui correspondent à la valeur créée au sein de l'emprise aéroportuaire par l'aéroport lui-même et par les établissements implantés sur le site aéroportuaire, ou ayant un lien direct avec les opérations aéroportuaires ;
- les **effets indirects** : qui correspondent à la valeur générée dans la zone d'étude par les fournisseurs de biens et de services aux activités directes ;
- les **effets induits** : qui correspondent à la valeur générée dans la zone d'étude par les dépenses des revenus des employés directs et indirects ;
- les **effets catalytiques** : qui correspondent à la valeur générée dans la zone d'étude grâce au rôle d'attraction économique de l'aéroport, c'est essentiellement le tourisme importé et les investissements étrangers.



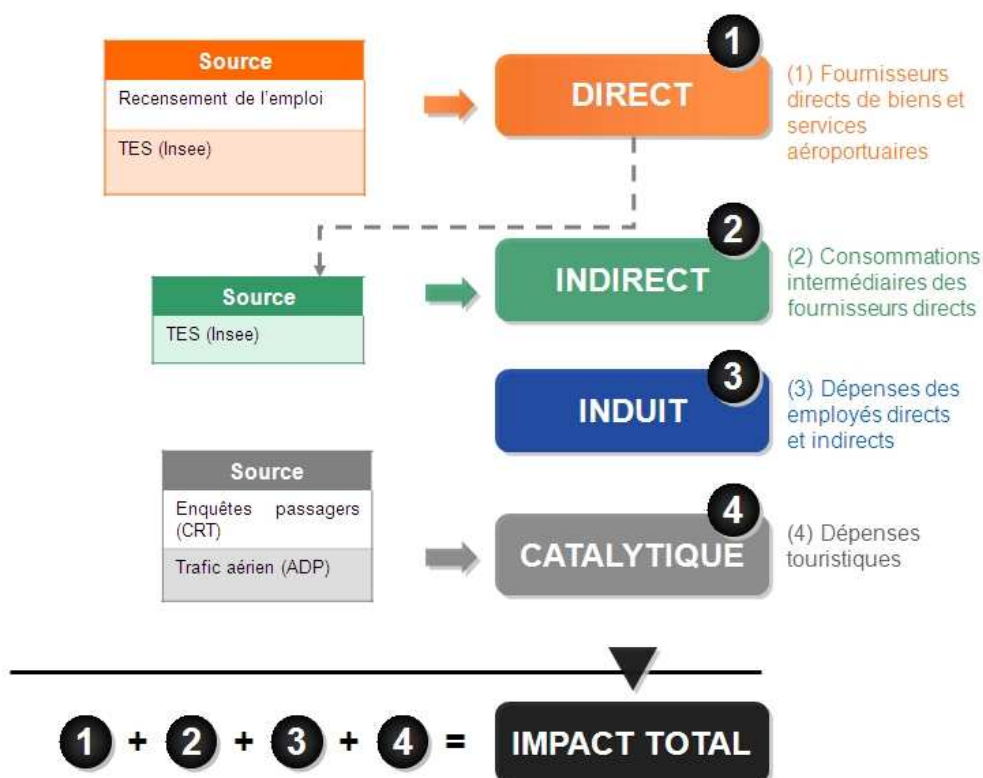
3. Méthode

Pour réaliser l'évaluation de l'impact économique et social des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget, nous avons privilégié l'approche par le TES, (Tableau entrées-sorties) d'une part et nous avons privilégié l'utilisation de la valeur ajoutée et des rémunérations des employés plutôt que la production monétaire des entreprises¹, d'autre part.

Pour mémoire le TES est un des tableaux des comptes nationaux permettant l'analyse pour chaque branche d'activité des produits selon l'origine (production nationale ou importations) et sa destination (consommations intermédiaire et finale, exportations, investissements). Il est particulièrement adapté à l'échelle nationale ou régionale, c'est pourquoi, au regard de la problématique, son usage nous semble pertinent.

4. Le calcul de l'impact économique et social

L'impact économique direct (mesuré par la valeur ajoutée, la production économique et la rémunération des salariés) est déterminé à partir des emplois des entreprises situées sur les emprises aéroportuaires et les comptes d'exploitations sectoriels fournis par l'Insee. Les fournisseurs des entreprises de l'emprise sont identifiés en utilisant le tableau entrées-sorties de l'Insee, ce qui permet d'en déduire le poids économique « indirect ». Les rémunérations des emplois directs et indirects permettent d'évaluer les consommations des ménages par secteur et donc l'impact économique induit. Enfin, l'impact catalytique, soit les dépenses des visiteurs aériens par nationalité en Ile de France, est évalué à partir des enquêtes de retombées touristiques du CRT et du trafic aérien des aéroports par nationalité.



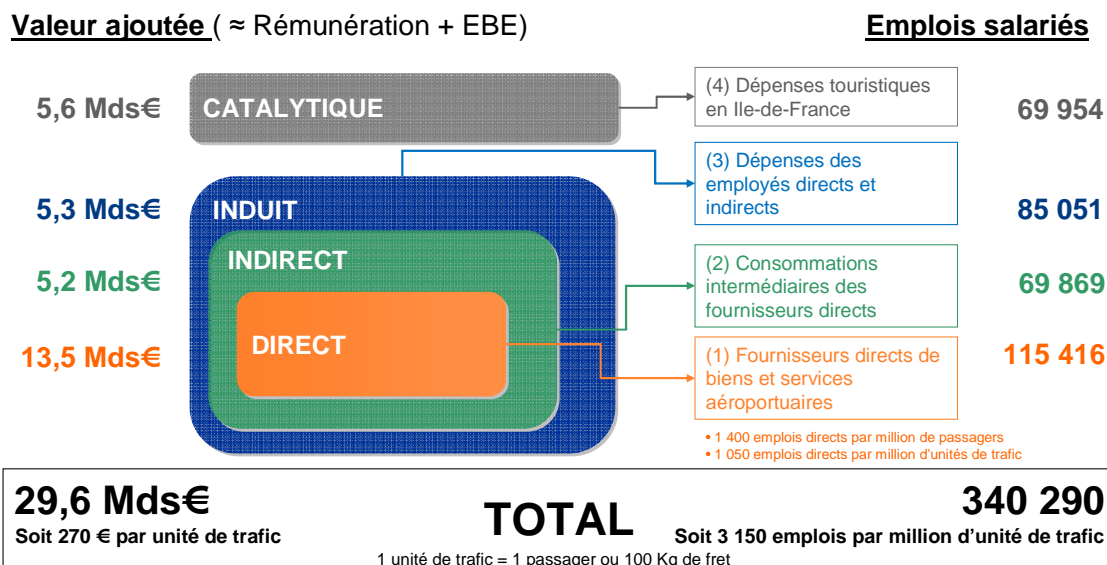
¹ Pour les raisons de double compte.

Les chiffres clés de l'étude

1.1 L'impact économique et social du système aéroportuaire parisien

Les principaux résultats obtenus par l'évaluation des retombées économiques et sociales des trois aéroports parisiens sont les suivants :

- **29.6 Mds€ de valeur ajoutée totale** (directe + indirecte + induite + catalytique), dont 13.5 Mds€ de valeur ajoutée directe ;
- **60.1 Mds€ de chiffre d'affaires (production totale)**, dont 27.6 Mds€ de production directe ;
- **340 290 emplois salariés totaux**, dont 115 416 emplois salariés directs.



Source : Analyses BIPE, Insee, ADP, Pôle Emploi, CRT IDF, Diane

soit 1,7 % du PIB de la France

soit 2 % de l'emploi en France

13,5 milliards d'euros pour l'économie française

L'activité des aéroports parisiens profite largement à l'économie locale et régionale. Ainsi, 13.5 milliards d'euros sont injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise des aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 5.2 milliards d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur les aéroports et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 5.3 milliards d'euros. Enfin, grâce au réseau développé par les compagnies aériennes présentes sur ces aéroports et à l'attractivité de Paris, 5.6 milliards d'euros sont liés aux dépenses des visiteurs ayant empruntés les aéroports gérés par Aéroports de Paris en 2010.

Le système aéroportuaire francilien génère 340 290 emplois

D'un point de vue social et comme l'illustre le tableau ci-dessus, les aéroports parisiens ont des effets d'entraînement qui vont bien au-delà de l'emprise aéroportuaire et au-delà de la création de valeur évoquée ci-dessus, cette dernière nécessite 340 290 emplois. En premier lieu, nous avons identifié les emplois directs associés aux entreprises des trois emprises aéroportuaires qui représentent 115 416 emplois. Ainsi, 1/3 de l'emploi total associé aux aéroports parisiens est lié aux entreprises des emprises aéroportuaires. Les 2/3 restants, qui représentent 224 874 emplois, illustrent l'impact social total généré par l'activité des entreprises interagissant avec les trois aéroports. Les aéroports parisiens créent des emplois indirects et induits grâce aux achats et aux investissements des acteurs de la plate-forme et à leurs salariés, dont 69 869 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise et 85 051 emplois induits au niveau français. De plus, les dépenses liées aux visiteurs, ayant emprunté les aéroports parisiens nécessitent pour assurer la production des biens et services achetés par ces visiteurs, près de 70 000 emplois.

La valeur ajoutée créée par les aéroports parisiens concentre **1.7% du PIB français**. A titre comparatif, la Lituanie a généré un PIB de 30.5 Mds€ en 2010², soit 1.75% du PIB France.

D'un point de vue régional, le système aéroportuaire parisien représente 5.8% du PIB de l'Ile-de-France et 8.3% de l'emploi salarié régional.

5.8% de l'économie régionale

PIB	Ile de France
TOTAL	5.8%
Direct	45.5%
Indirect	17.6%
Induit	18.0%
Catalytique	18.9%

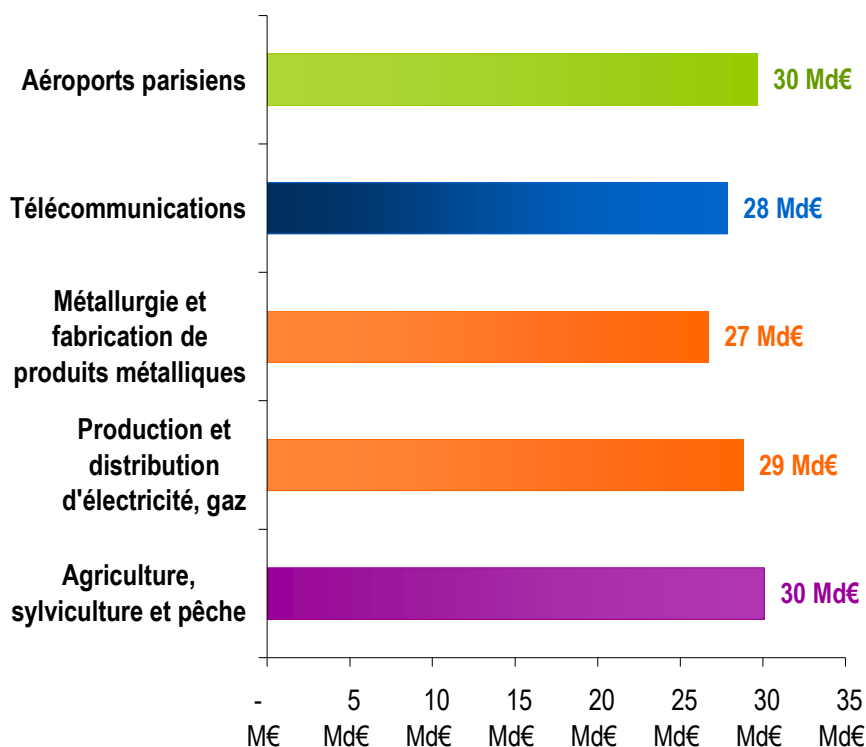
8.3% de l'emploi en Ile de France

Emplois salariés	Ile de France
TOTAL	8.3%
Direct	33.9%
Indirect	20.5%
Induit	25.0%
Catalytique	20.6%

Source : Analyses BIPE, Insee, ADP, Pôle Emploi, CRT IdF, Diane

L'impact économique des aéroports parisiens est important notamment du fait de l'impact direct qui pèse pour 45.5% du poids économique global, les 54.5% restants se répartissant entre les trois autres impacts économiques (indirect, induit et catalytique).

Les secteurs d'activité comparable à l'activité du système aéroportuaire francilien en 2010 (en valeur ajoutée)



Source : INSEE - BIPE

² Source : Fonds Monétaire International, publication du 4 mai 2011.

En synthèse, les aéroports parisiens constituent un système aéroportuaire présentant les spécificités suivantes :

- 1^{er} groupe aéroportuaire européen en transport de fret en 2010 ;
- 2^{ème} groupe aéroportuaire européen en nombre de mouvements et si la croissance du trafic passagers a permis le maintien de cette position, le nombre de mouvements enregistré sur les aéroports parisiens a baissé de plus de 23 000 mouvements entre 2001 et 2010 ;
- Par contre, l'emport moyen en forte hausse (passage de 98 à 118 passagers par vol en 10 ans) illustre une bien meilleure productivité des aéroports parisiens ;
- Un poids significatif du trafic international non européen (40%) ;
- 1 passager sur 4 est en correspondance aérienne ;
- 1 passager sur 3 est un résident de l'Île de France ;
- Une stabilité à 1 400 emplois directs par million de passagers.

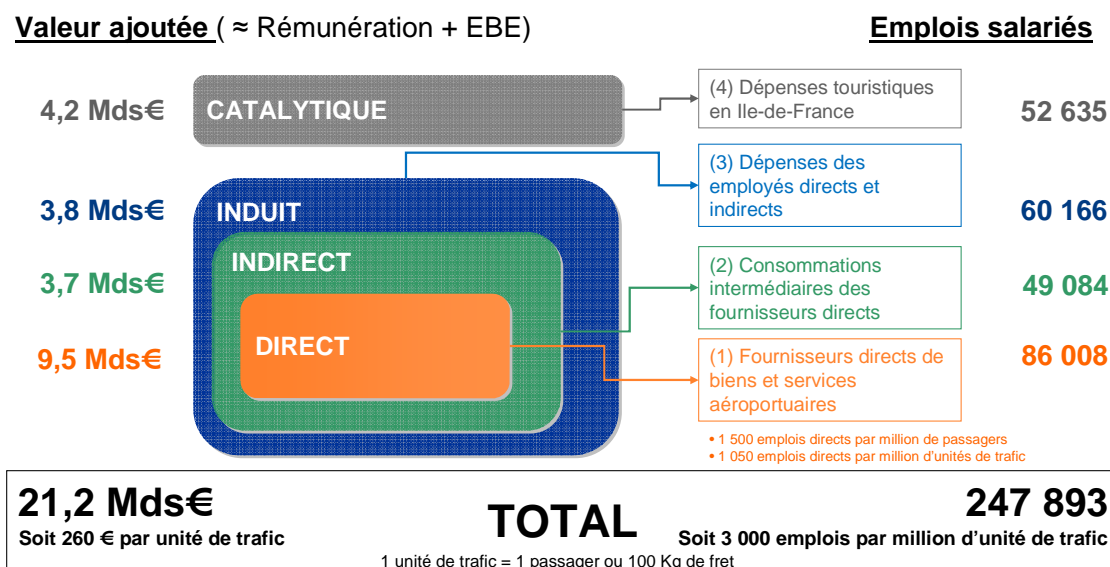
En comparant les évaluations socio-économiques obtenues au trafic traité par les aéroports parisiens, nous avons déterminé pour l'année 2010, les ratios suivants :

- 355 millions d'euros de valeur ajoutée par million de passagers ;
- 720 millions d'euros de chiffre d'affaires par million de passagers ;
- 4 100 emplois salariés par million de passagers.

Ainsi, à chaque fois que le trafic passager traité par les aéroports parisiens augmente d'1 million de passagers cela représente, en moyenne, 355 millions euros et 4 100 salariés.

1.2 L'impact économique et social de Paris-Charles de Gaulle

L'aéroport Paris-Charles De Gaulle a transporté en 2010 près de 58.2 millions de passagers, traité près de 500 000 mouvements et transporté 2.4 millions de tonnes de fret. L'activité économique générée par la présence de l'aéroport a créé plus de 21 milliards d'euros de valeur ajoutée et près de 248 000 emplois salariés.



Source : Analyses BIPE, Insee, ADP, Pôle Emploi, CRT IDF, Diane

Une valeur ajoutée de 21,2 milliards d'euros

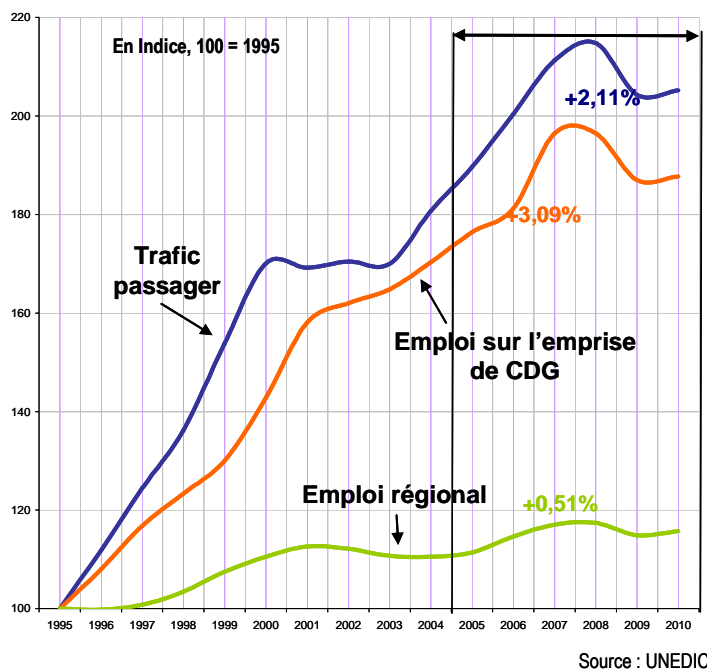
Ainsi, 9.5 milliards d'euros sont injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de la plate-forme Paris-Charles de Gaulle. Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 3.7 milliard d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 3.8 milliards d'euros. Enfin, grâce au réseau développé par les compagnies aériennes présentes sur cet aéroport et à l'attractivité de Paris, 4.2 milliards d'euros sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté la plate-forme Paris-Charles de Gaulle en 2010.

L'impact social de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle : près de 248 000 emplois

D'un point de vue social, au-delà de la production de valeur que nous avons évoquée ci-dessus, cette dernière nécessite 247 893 emplois. En premier lieu nous avons identifié les emplois directs associés aux entreprises de l'emprise aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle qui représentent 86 008 emplois. Ainsi, 1/3 de l'emploi total associé à cet aéroport est lié aux entreprises de l'emprise aéroportuaire. Les 2/3 restants, qui représentent 161 885 emplois, illustrent l'impact social total généré par l'activité des entreprises interagissant avec l'aéroport. Paris-Charles de Gaulle crée des emplois indirects et induits grâce aux achats et aux investissements des acteurs de la plate-forme et à leurs salariés dont 49 084 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise et 60 166 emplois induits au niveau français. De plus, les dépenses liées aux visiteurs, ayant emprunté l'aéroport parisien nécessitent pour assurer la production des biens et services achetés par ces visiteurs 52 635 emplois.

La croissance des emplois sur l'emprise de Paris-CDG est 7 fois plus dynamique que dans l'ensemble de la région Ile-de-France.

Evolution des emplois sur l'emprise, de l'emploi régional et du trafic passagers 1995-2010



Avec 3.09% de croissance annuelle moyenne, l'emploi sur l'emprise des trois aéroports de Paris a été particulièrement dynamique sur la période 1995-2010. Au cours de cette période, cette croissance a été **7 fois supérieure** à celle des emplois de la Région Ile de France. Ainsi, en 10 ans, **20 591 emplois directs ont été créés** sur l'emprise de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

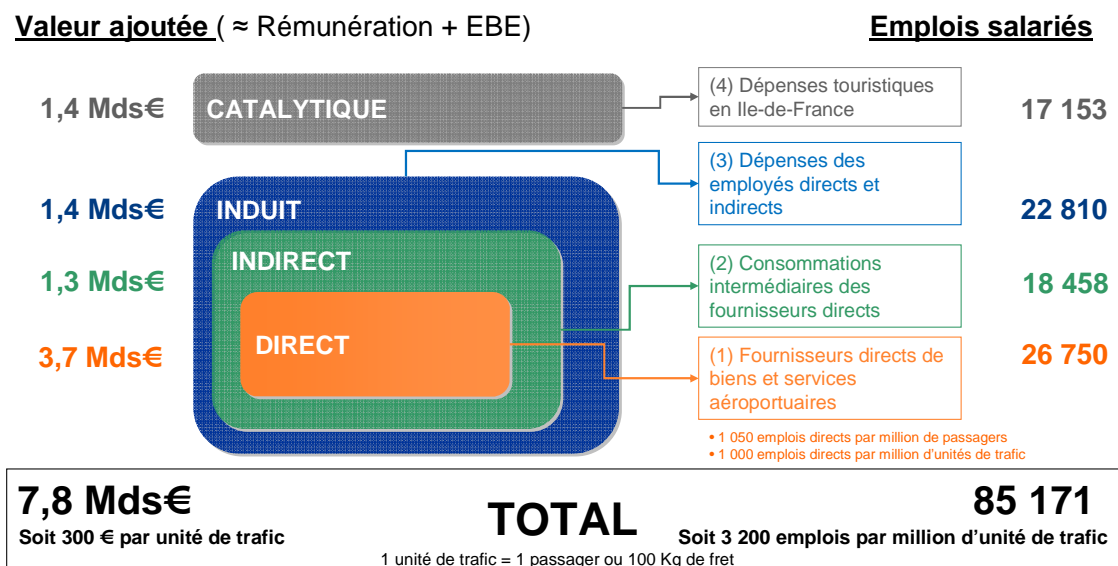
Un million de passagers crée 365 millions d'euros de valeur ajoutée totale

A partir des différentes valeurs, nous avons calculé les ratios en million de passagers suivants :

- **365 millions d'euros de valeur ajoutée totale** pour **1 million de passagers**, dont 163 millions d'euros de valeur ajoutée directe par million de passager ;
- **741 millions d'euros de production totale** pour **1 million de passagers**, dont 336 millions d'euros de production directe par million de passager ;
- **4 300 emplois salariés totaux** pour **1 million de passagers**, dont 1 500 emplois salariés directs.

1.3 L'impact économique et social de Paris-Orly

L'aéroport Paris Orly a transporté en 2010 près de 25.2 millions de passagers, traité près de 215 000 mouvements et transporté 103 000 tonnes de fret. L'activité économique générée par la présence de l'aéroport a créé près de 8 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 85 000 emplois salariés.



Source : Analyses BIPE, Insee, ADP, Pôle Emploi, CRT IDF, Diane

Une valeur ajoutée de 7,8 milliards d'euros

Ainsi, 3.7 milliards d'euros sont injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de l'aéroport Paris-Orly. Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 1.3 milliards d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur cet aéroport et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 1.4 milliards d'euros. Enfin, grâce au réseau développé par les compagnies aériennes présentes sur cet aéroport et à l'attractivité de Paris, 1.4 milliards d'euros sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté l'aéroport Paris-Orly en 2010.

Le système aéroportuaire lié à l'aéroport Paris-Orly génère plus de 85 000 emplois

D'un point de vue social, au-delà de la production de valeur que nous avons évoquée ci-dessus, cette dernière nécessite 85 171 emplois. En premier lieu nous avons identifié les emplois directs associés aux entreprises de l'emprise aéroportuaire qui représentent 26 750 emplois. Ainsi, 1/3 de l'emploi total associé à l'aéroport Paris-Orly est lié aux entreprises de l'emprise aéroportuaire. Les 2/3 restants, qui représentent 58 421 emplois, illustrent l'impact social total généré par l'activité des entreprises interagissant avec l'aéroport. L'aéroport Paris-Orly crée des emplois indirects et induits grâce aux achats et aux investissements des acteurs de la plate-forme et à leurs salariés dont 18 458 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise et 22 810 emplois induits au niveau français. De plus, les dépenses liées aux visiteurs, ayant emprunté l'aéroport parisien nécessitent pour assurer la production des biens et services achetés par ces visiteurs 17 153 emplois.

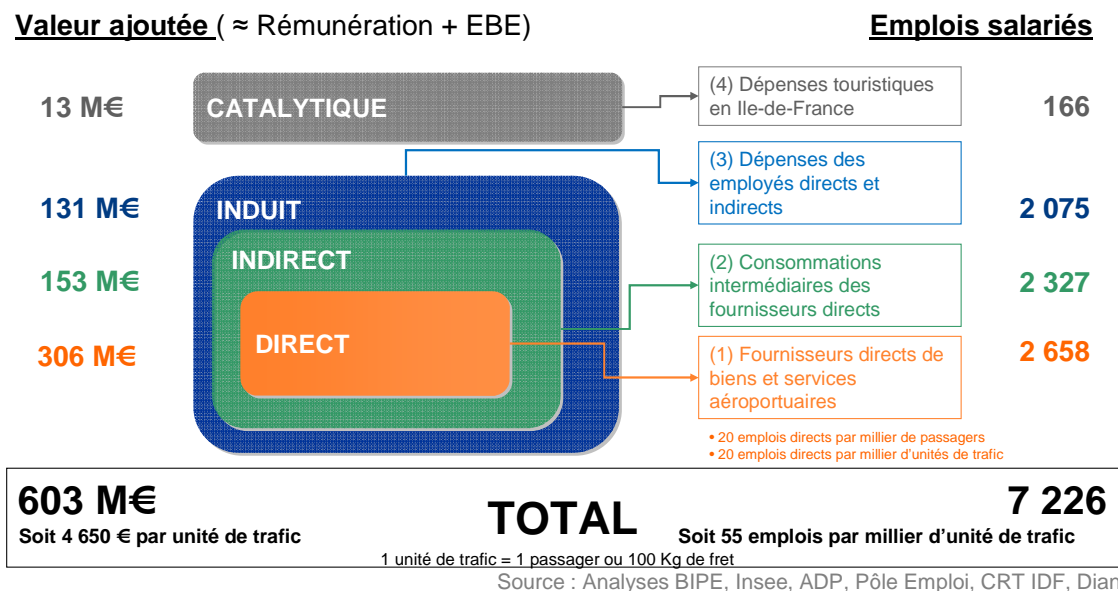
Un million de passagers crée 310 millions d'euros de valeur ajoutée totale

En synthèse, voici les principaux ratios en millions de passagers :

- **310 millions d'euros de valeur ajoutée totale** pour **1 million de passagers**, dont 146.4 millions d'euros de valeur ajoutée directe ;
- **612 millions d'euros de production totale** pour **1 million de passagers**, dont 285 millions d'euros de production directe ;
- **3 400 emplois salariés totaux** pour **1 million de passagers**, dont 1 050 emplois salariés directs.

1.4 L'impact économique et social de Paris-Le Bourget

L'aéroport de Paris Le Bourget a transporté en 2010 environ 159 000 passagers et traité 58 000 mouvements. L'activité économique générée par la présence de l'aéroport a créé plus de 600 millions d'euros de valeur ajoutée et plus de 7 200 emplois salariés.



Une valeur ajoutée de 603 millions d'euros

Ainsi, 306 millions d'euros sont injectés dans l'économie française, grâce aux salaires et investissements des acteurs présents sur l'emprise de l'aéroport Paris-Le Bourget. Au-delà de cet impact direct, les fournisseurs de ces acteurs représentent un impact indirect de 153 millions d'euros en 2010. De plus, les consommations des acteurs implantés sur l'aéroport et leurs fournisseurs génèrent à leur tour 131 millions d'euros. Enfin, grâce à l'offre d'aviation d'affaires développée sur l'aéroport Paris-Le Bourget et à l'attractivité de Paris, 13 millions d'euros sont liés aux dépenses des visiteurs ayant emprunté la plate-forme Paris-Le Bourget en 2010.

L'impact social de l'aéroport Paris-Le Bourget : plus de 7 200 emplois

D'un point de vue social, au-delà de la production de valeur que nous avons évoquée ci-dessus, cette dernière nécessite 7 226 emplois. En premier lieu nous avons identifié les emplois directs associés aux entreprises de l'emprise de l'aéroport Paris-Le Bourget qui représentent 2 658 emplois. Ainsi, seulement 1/3 de l'emploi total associé à l'aéroport Paris-Le Bourget est lié aux entreprises de l'emprise aéroportuaire. Les 2/3 restants, qui représentent un peu moins de 4 568 emplois, illustrent l'impact social total généré par l'activité des entreprises interagissant avec les acteurs présents sur l'emprise de l'aéroport. L'aéroport Paris-Le Bourget crée des emplois indirects et induits grâce aux achats et aux investissements des acteurs de la plate-forme et à leurs salariés dont 2 327 emplois au sein des fournisseurs des acteurs de l'emprise et 2 075 emplois induits au niveau français. De plus, les dépenses liées aux visiteurs, ayant emprunté l'aéroport parisien nécessitent pour assurer la production des biens et services achetés par ces visiteurs 166 emplois.

2 La mise en évidence de la complémentarité du système aéroportuaire parisien

2.1 Le système aéroportuaire parisien est la combinaison d'aéroports complémentaires spécialisés

En synthèse, nous rappelons la typologie des aéroports ouverts au trafic commercial qui constituent le système aéroportuaire parisien :

- L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle, est un *hub* intercontinental, c'est la deuxième plus importante plate-forme de correspondance d'Europe, en termes de passagers, après l'aéroport de Londres Heathrow, mais la 1^{ère} plateforme européenne pour le fret et les mouvements commerciaux d'avions devant les aéroports de Francfort et Londres-Heathrow. Cet aéroport accueille les *hubs* de Fedex et d'Air France ;
- L'aéroport Paris-Orly, est un aéroport point-à-point, c'est la deuxième plate-forme aéroportuaire de France et le onzième aéroport européen, avec 25,2 millions de passagers par an en 2010, mais sa vocation qui était très domestique, est en train d'évoluer sous l'effet du développement du réseau ferré et donc d'un moindre besoin de liaisons entre Paris et la Province. Cet aéroport qui était celui de la Province, est en train de substituer une partie de cette vocation par la desserte du bassin méditerranéen élargi ;
- Quant à l'aéroport Paris-Le Bourget, c'est le premier aéroport d'affaires en Europe et toutes les composantes de l'aviation d'affaires y sont représentées.

Ce rappel de la vocation des aéroports du système aéroportuaire géré par Aéroports de Paris montre à quel point ce système est spécialisé, d'une part et que la vocation de chacune de ces infrastructures induit des besoins différents des acteurs de ces aéroports, seulement pris en compte de manière optimale grâce à la variété de ces infrastructures, d'autre part.

2.2 Le lien entre ces aéroports et le tourisme

Avec plus de 83.5 millions de passagers en 2010 (et 88 millions de passagers en 2011), les trois aéroports gérés par Aéroports de Paris constituent la première porte d'entrée sur le territoire français. En 2010, le trafic passager traité par les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly représentait 58% du trafic français total³. Ils sont le point de passage pour de très nombreux visiteurs étrangers – environ 37.4 millions passagers internationaux en 2010 – et contribuent ainsi à l'attractivité de la France au plan international.

Le poids des aéroports dans l'arrivée des touristes étrangers : 15%

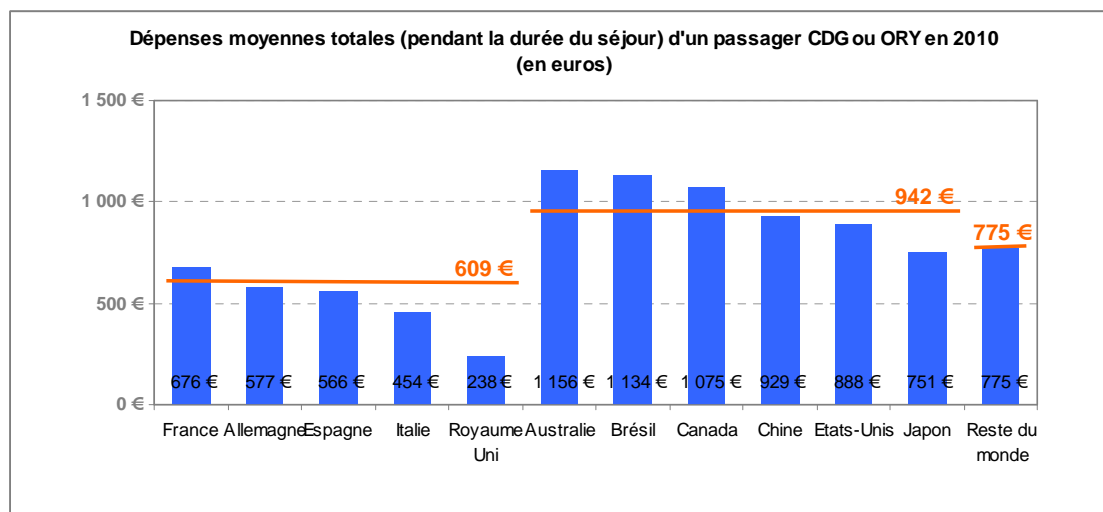
En 2010, on dénombre 76.8 millions de touristes internationaux arrivés en France, dont 13.3 millions à destination de l'Île-de-France – soit 17% d'entre eux (source CRT). La clientèle internationale visitant l'Île de France et ayant emprunté les aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly en 2010 s'élève à 11.6 millions de voyageurs⁴. Ces chiffres nous permettent ainsi de montrer que le poids des deux aéroports parisiens dans l'arrivée des visiteurs étrangers en France, **tous modes de transports confondus**, est de 15%.

L'activité des passagers visiteurs français et internationaux s'est traduite au sein de la région Ile-de-France en 2010 par :

- des dépenses totales de 10.4 milliards d'euros (en production, contre 5.6 en valeur ajoutée) au sein de la région Ile-de-France avec la répartition suivante des dépenses passagers par nationalité, par séjour) :

³ Source DGAC

⁴ Volume de passagers visiteurs étrangers reçus à ADP. Analyse BIPE à partir des données ADP.



Source : CRT, traitement BIPE

Les voyageurs européens dépensent en moyenne 609€ lors d'un séjour en Ile de France quand les voyageurs intercontinentaux se distinguent avec une moyenne bien supérieure, qui s'établit à 942€, principalement en raison d'une durée de séjour plus importante (6 jours contre 3 pour les européens).

70 000 emplois nécessaires aux visiteurs étrangers

Ainsi, 70 000 emplois sont nécessaires à la production de l'offre en biens et services de ces passagers non-résidents. Ces emplois liés à l'activité en Ile-de-France des passagers non-résidents des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly se retrouvent principalement dans les secteurs suivants :

- dans les services aux particuliers⁵ (59% des emplois) ;
- dans le commerce (36%) ;
- dans les transports (5%).

2.3 Le lien entre ces aéroports et le fret

La stratégie de *hub*, déterminante pour le transport de passagers, l'est encore davantage pour le fret aérien. L'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle traite ainsi la quasi-totalité du fret aérien parisien (86% du total du fret aérien français). Cette concentration est notamment due à la nécessité de massifier des flux pour les transports intercontinentaux et force est de constater qu'en France, seul l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle permet cette massification, grâce aux hubs de FedEx, Air France et Europe Airpost.

Un excédent commercial de 15 milliards d'euros en 2010

Le fret aérien transitant par la plate-forme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle représente 3,8% du volume total du fret francilien alors qu'il représente 20% des importations franciliennes et 30% des exportations.

Ainsi, en 2010 :

- Près de **30 milliards d'euros de fret en importation**⁶ transitent par le système aéroportuaire francilien ;
- Près de **45 milliards d'euros de fret en exportation**⁷ transitent par le système aéroportuaire francilien.

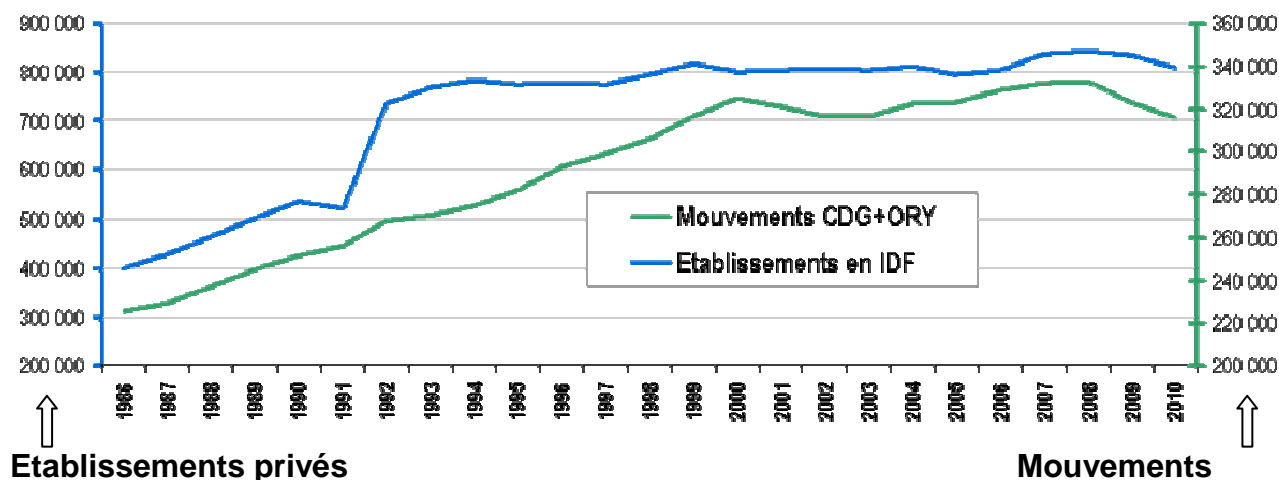
⁵ Les hôtels et restaurants, les services personnels et domestiques, les activités récréatives culturelles

⁶ Les importations de biens et services représentant près de 160 milliards d'euros en 2010 en Ile de France (après retraitements du Tableau Economique d'Ensemble : comptes courants de l'année 2010 base 2005 publié par l'Insee).

⁷ Les exportations de biens et services représentant près de 140 milliards d'euros en 2010 en Ile de France (après retraitements du Tableau Economique d'Ensemble : comptes courants de l'année 2010 base 2005 publié par l'Insee).

2.4 Le lien entre l'activité des aéroports et l'implantation d'entreprises

L'étude fait apparaître une certaine corrélation entre l'évolution des mouvements et du trafic et celle des implantations d'entreprises.



Les établissements privés implantés en Ile de France sont corrélés à 91% avec les mouvements d'avions des aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly. D'un point de vue territorial, on constate que l'influence économique des aéroports franciliens va bien au-delà de l'Ile-de-France. Ainsi, l'Oise est le département le plus corrélé aux mouvements d'avions, conséquence de l'implantation proche de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Tableau 2-1 Matrice de corrélation entre le nombre d'établissements privés et le trafic commercial de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly

Corrélations	ET_60	ET_75	ET_77	ET_78	ET_91	ET_92	ET_93	ET_94	ET_95	ET_IDF
MVTS	0.97	0.81	0.95	0.94	0.95	0.90	0.94	0.86	0.96	0.91
PAX	0.99	0.71	0.97	0.89	0.94	0.81	0.94	0.79	0.96	0.85

Source : Analyse BIPE

Par ailleurs, une étude auprès de quelques entreprises nouvellement implantées permet de mettre en avant les critères de choix privilégiés. Ainsi, on remarque que ce n'est pas forcément l'utilisation de la plate-forme aéroportuaire qui est la raison principale de leur implantation à proximité de l'aéroport mais l'image et l'attractivité engendrée par la présence d'un aéroport.

Une enquête menée par les 3 CCI à proximité de Paris-Charles de Gaulle auprès de 1 300 entrepreneurs vient renforcer ces résultats. Il en ressort que plus de 27% des chefs d'entreprises pensent que la proximité des aéroports est un facteur important, voire très important (ce chiffre s'élève à 58 % pour les entreprises de plus de 100 salariés).

Ils justifient cette réponse en présentant les raisons suivantes :

- L'image positive donnée par l'aéroport (74% d'entre eux valident cette raison) ;
- Une partie de leurs clients et fournisseurs sont déjà présents sur la plate-forme (49%) ;
- Une autre partie de leurs clients et fournisseurs sont localisés à l'étranger (47%) ;
- Ils peuvent profiter de la desserte routière ou des transports en commun de l'aéroport (44%) ;
- Leurs collaborateurs font régulièrement des déplacements en avion (27%) ;
- Ils peuvent profiter de la clientèle des passagers aériens (24%) ;
- Ils transportent en avion leur production ou leurs approvisionnements (19%).

3 Conclusion

La réussite du système aéroportuaire parisien, dans un environnement international de plus en plus concurrentiel, est sans conteste l'un des grands succès économiques et sociaux français. Le système aéroportuaire parisien, sur lequel le trafic international non européen (40%) est important, est composé d'un :

- *hub* intercontinental (Paris-Charles de Gaulle) qui accueille notamment les *hubs* fret de Fedex et passagers d'Air France. Grâce à cet aéroport notamment 1 passager sur 4 est en correspondance aérienne au sein du système aéroportuaire parisien ;
- un aéroport point-à-point (Paris-Orly), qui était un aéroport très utilisé par la province française et qui est en train de substituer une partie de cette vocation par la desserte du bassin méditerranéen élargi ;
- le premier aéroport d'affaires en Europe (Paris-Le Bourget) où toutes les composantes de l'aviation d'affaires sont représentées.

La diversité des vocations et la présence de ces acteurs permet de maintenir un ratio de 1 400 emplois directs par million de passagers aériens transportés. De plus, l'impact des aéroports parisiens sur l'économie nationale est devenu un facteur clé pour la compétitivité des entreprises françaises dans le monde. Porte d'accès privilégiée vers la France et l'Europe, les aéroports Paris-Charles de Gaulle, Paris-Orly et Paris-Le Bourget facilitent les échanges entre les grandes régions économiques et touristiques mondiales, la région Ile-de-France et l'ensemble du territoire national. Ces 3 aéroports regroupent 1 000 entreprises représentant 115 400 emplois directs, mais l'effet d'entraînement du système aéroportuaire parisien se diffuse bien au-delà, puisque son activité engendre près de 340 290 emplois en France. De nombreuses sociétés se sont installées sur le bassin d'emploi de ces trois aéroports, grandes entreprises internationales ou PME-PMI. Ces entreprises sont la base du tissu productif régional. C'est ainsi plus de 13.5 milliards d'euros qui sont injectés annuellement dans l'économie régionale, grâce à la valeur ajoutée des acteurs des emprises du système aéroportuaire parisien.

Enfin, la stratégie de *hub*, déterminante pour le transport de passagers, l'est encore davantage pour le fret aérien. Ainsi, l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle traite la quasi-totalité du fret aérien parisien (86% du total du fret aérien français). Cette concentration est notamment due à la nécessité de massifier des flux pour les transports intercontinentaux et force est de constater qu'en France, seul l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle permet cette massification, grâce aux *hubs* de FedEx, Air France et Europe Airpost.

L'impact économique et social des aéroports parisiens est dépendant de ce *hub* et la meilleure illustration de cet apport réside dans les ratios suivants :

- 355 millions d'euros de valeur ajoutée totale par millions de passagers pour le système aéroportuaire parisien, grâce à 365 millions d'euros de valeur ajoutée totale pour 1 million de passagers sur l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle ;
- 4 100 emplois salariés par million de passagers pour le système aéroportuaire parisien, grâce à 4 300 emplois salariés totaux pour 1 million de passagers sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle.

Notre étude a également permis d'illustrer, au-delà de l'amélioration de l'attractivité induite par la présence du système aéroportuaire parisien dans l'implantation d'entreprises, que le nombre d'entreprises privées implantées dans les départements situés à proximité des aéroports parisiens est corrélé de manière forte aux mouvements aériens et au nombre de passagers aériens enregistrés sur ces trois aéroports.

Par ailleurs, au cours de ces dernières années, la part des visiteurs étrangers utilisant le mode aérien tend à augmenter, et ce, même dans un contexte de crise économique. Ainsi avec près de 10,3 milliards d'euros dépensés, les visiteurs utilisant le système aéroportuaire parisien créent une valeur ajoutée de 5,6 milliards d'euros en Ile de France (ce qui constitue 19% de l'impact économique total et 0,3% du PIB). La complémentarité des offres développées sur les trois aéroports parisiens et tant le développement du réseau européen que celui de l'offre intercontinentale ont permis cette croissance.