

## Aéroports de Paris : l'imposture du nombre d'emplois

### Emplois générés par le trafic aérien : le contexte

Depuis longtemps, les associations s'appuient sur de multiples études épidémiologiques attestant l'impact sanitaire néfaste du trafic aérien. Elles œuvrent pour la protection de la santé des populations survolées, mais en France, les pouvoirs publics tardent à prendre les mesures nécessaires à la protection des populations. L'aspect économique en termes de créations d'emplois emporte souvent la décision. Ce document dénonce la manipulation employée par le lobby aérien pour magnifier l'impact économique de leur secteur.

Le Contrat de Régulation Economique d'Aéroports de Paris<sup>1</sup> en est un exemple manifeste. AdP (page 3) précise les ratios d'emplois qui permettent aux responsables politiques et aux pouvoirs publics d'être sensibilisés par cette manne économique. Pour cela, le CRE s'appuie sur une étude du BIPE<sup>2</sup> (Bureau d'Informations et de Prévisions Économiques), parue en 2012. D'après cette étude, chaque million de passagers génère 1 400 emplois directs auxquels sont ajoutés des emplois indirects, induits et catalytiques pour aboutir au chiffre exceptionnel de 4 100 emplois par million de passagers.

L'association ADVOCNAR a dénoncé dès 2012 le bien-fondé de cette étude et la véracité de ces chiffres<sup>3</sup>. Nous rappelons ici que la méthode amène à des doubles comptages. Le même emploi est compté dans différentes catégories. En toute objectivité, il faut intégrer dans l'analyse les aspects positifs ou négatifs. Chacun admet que le transport aérien crée des emplois. AdP dissimule l'impact négatif du transport aérien en termes d'emplois. Sait-on combien d'emplois locaux sont détruits par le transport par avion de haricots verts du Kenya, de kiwis de Nouvelle-Zélande, de pommes du Chili... ?

### 1 400 emplois générés par million d'unités de trafic ?

L'étude BIPE réitère à foison dans le document que chaque million de passagers crée 1 400 emplois directs. A la page 5 du rapport, il est écrit sur le graphe des emplois :

- 1 400 emplois par million de passagers
- 1 050 emplois par million d'unités de trafic

Explication : les gestionnaires d'aéroports ont coutume d'additionner passagers et fret en faisant l'équivalence : 1 unité de trafic = 1 passager ou 100 kg de fret. Cela laisse à penser que l'impact économique d'un passager ou de 100 kg de fret est équivalent en chiffre d'affaire, création d'emplois... Cette équivalence permet de ramener les créations d'emplois par unité de trafic, que ce trafic soit constitué de passagers ou de fret. L'étude s'appuie sur le trafic des 3 principaux aéroports parisiens sur l'année 2010. Le tableau ci-dessous donne les résultats :

Plates-formes	Roissy CdG	Orly	Le Bourget	Total
<b>Passagers en millions</b>	58,2	25,2	0,16	83,56
<b>Fret + poste : unités de trafic en millions</b> (1 unité de trafic = 100kg de fret)	24,0	1,0	0	25,0
<b>Unités de trafic en millions</b>	82,2	26,2	0,1	108,56

<sup>1</sup> <http://www.aeroportsdeparis.fr/docs/default-source/groupe-fichiers/finance/rerelations-investisseurs/r%C3%A9gulation/2016-2020/19012015--a%C3%A9roports-de-paris---dossier-public-de-consultation-cre-2016-2020.pdf?sfvrsn=2>

<sup>2</sup> <http://foadp.free.fr/documents/Synth%C3%A8seBIPE.pdf>

<sup>3</sup> [http://www.advocnar.fr/sites/resources/files/Actions/Publications/CE\\_Delft\\_7621\\_Restrictions\\_Vols\\_Nocturnes\\_FINAL.pdf](http://www.advocnar.fr/sites/resources/files/Actions/Publications/CE_Delft_7621_Restrictions_Vols_Nocturnes_FINAL.pdf)

Le BIPE annonce 115 416 emplois directs correspondant à ce trafic, soit 1063 emplois par million d'unités de trafic. A 1 % près, nous retrouvons les chiffres du BIPE (1050 emplois par million d'unités de trafic).

Mais où se trouve le tour de passe-passe pour aboutir à 1 400 emplois par million de passagers ? En admettant le principe d'équivalence (1 passager = 100 kg de fret) les 115 416 emplois directs sont le fait des passagers pour 77 % et du fret pour 23%. Divisant les emplois directs par le seul trafic passagers, l'étude parvient à 1381 emplois par million de passagers arrondis à 1400 (115 416 / 83,56). Au numérateur tous les emplois (passagers + fret) et au dénominateur les seules unités de trafic passager. Ce calcul absurde signifierait que tous les employés d'AdP travaillent pour le trafic passager et aucun pour le fret. Le tiers du résultat est gonflé artificiellement par une « erreur de calcul ». Le résultat exact donne 1050 emplois par million d'unités de trafic. Mais le reste du document ne retient que le chiffre de 1 400 emplois par million d'unités de trafic. La manipulation est grossière. Comme le dit l'adage : plus c'est gros, mieux ça passe.

### **Tenir compte des gains de productivité et des économies d'échelle.**

Dans ce type d'analyse, il est nécessaire de tenir compte d'un autre fondement en matière d'économie. Il y a une différence entre le nombre total d'emplois créés sur un aéroport depuis son ouverture et le nombre d'emplois créés en y ajoutant des unités de trafic. AdP et l'étude du BIPE prétendent que le ratio du nombre d'emplois créés par million d'unités de trafic va perdurer dans les années à venir. C'est inexact pour plusieurs raisons.

Première raison : dans chaque branche industrielle ou commerciale, il existe un nombre fixe d'emplois indépendant du niveau d'activité et un nombre variable sans que cette variabilité soit forcément proportionnelle au niveau d'activité.

Deuxième raison : au fil des années, chaque entreprise fait des gains de productivité. Ces gains permettent de générer plus d'unités de trafic sans augmenter l'emploi, voire les diminuer. AdP fait d'ailleurs l'hypothèse (page 5) du non remplacement d'un départ à la retraite sur deux, alors que le trafic doit progresser de 2,5 % chaque année du plan 2016-2020.

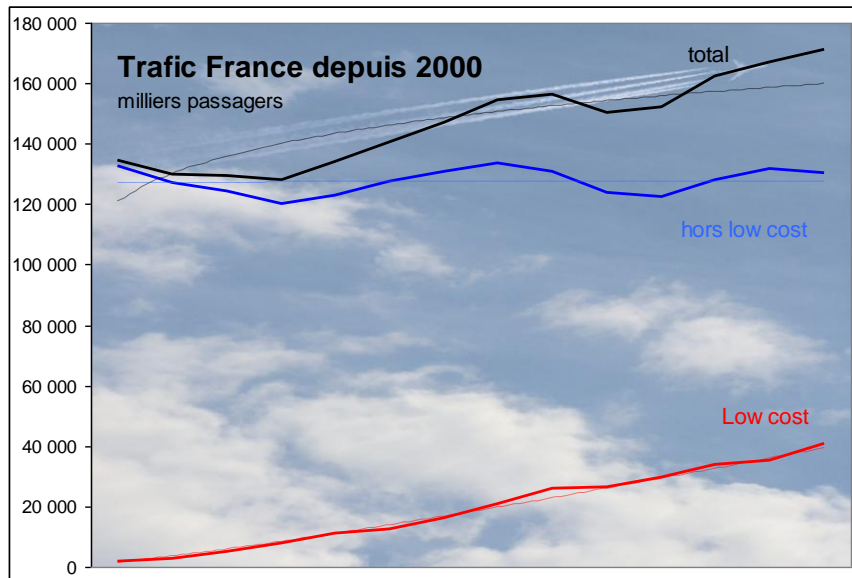
Nous avons la confirmation de cette réalité à la page 94, puisqu'AdP donne le chiffre de 20 591 emplois directs créés en 15 ans pour CdG. Entre 1995 et 2010, le trafic de Roissy CdG a augmenté de 29,8 millions de passagers et de 1,5 million de tonnes de fret soit 44,8 millions d'unités de trafic. Les 20 591 emplois créés à Roissy CdG ont permis d'augmenter le trafic de 44,8 millions d'unités de trafic. La division donne le résultat de 460 emplois par million d'unités de trafic, on est bien loin des 1 400 emplois.

### **Le modèle low-cost est peu créateur d'emplois**

Une autre conjoncture, non prise en compte par le rapport du BIPE et AdP, est le développement du modèle low-cost dont le ratio de création d'emplois n'a rien à voir avec les compagnies traditionnelles. Le développement du low-cost est balbutiant à Roissy CdG (8,3 % du trafic en 2010). Sur l'ensemble du territoire national, les compagnies low-cost s'attribuent 25 % du trafic, très en deçà de la moyenne européenne (40 %) ou de celle des USA (50 %). Mais tout en restant minoritaire dans le trafic général, les compagnies low-cost engrangent 100 % des profits. On peut donc estimer que ces compagnies prendront une part de marché de plus en plus importante.

L'analyse des courbes du schéma suivant est éloquent. Le trafic aérien français continue sa croissance depuis 2000. La séparation du trafic entre les compagnies low-cost et les autres montre que l'augmentation du trafic est due au développement des low-cost. Les compagnies

traditionnelles ont été très touchées par les événements extérieurs, contrairement aux compagnies low-cost peu affectées par les soubresauts économiques.



Puisque l'augmentation du trafic aérien sera à l'avenir le fait des seules compagnies à bas coût, il est intéressant de connaître le ratio de création d'emplois à attendre. Le trafic de l'aéroport Beauvais-Tillé (étude BIPE 2011<sup>4</sup>) est constitué à 99,97 % par le low-cost, sans fret, ni transport postal. Les 3,677 millions de passagers ont permis de créer 867 emplois directs, soit 236 emplois par million d'unités de trafic (confirmé page 12).

### Comparaison de la valeur ajoutée et des emplois générés

Lorsqu'un consommateur dépense son argent pour un voyage en avion, il crée des emplois dans la compagnie aérienne choisie et dans l'entité aéroportuaire. Il crée également des emplois chez les constructeurs d'avions et leurs sous-traitants. Les salaires vont alimenter une nouvelle consommation, elle-même génératrice d'emplois (l'étude BIPE les nomme emplois indirects, induits et catalytiques). L'important n'est pas le nombre d'emplois directs créés mais le ratio d'emplois créés par rapport à l'argent perçu. Le consommateur qui s'offre un séjour touristique à l'autre bout de la planète, pourrait décider d'une autre dépense (changer sa voiture, améliorer son habitat, acheter un bijou...) et ainsi participer à la création d'emplois dans un autre domaine.

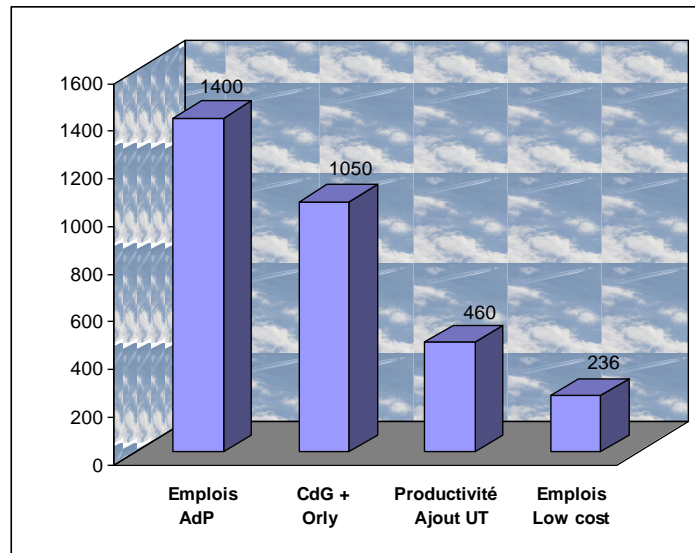
Il est donc tout à fait justifié que le BIPE compare le pourcentage de valeur ajoutée (Pva) dans l'économie nationale ou régionale avec le pourcentage d'emplois créés (Pe) dans la même entité. Si Pe est supérieur à Pva, nous pouvons conclure que le domaine étudié est plus créateur d'emplois que la moyenne des autres domaines et inversement.

Sur le document du BIPE, Pva = 1,7% et Pe = 2%, ce qui signifie que le transport aérien créerait 18% d'emplois de plus que la moyenne. Par contre, le CIRED<sup>5</sup> en 2005 aboutit au résultat inverse, en présentant des ratios indiquant que le trafic aérien crée 20% d'emplois de moins que la moyenne de l'économie. Ce dernier chiffre est d'ailleurs confirmé par les actes du séminaire organisé par la DGAC le 13 décembre 2006 portant sur le trafic aérien national (Pe = 1,7% est inférieur à Pva = 1,9%). Le transport aérien est moins créateur d'emplois que la moyenne des autres secteurs économiques.

<sup>4</sup> [http://www.oise.fr/uploads/media/Observatoire\\_des\\_retombees\\_socio-eco\\_02.pdf](http://www.oise.fr/uploads/media/Observatoire_des_retombees_socio-eco_02.pdf)

<sup>5</sup> [http://www.negawatt.org/telechargement/Etude%20eco/Etude\\_P.Quirion\\_Emplois%20et%20scenario%20negaWatt\\_28-03-2013.pdf](http://www.negawatt.org/telechargement/Etude%20eco/Etude_P.Quirion_Emplois%20et%20scenario%20negaWatt_28-03-2013.pdf)

Pour résumer, AdP claironne dans tous les médias que le trafic aérien crée 1 400 emplois par million de passagers. Nous avons démontré la méthode falsifiée qui a permis de passer du chiffre calculé de 1 050 au chiffre erroné de 1 400. Le rapport précise lui-même qu'entre 1995 et 2010 sur l'aéroport de Roissy CdG qui a créé le plus d'emplois, le ratio n'était pas de 1 400, ni même de 1 050, mais de 460. Ensuite, comme le trafic low-cost tire la totalité de la croissance du trafic, nous pouvons nous attendre à un ratio compris entre 200 et 250 emplois par million d'unités de trafic, ce qui fait un chiffre 6 fois plus faible que celui affiché par AdP.



## Conclusion

Le transport aérien génère beaucoup de coûts induits liés au bruit, à la pollution locale, aux émissions de gaz à effet de serre des avions. Le transport aérien est soutenu par des conditions fiscales très attractives, parce que les pouvoirs publics pensent que le développement de ce trafic sera bénéfique pour l'économie, pour l'emploi et pour la croissance, alors que les chiffres avancés à grand renfort médiatique sont basés sur des leurres. Le lobby aérien dépense beaucoup d'argent pour commander ces études faites principalement pour convaincre les décideurs de ne surtout pas modifier la fiscalité attractive dont profite le transport aérien. Et si quelques élus proposent d'aller dans le sens d'une plus juste fiscalité, les professionnels agitent tout de suite le chiffon rouge des destructions d'emplois.

On pourrait se dire que les 200 à 250 emplois par million d'unités de trafic, même très éloignés du chiffre de 1 400 avancé par l'étude, valent mieux que rien, dans cette période de pénurie d'emplois. Pourquoi ce raisonnement n'est-il pas fondé ? Parce qu'il faut regarder le nombre d'emplois créés pour une valeur ajoutée donnée. Dans l'économie en France en 2010, un million d'euros de valeur ajoutée correspond à 11,5 emplois, alors que cette même valeur dans le secteur aérien ne correspond qu'à 8,5 emplois. D'après l'étude du CIRED, un million de valeur ajoutée dans l'industrie du bâtiment correspond à 16 emplois. Investir dans la transition énergétique est donc créateur d'emplois ( $16 > 11,5$ ) alors que favoriser le transport aérien par une fiscalité attractive est destructeur d'emplois ( $8,5 < 11,5$ ). CQFD.

**Nous sommes en présence dans cette étude d'une suspicion de manipulations de chiffres, ce qui affecte gravement la probité d'Aéroports de Paris et ce qui montre que l'Etat qui en détient encore la moitié des actions est peu regardant quant à l'exactitude des rapports émanant de l'entreprise.**