

Concertation sur le projet de Terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



ADVOCNAR

Association de Défense Contre les Nuisances Aériennes

L'ADVOCNAR est la principale association de défense de la qualité de la vie et de la santé des populations survolées contre les nuisances aériennes des aéroports de Paris Charles de Gaulle et Le Bourget. Elle est agréée protection de l'Environnement au niveau régional.

Membre du **GARE** (Groupement Associations Roissy Environnement-Associations de la CCE de ROISSY),

Convergence Associative contre les nuisances aériennes en Ile-de-France,

UFCNA (Union Française Contre les Nuisances des Aéronefs),

UECNA (Union Européenne Contre les Nuisances Aériennes).

CONTACT

Adresse 45 rue d'Ermont
BP 10002
95390 SAINT-PRIX

Téléphone 01 39 899 199

Site Internet www.advocnar.fr

AÉROPORTS DE PARIS: QUELLE VÉRITÉ SUR LES CRÉATIONS D'EMPLOIS ?

Ce cahier d'acteur est une synthèse d'un [rapport plus complet à télécharger ici](#).

CONSTAT

« **TERMINAL 4 : Un projet majeur pour notre territoire, ses habitants et ses entreprises** »

C'est ainsi que s'exprime le groupe AdP sur son fascicule de promotion du projet de terminal 4.

L'ADVOCNAR défend les populations survolées par le trafic aérien. Les nuisances locales (bruit et pollution) sont connues et même sont chiffrées dans le dossier de concertation, y compris l'effet global d'émissions de gaz à effet de serre, qui nous semble contradictoire avec les engagements de notre pays signataire des accords de Paris. Rappelons que notre objectif au niveau national est de diviser par 4 nos émissions de gaz à effet de serre d'ici 2050.

Les élus locaux et les parlementaires sont sensibles aux impacts négatifs de ce secteur pour notre territoire, mais également aux avantages économiques, notamment les créations d'emplois.

Mettre dans la balance les effets positifs et les effets négatifs pour savoir le poids des uns et des autres est une comparaison difficile et réfutable.

POSITION ET ARGUMENTS

CHIFFRES ET RATIOS D'EMPLOIS : UN REGARD CRITIQUE S'IMPOSE

L'objet de cette analyse est d'avoir un regard critique sur les impacts que le groupe AdP présente comme positifs. Le fascicule de promotion précise : « En 2016, l'aéroport Paris – Charles de Gaulle a soutenu 403 300 emplois en France..., et 21,6 Md€ de richesse » (*Étude Utopies 2017*). La messe est dite : notre région compte 666 000 chômeurs de catégorie A au dernier trimestre 2018. Comment ne pas être conquis par une telle aubaine ? 403 300 ! Ce chiffre sur [le document de promotion du T4](#) pourrait laisser croire que c'est ce seul Terminal qui serait le promoteur de ces créations d'emplois. Non ! [Le dossier de concertation](#) annonce 225 000 emplois soutenus dont 50 000 emplois directs. Cela reste cependant attractif.

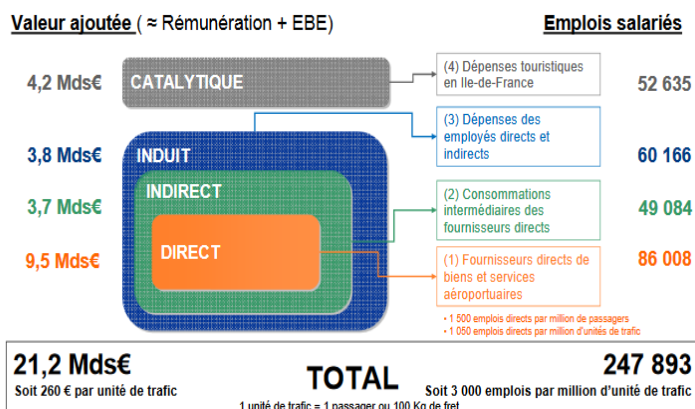
Mais que sont ces emplois soutenus ? Ce chiffre cumule des emplois directs, indirects, induits et catalytiques. Chacun de ces emplois est calculé en équivalent temps plein. Les emplois directs sont les personnes en poste sur la plate-forme. Les emplois indirects sont ceux des fournisseurs et prestataires clients des entreprises locales, non présents sur la plate-forme. Les emplois induits sont ceux générés par les dépenses des salariés des deux premières catégories, et les dépenses des administrations et services publics correspondant aux impôts et taxes versées. Les emplois catalytiques, quant à eux, sont ceux générés par les dépenses des touristes utilisant l'aéroport. Le cumul de tous ces emplois permet aux cabinets d'étude de multiplier par 4 ou 5 le nombre des seuls emplois directs.

Le modèle utilisé à la fois par le [BIPE en 2012](#) et le cabinet [Utopies en 2017](#) pour le compte du groupe AdP a été proposé par ACI (Airport Council International). L'ADVOCNAR a demandé au cabinet Ce DELFT une analyse critique de ce modèle. [Leurs commentaires sont accessibles aux pages 17 à 20 du document](#). En résumé, ce modèle aboutit à un excès des impacts économiques positifs par omission des impacts négatifs et par un phénomène de doubles comptes. CE DELFT préconise de se limiter aux effets directs à la fois en termes de plus value et de créations d'emplois. C'est d'ailleurs l'option prise par Utopies aux pages 14 et 15 de son [document de synthèse](#) (ce document a été retiré du site [entrevoisins.org](#)).

Pour mesurer le taux de création d'emplois, les études utilisent deux indicateurs. Le premier, spécifique au transport aérien, est le nombre d'emplois créés par million d'unités de trafic. Le second, plus général, est le nombre d'emplois rapporté à la valeur ajoutée.

Pour le premier indicateur, l'unité de trafic est le passager ou 100 kg de fret. La page 16 de [l'étude Utopies](#) donne pour Roissy CdG 1369 et pour Orly 908 emplois par million de passagers. Comment Roissy CdG peut générer un indicateur d'emplois 50 % plus élevé par rapport à Orly ? De façon intentionnelle, [l'étude BIPE](#) avait déjà opéré ce genre de manipulation. Et le fait que notre analyse critique ait été reprise par un [rapport parlementaire](#) ou dans [la presse](#) n'a pas empêché le groupe AdP de récidiver.

Pour Roissy CdG, l'étude BIPE indique suivant le schéma ci-dessous que la plate-forme génère 86 008 emplois directs, et écrit en petits caractères : en noir « 1 unité de trafic = 1 passager ou 100 kg de fret » et en couleur orange : « 1 500 emplois directs par million de passagers et 1050 emplois directs par million d'unités de trafic ».



Explication : l'année de référence des données de l'étude BIPE est 2010. Cette année-là à Roissy CdG, on dénombre 24 millions d'unités de trafic fret et 58 millions de passagers pour obtenir 82 millions d'unités de trafic. Avec 86 008 emplois directs, on obtient bien 1050 emplois par million d'unités de trafic. Quand on divise tous les emplois créés (passagers + fret) par 58, on grossit l'indicateur de plus de 40 %. Ce chiffre falsifié de 1500 emplois par million de passagers peut ensuite circuler allègrement sur les sites du [groupe AdP](#), de la [FNAM](#) et plusieurs [communiqués de presse](#).

Les unités de trafic fret d'Orly ne représentent que 3 % du total, alors qu'elles représentaient à Roissy CdG 30 % en 2012, d'où l'écart important entre les deux plates-formes. Les chiffres annoncés de cet

indicateur sont artificiellement grossis. Où la vérité peut-elle se situer ?

Entre [l'étude BIPE de 2012](#) et celle d'[Utopies de 2017](#), le nombre d'emplois directs à Roissy CdG augmente de 4,8 %, pour un développement du trafic de 6,4 %, 4 179 emplois directs pour 5,2 millions d'unités de trafic, soit un ratio de 800 emplois par million d'unités de trafic. L'étude BIPE donne un ratio de 1050 emplois et 1035 pour l'étude Utopies. Cette diminution est le signe d'une meilleure productivité. Qu'on nous annonce que le T4 qui accueillera 40 millions de passagers va générer 50 000 emplois directs, on peut s'étonner que ce ratio remonte soudain à 1250.

D'ailleurs à la page 25 du [document de synthèse finale](#) (justement celui qui a disparu de la toile) du cabinet UTOPIES, il est indiqué que depuis 2014, 1000 PAX supplémentaires ont généré 0,77 emploi direct, mais si on considère qu'entre 2014 et 2016, 22 % des emplois créés sont dus au trafic fret, le ratio tombe en dessous de 0,59. La page précédente affiche tout de même le chiffre de 1369 emplois par million de passagers ou 1,37 emploi pour 1000 pax, soit 2,3 fois plus que ce qui a été constaté pour les 2 années entre 2014 et 2016.

Quel est le nombre actuel d'emplois directs de la plate-forme, annoncé à 90 000, et le nombre d'emplois supplémentaires (50 000) prévus à l'horizon 2037, pour 40 millions de passagers supplémentaires.

On remarquera d'ailleurs qu'au début de la concertation, le groupe AdP affiche 50 000 emplois directs indiqués sur [le dossier de concertation](#), et qu'aux dernières réunions, ce chiffre retombe entre 40 000 et 45 000. Le taux réalisé de 0,59 pour les 2 années entre 2014 et 2016 donnerait plutôt un chiffre au-dessous de 24 000 emplois.

Y a-t-il 90 000 emplois directs à Roissy CdG comme l'annonce le groupe AdP ?

Une [étude socio-économique menée par Jacqueline Lorthois](#), ancienne conseillère technique au cabinet du ministre de l'aménagement du territoire et de l'environnement, publiée par Médiapart montre qu'entre 2009 et 2015 les emplois de la plate-forme de Roissy ont chuté de 21 %.

Une [étude de cas](#) réalisée par des étudiants reprend un graphe issu d'un document du groupe AdP, qui confirme effectivement une baisse des emplois à partir de l'année 2008.

Dominique-Jean Chertier a d'ailleurs affirmé devant Madame la Ministre des transports, lors de la clôture

des Assises du transport aérien le 8 mars 2019, que la baisse tendancielle des emplois dans le secteur aérien était de 2 % par an. [Le rapport](#) d'un groupe de travail que cet expert a présidé, confirme à la page 25, l'ampleur de cette baisse.

Le groupe AdP pourra toujours se justifier en précisant que ces différentes données ont été établies à partir de sources différentes. Ce qui n'est pas admissible, c'est de prétendre que le nombre d'emplois croît lorsque, depuis une décennie, nous constatons une décroissance.

De nombreuses études montrent que l'augmentation d'activités sur un aéroport ne donne pas une augmentation proportionnelle des emplois, d'une part grâce aux gains de productivité, d'autre part parce qu'un nombre fixe d'emplois existe quel que soit le niveau de trafic, donc plus le trafic augmente, plus ces emplois sont rapidement rentabilisés. Plusieurs études étrangères recensées dans [notre rapport complet](#) et même [le contrat de régulation économique 2016-2020](#) du groupe AdP donnent une moyenne inférieure à 500 emplois directs pour chaque million de passagers supplémentaires.

VALEUR AJOUTÉE PAR EMPLOI : UN INDICATEUR PLUS PERTINENT À ANALYSER

Le deuxième indicateur, celui du ratio Valeur ajoutée par emploi, est largement repris par l'étude Utopies 2017. Pourquoi ce second indicateur est plus pertinent à analyser ? En économie, pour créer des emplois, il faut qu'un consommateur dépense son pouvoir d'achat ou qu'une collectivité ou une entreprise investisse. En Ile-de-France en 2016, le PIB a atteint 670 milliards € pour un nombre d'équivalents temps-plein de 5,6 millions d'actifs, soit un ratio de 120 000 € par actif, sensiblement supérieur à la moyenne nationale. Suivant le secteur sur lequel on investit, le nombre d'emplois créés est différent. Ce qui compte pour la société, ce n'est pas le nombre absolu d'emplois créés, mais la différence entre le secteur étudié, ici l'aviation marchande et la moyenne des autres secteurs de l'économie. D'après la synthèse finale Utopies, placer 120 000 € sur l'aéroport CdG va créer 1,47 emploi (120000 / 81466) donc 0,47 emploi de plus que la moyenne. Dans les pages 14 et 15, presque tous les aéroports ont un ratio plus créateur d'emplois que la moyenne. Comme toutes les études mentionnées sont issues du modèle proposé par ACI, il est logique que les résultats soient concordants. Par contre notre regard critique nous pousse à considérer les résultats d'études menées de manière moins partisane.

Nous avons [l'étude du CIREC](#) (Centre International de Recherche sur l'Environnement et le Développement), faite pour apprécier l'impact emploi de la transition énergétique. L'article sépare les secteurs en deux, ceux pour lesquels nous devrions accroître nos investissements pour réussir la transition énergétique au détriment des autres. Si l'on se réfère à cette étude, le transfert d'un million € du secteur aérien vers par exemple le transport ferroviaire aura comme conséquence la suppression de 8,7 emplois dans l'aérien et la création de 13,7 emplois dans le ferroviaire, donc une création nette de 5 emplois.

Comme les modèles ACI donnent des résultats opposés à ce modèle, il faut regarder d'autres études. Notre [rapport complet](#) explore plusieurs études assez convergentes qui montrent que, pour un investissement donné, la création d'emplois directs dans le secteur aérien est entre 20 % et 26 % plus faible que l'ensemble des autres secteurs. Des résultats très contradictoires avec les études issues du modèle ACI.

Sachant que le trafic low-cost entre 2006 et 2018 a augmenté de 42 millions de passagers sur les aéroports français, et que cette augmentation représente 80 % de l'augmentation globale du trafic

passagers, sachant également que la plate-forme de Roissy CdG n'accueille que 14 % de trafic low-cost, contre 40 % en Europe et 50 % aux USA, on peut sans se tromper affirmer que la croissance future du trafic sera l'apanage des compagnies à bas coûts. Le développement de ces compagnies, leur impact réel sur le développement des emplois est complètement occulté par l'étude Utopies, pour ne rien dire des subventions publiques, optimisations fiscales et conditions de travail des employés de ces compagnies.

CONCLUSION

Le chiffre de 90 000 emplois directs annoncé par l'étude Utopies est artificiellement surestimé et la création d'emplois liée à l'exploitation du T4, avec une capacité maximale de 40 millions de passagers supplémentaires sera certainement bien inférieure aux 50 000 emplois promis par le groupe AdP dans le dossier de concertation, et bien inférieure aux emplois créés si ces 7 ou 9 milliards € d'investissement prévu pour le T4 étaient orientés vers un secteur plus conforme au choix des citoyens, notamment la transition énergétique.

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS

et **INSCRIVEZ-VOUS** SUR

terminal4-cdg.groupeadp.fr

Contact: terminal4-cdg@adp.fr

Pour toute demande ou validation de cahier d'acteur, merci d'écrire à terminal4-cdg@adp.fr