

ENJEUX ET PERSPECTIVES SOCIO-ECONOMIQUES ET TERRITORIALES DE L'AEROPORT D'ORLY



SYNTHESE DE LA DEUXIEME PHASE

**Jean-Louis Husson
Jacqueline Lorthiois**

Juillet 2021

Préambule

La première phase de cette étude s'était focalisée sur l'analyse de la nature des activités, les emplois et métiers de l'aéroport d'Orly, assortie de nombreuses références internationales. Elle esquissait une première appréciation des aires d'influence territoriales et des impacts pour la population active locale. Cette seconde phase vise les principaux objectifs suivants :

- Dans un contexte bouleversé par la crise sanitaire des années 2020-21, réexaminer les perspectives de l'activité aérienne, en élaborant plusieurs scénarios d'évolution.
- En déduire les incidences sur le volume à court et moyen termes des emplois et les différentes filières professionnelles des principales fonctions aéroportuaires.
- Procéder à une évaluation plus fine des périmètres d'attraction du pôle d'Orly et questionner la réalité de son pouvoir structurant et l'évolution de son positionnement territorial.

Ce rapport d'étude comporte ainsi trois volets :

*1/ **Élaboration de scénarios d'évolution de l'activité aérienne**, au vu des indicateurs sanitaires et des avancées technologiques face aux défis environnementaux.*

*2/ **Réexamen des relations entre le pôle d'Orly et les territoires environnants**, avec une attention particulière portée aux 3 intercommunalités de proximité (Grand Orly Seine Bièvre, Val d'Yerres Val de Seine, la partie ouest de Grand Paris Sud - intitulée ici « bassin d'Évry »). Soit un ensemble spatial de 1 117 000 habitants et 548 000 actifs « totaux » (chômeurs compris).*

*3/ **Réflexion sur le devenir à terme des emplois, des métiers et des potentiels de transférabilité des compétences vers d'autres secteurs.***

PREMIERE PARTIE : LES SCENARIOS POUR L'ACTIVITE DU POLE D'ORLY

1.1 Un peu de rétrospective : du plafonnement au découplage des emplois

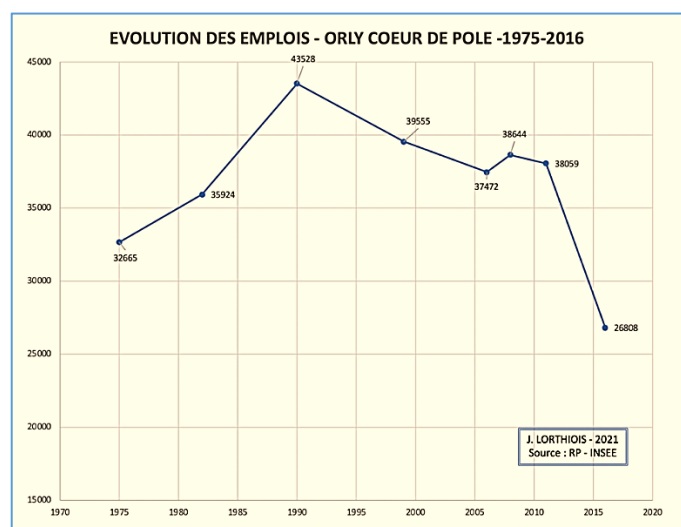
L'analyse de l'emploi des **trois communes du « cœur du pôle »** (Orly, Paray-Vieille-Poste, Wissous) montre qu'après une première phase de croissance rapide, la courbe des emplois a relativement vite plafonné, puis amorcé un déclin à partir de 2008-2010 ; dès lors, un net découplage s'opère entre la croissance de l'activité aérienne et l'évolution des emplois.

Les facteurs en sont connus et communs à tous les aéroports d'Europe (gains de productivité, numérisation des formalités d'enregistrement et de contrôle...)

En 2020 et 2021, avec la pandémie, la contraction est beaucoup plus violente, ceci dès mi-mars 2020. En partie « amortie » par les mesures gouvernementales, la réduction, voire la cessation de l'activité a déclenché une série d'effets en chaîne, encore sensibles aujourd'hui (hôtellerie, salons, tourisme).

En 2018, les emplois atteignaient 28 000 postes (effectifs recensés sur le périmètre de gestion aéroportuaire, quelle que soit la commune d'assise) : un chiffre à peine supérieur à celui du recensement d'ADP de 2000. Or, au cours de cette même période, **le trafic aérien de passagers**

d'Orly a progressé de plus de 50% ! Ce différentiel traduit bien la portée des gains de productivité, des innovations technologiques et d'organisation dans les fonctions d'un aéroport international. D'où la nécessité de revoir des prévisions d'emplois liées au trafic manifestement surestimées.



La première phase effectuait également une analyse critique des effets d'entraînement des aéroports, relativisant l'importance locale des emplois indirects mais surtout induits et soulignant le flou de la notion « **d'effets catalytiques** » sur l'implantation d'autres activités. L'addition de ces différents impacts s'avérait largement abusive.

1.2 Les déterminants-clés de l'évolution de l'activité aérienne et aéroportuaire

Comment peut évoluer l'activité de l'aéroport d'Orly en sortie de crise sanitaire ?

De fortes incertitudes demeurent, comme l'expriment les principaux acteurs du transport aérien, à l'échelle locale, nationale et mondiale, les États et les organismes internationaux concernés.

En juillet 2021, cette prospective reste conditionnée par **deux grandes séries de paramètres** :

- **d'ordre sanitaire**,
- **d'ordre environnemental**, avec, en contrepartie, la prise en compte **d'innovations technologiques** susceptibles d'atténuer les impacts négatifs.

1.2.1 Des tentatives de projections, obscurcies par les paramètres d'ordre sanitaire...

A partir de mars 2020, l'activité d'Orly, comme celle de la majorité des aéroports européens, s'est trouvée considérablement affectée par les **vagues successives de la pandémie** de la COVID 19, allant jusqu'à la fermeture quasi-complète d'Orly, phénomène totalement inédit. Les mesures restrictives des déplacements se sont succédées, entrecoupées de courtes périodes d'ouverture. La 4^e vague actuelle a certainement pesé sur les mouvements et les destinations de la période estivale de 2021.

L'accélération des campagnes de vaccination et la mise en place de pass sanitaires reconnus à l'échelle européenne contribuent certes à fluidifier les échanges, mais ne se sont pas encore

traduits par la levée complète de freins qui handicapent toute anticipation, sauf pour quelques pays européens.

- **Les prévisions sur l'évolution de la pandémie ; conditions de la reprise des échanges**

Une série de cartes (publications de la Johns Hopkins University) illustre l'ampleur et la permanence de la crise sanitaire à l'échelle mondiale. Le suivi attentif des indicateurs épidémiologiques permet d'envisager **plusieurs hypothèses au plan sanitaire** :

⇒ De **nouveaux épisodes** (4^e vague actuelle, voire 5^e), suivis d'éventuelles poussées (nouveaux variants). L'OMS n'est guère optimiste et compte un à deux ans pour une régression notable, en fonction de la progression de la vaccination.

⇒ **L'extinction « totale »** repose sur la réussite d'une vaccination généralisée à l'échelle mondiale et un taux d'immunité collective de 90 %. En réalité, cet objectif ne serait pas atteint avant de long mois.

⇒ Une **hypothèse « intermédiaire » de persistance à l'état endémique**, avec la survenue de clusters plus ou moins rapidement maîtrisés. Plusieurs organismes de recherche médicale, dont le Comité Scientifique français et l'OMS, l'envisagent.

1.2.2 Les déterminants d'une reprise d'activité

⇒ **Le besoin et/ou le désir d'utiliser l'avion : incertitudes et frustrations**

L'activité touristique internationale, utilisatrice majeure du transport aérien, s'est réduite à un niveau très faible de fréquentation, en France et particulièrement en Ile-de-France, avec toute une série d'effets en chaîne sur l'hôtellerie, la restauration, les équipements et sites culturels. Même si les opinions restent partagées, le « désir de voyager » paraît faiblement émoussé (voir les saisons 2020 et surtout 2021). Le trafic en France métropolitaine, en croissance, se rapproche de la moitié de celui de juin 2019 et ce pourcentage augmente encore en juillet, selon les données d'ADP.

⇒ **La motivation économique** (voyages d'affaires, expositions et salons, échanges éducatifs)

Les alternatives « numériques » au vol aérien se sont développées très rapidement et continueront de progresser. Avec quelques limites. Le besoin et l'intérêt du contact direct persisteront, tempérés par la recherche d'économies...

Deux segments de marché ont moins souffert : le fret aérien et l'aviation d'affaires (par effet de substitution).

Devançant même la demande, l'offre des compagnies aériennes (destinations, fréquences et prix), joue un rôle déterminant pour la reprise d'activité et l'emploi. Elle est remontée à 60% en moyenne (par rapport à 2019) et davantage en ce qui concerne les vols intérieurs (importants pour Orly).

⇒ **Enfin, les projets et programmes d'immobilier d'entreprises** constituent un bon indicateur des effets polarisateurs. Lieux d'emplois, ils reflètent le niveau de dynamique générée par le pôle d'Orly.

Une analyse conduite pour 7 communes du Cœur de Pôle et ses adjacences (Orly, Rungis, Thiais, Villeneuve-le-Roi, Paray-Vieille-Poste, Athis-Mons, Wissous) montre que pour les cinq dernières années ce territoire constitue un volume de marché assez modeste (environ 40 000 m²/an toutes catégories confondues, bureaux, entrepôts ; hôtels, commerces ...). Ceci relativise la notion de pôle d'Orly ; comparé à d'autres centralités franciliennes (QCA, La Défense, Rives de Seine/ Boulogne, Issy...)

EN SYNTHÈSE : VERS UNE REPRISE TRÈS PROGRESSIVE

Les interrogations subsistent pour 2022-23. Un scénario pessimiste ferait état pour 2023 d'un trafic mondial encore **inférieur de 40% à l'année de référence de 2019**.

Pour se rapprocher de la « normale », on parierait davantage sur **2024 et 2025** (IATA, ARC, autorités aéroportuaires londonniennes et ADP). Une nouvelle croissance ? Pas avant 2030 ?

1.2.3 Des paramètres d'ordre environnemental et liés aux avancées technologiques

*L'urgence de la prise en compte des paramètres environnementaux (bruit, émissions de GES, impact CO²) pousse à **activer l'avancement de la R&D** pour améliorer les performances de l'aéronautique. Mais de la R&D à la mise en service, il y a plus qu'un pas et cet écart de temporalité pèse sur les prédictions.*

Des recherches sont déjà avancées (avion hybride, à H², pour les plus petits avions, etc.). C'est du plus long terme, sauf à injecter suffisamment de capitaux dans ces technologies. De nouveaux procédés plus « verts » se font jour et sont testés (H² biosourcé...)

Il ne s'agit plus « d'utopies » en effet. C'est un enjeu fort pour l'emploi et la formation à ces nouvelles compétences. Une nouvelle donne pour la construction aéronautique ? Vers moins d'emplois dans l'aéroport, mais peut-être davantage dans la R&D et l'usine 4.0¹ ?

1.3. Les scénarios pour l'activité aérienne et le devenir de l'aéroport d'Orly

L'Observatoire économique du Val-de-Marne estime les pertes à 2000 emplois directs pour Orly et les plans sociaux toucheraient 8000 salariés ; l'effectif pourrait ainsi **se réduire à 18 000 emplois fin 2021**. L'impact sur les emplois indirects est également très sensible, comme le souligne le Comité de Bassin d'Emploi Sud 94 mais là, aucune visibilité n'existe.

Trois questions clés se posent pour le devenir de l'activité d'Orly :

- « Survie » d'Orly ? Quelle balance avec Roissy CDG ?
- Niveau prévisible d'activité à 5-10 ans ?
- Quels changements dans les modes de fonctionnement, les clientèles et destinations ?
-

Orly est traditionnellement orienté vers les vols intérieurs (à 47%). L'alternative du rail va jouer partiellement pour la France, sur des trajets de Paris à Bordeaux, Lyon ou encore Strasbourg et pour les destinations étrangères proches (Londres, Amsterdam, Bruxelles,

¹ L'automatisation et la numérisation intègrent les processus de conception et de fabrication dans un environnement connecté et immersif...

Genève...) Mais Berlin, Rome ou Vienne sont à 10 h de train... Notons que les vols intérieurs n'ont reculé que de 50 à 55% contre 80-85 % pour les vols internationaux.

⇒ **A court terme, la survie d'Orly passe peut-être par une spécialisation accrue**, avec un centrage plus marqué sur les courts et moyens courriers (Maghreb, Espagne, Portugal, Grèce, Croatie, Allemagne, pays scandinaves). Les longs courriers resteraient alors l'apanage de Roissy CDG.

⇒ **A l'horizon de 5 à 10 ans, quelques repères** pour une projection incertaine figurent dans le tableau chronologique multicritères joint au rapport : évolution du trafic, données sanitaires, innovations technologiques, événements internationaux de type JO, incertitudes et tensions internationales, etc...

DEUX « RENDEZ-VOUS »

- *2026 : stabilisation (temporaire) du niveau d'activité.*
 - *2030 : année charnière, avec d'une part l'arrivée sur le marché de nouveaux types d'appareils mais aussi des contraintes environnementales et climatiques renforcées – voire de nouvelles restrictions aux déplacements.*
- *Un équilibre difficile à maintenir à l'échelle planétaire ...*

2^E PARTIE : IMPACT TERRITORIAL D'ORLY CŒUR DE POLE

L'étude rappelle les définitions essentielles utilisées (pôle d'emploi/bassin d'emploi, pôle de main d'œuvre/bassin de main d'œuvre, aire directe/aire diffuse, taux d'utilité locale d'un pôle...) Elle dresse la « toile de fond » : un bassin d'activités gigantesque et une aire directe d'attraction très modeste.

2.1 - Quelle utilité locale du pôle d'Orly pour son territoire ?

Utilisant le taux d'utilité locale (nombre d'actifs « entrants » habitant un territoire donné, venant occuper un emploi situé dans un pôle, rapporté à la population active occupée de ce territoire) afin d'évaluer l'attractivité des différents pôles d'emplois sur la main-d'œuvre locale, l'étude se base sur les flux domicile-travail de la population active (INSEE, dernier recensement de 2016).

2.1.1 Une analyse des 3 intercommunalités les plus impactées par le pôle d'Orly

Cet ensemble de 48 communes compte 1 117 000 habitants, 548 000 actifs (chômeurs compris), dont 473 000 travailleurs en emploi.

A/ L'intercommunalité « Grand-Orly-Seine-Bièvre » (« T12 »)

Le mauvais score des deux sites spécialisés d'Orly et Rungis n'était pas une surprise, en revanche on aurait pu s'attendre à une forte intensité des échanges avec les deux centres

urbains historiques de Vitry et Ivry-sur-Seine. Or, le contexte socio-économique a beaucoup évolué et l'attractivité de ces deux villes au sein du territoire T12 est devenue très modeste.

*Ainsi, cette analyse confirme que **non seulement Orly, mais l'ensemble des 4 pôles principaux du territoire sont de nature métropolitaine, faiblement enracinés localement.***

Seuls 2,7% des actifs du territoire travaillent dans les communes du Cœur de pôle d'Orly. Les flux sortants vers Paris se montent à près de 28 % de la main-d'œuvre du Grand Orly ayant un emploi, avec en tête, le Quartier Central des Affaires (QCA) avec 23 200 actifs, dont l'attractivité est à la mesure de son poids d'emplois (640 000). Vient ensuite le pôle Bercy-Italie (12^e et 13^e arrondissements, 18 700 actifs), débouché naturel du quadrant sud-est de l'Île-de-France.

L'arrivée du Grand-Paris-Express pourra aussi bien aggraver le caractère dortoir du territoire, que constituer une occasion de revitaliser des pôles historiques en déclin (Vitry-sur-Seine) ou en consolidation (Villejuif, Arcueil...) Tout dépend de la volonté politique de mettre en place des mesures d'accompagnement significatives : implantations d'activités ciblées, en cohérence avec les compétences et qualifications des habitants.

B/ La Communauté d'agglomération « Val d'Yerres Val de Seine » (9 communes de l'Essonne)

Avec un fort déficit en emplois et l'absence de pôle notable, le territoire de la CA est essentiellement consacré à la fonction habitat et aux activités qui y sont liées (services de proximité et à la personne, filières sanitaire et sociale, éducation, emplois publics). Le pôle aéroportuaire d'Orly fournit à la main d'œuvre locale 1458 emplois, soit un taux d'utilité locale de 1,9%. Avec des échanges internes non négligeables (Brunoy, Vigneux, Yerres) et peu d'influence des pôles locaux (Créteil, Évry, Villeneuve Saint-Georges), les flux sortants prédominants vont vers Paris (24%).

C/ Le territoire du « Bassin d'Évry-Courcouronnes » (15 communes de l'Essonne)

Le territoire ainsi défini représente 243 000 habitants, 115 000 travailleurs (dont près de 100 000 en activité) et 103 000 emplois. Il accuse **un déficit de près de 12 000 postes**, attribuable principalement à la situation difficile de Grigny et Ris-Orangis. Le pôle d'Évry présente une **spécificité** administrative, économique, technologique, universitaire et de recherche qui lui confère un rayonnement plus marqué et un niveau d'emploi de la main d'œuvre locale plus élevé (24% d'emploi sur place et attraction sur ce territoire d'Évry et de Corbeil). Le Cœur de pôle d'Orly ne fournit que seulement 2,53% des postes aux actifs du territoire. **Malgré la distance, Paris vient en tête des attractions extérieures** avec 12,8% des actifs.

2.2. Un bassin de proximité de 55 communes et de 820 000 actifs dont 2,4 % travaillent dans le Cœur de pôle

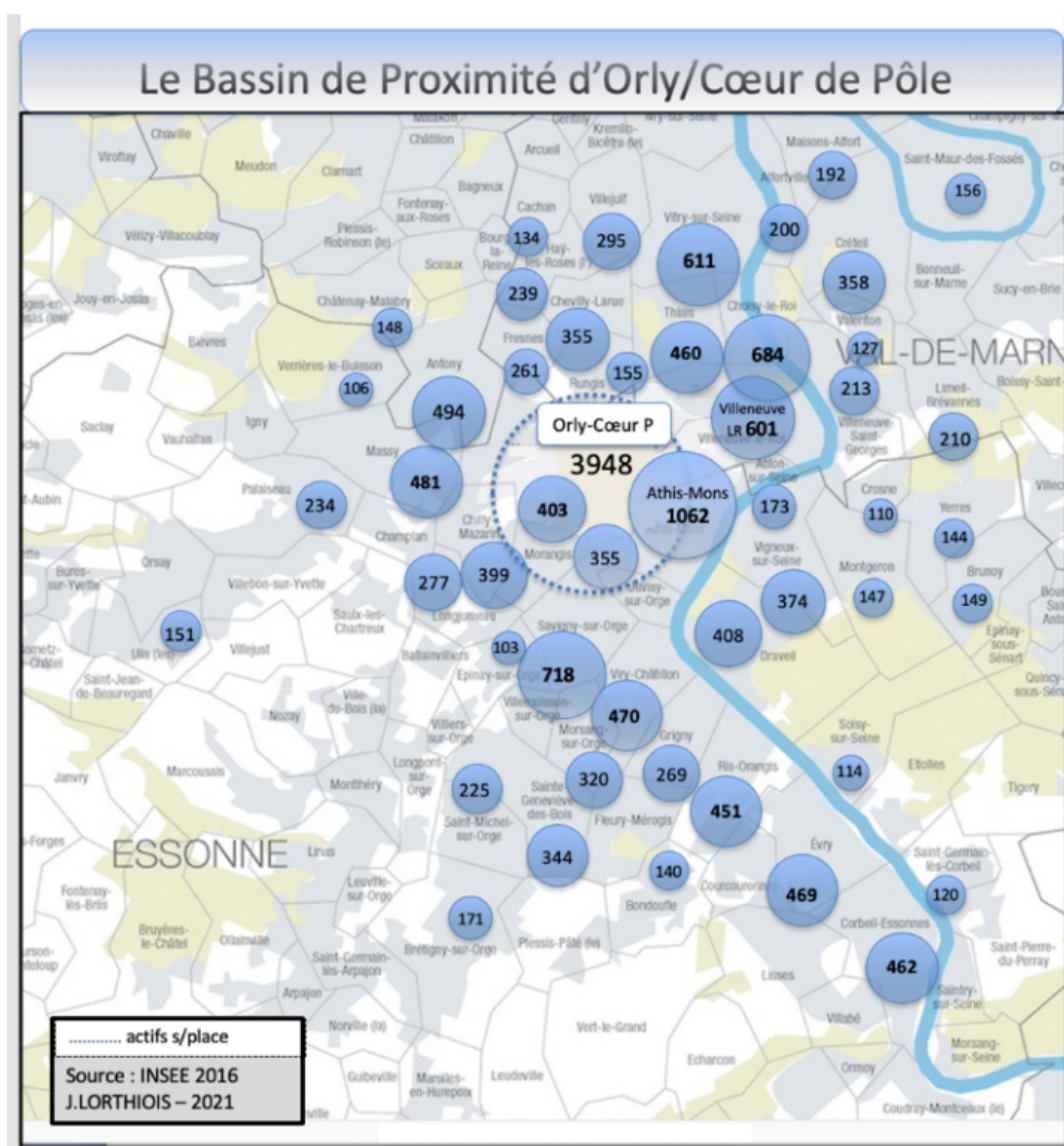
Nous avons redéfini un bassin élargi de proximité (dénommé B2) pour mieux appréhender la hiérarchisation des flux vers le pôle aéroportuaire. On observe qu'en dehors des travailleurs originaires d'Athis-Mons (1062 actifs), aucun flux entrant n'atteint le millier de personnes. Trois communes de proximité dépassent 500 entrants : Savigny-sur-Orge, Choisy-le-Roi, Villeneuve-le-Roi. Sans compter un apport de main-d'œuvre venant de Vitry-sur-Seine.

Au total, le Bassin de proximité « B2 » **alimente en main-d'œuvre 53% des emplois des postes de travail occupés du pôle aéroportuaire** (y compris les 3948 « actifs sur place » du Cœur de pôle). A l'inverse, le pôle d'Orly ne fournit que **2,3 %** des emplois aux travailleurs de son Bassin, soit par conséquent sur son un rôle fort modeste. Au total, les 4 pôles structurants pour le bassin (Orly, Créteil, Évry, Massy) ne parviennent pas à contrebalancer l'attraction de Paris, qui reste prédominante tant pour les communes proches que pour celles les plus éloignées.

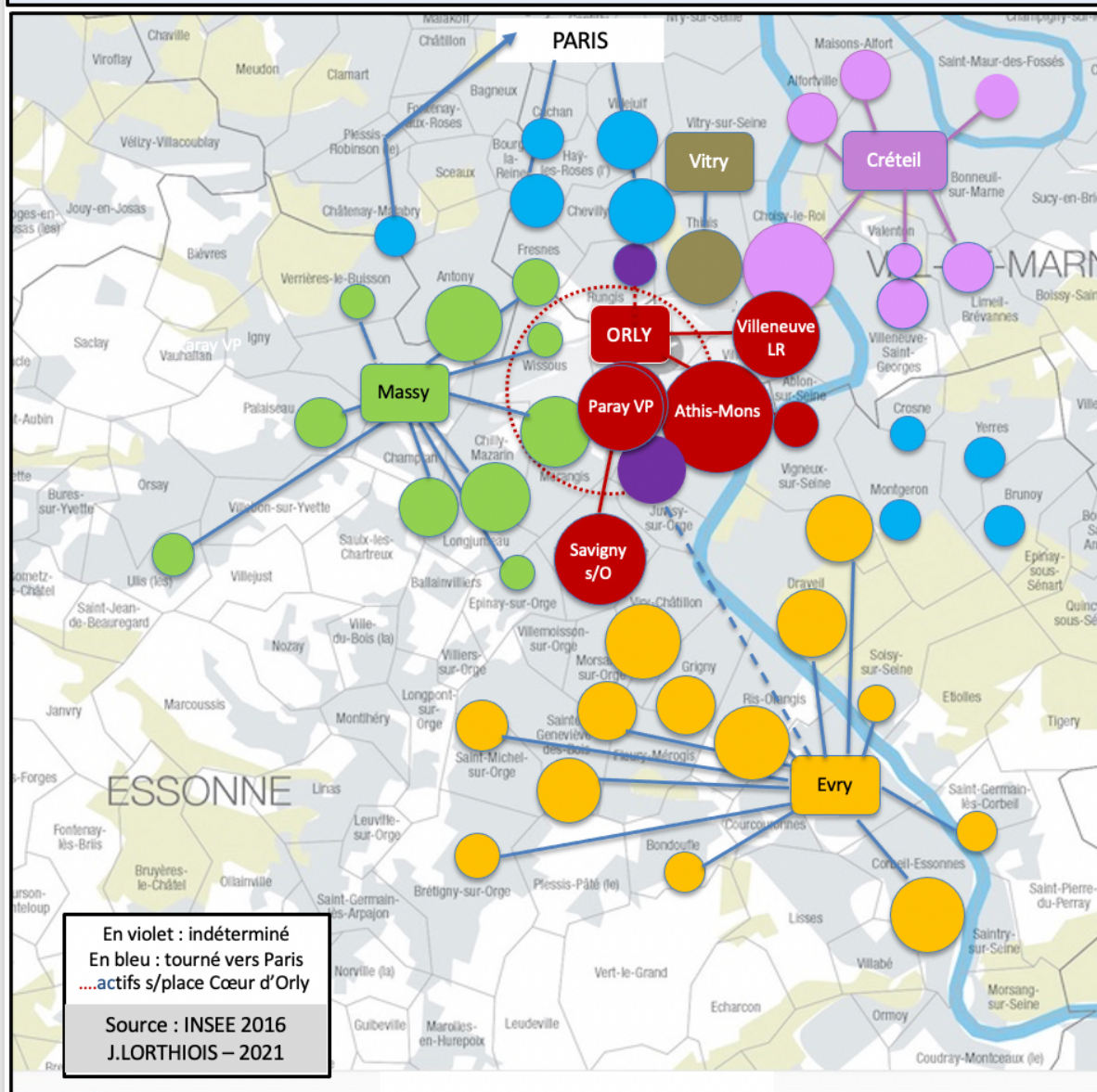
IMPACT DU POLE D'ORLY SUR SON BASSIN DE PROXIMITE

Au total, le pôle aéroportuaire ne fournit que 15300 postes à la population active occupée du territoire, soit 2,3% des postes de travail nécessaires.

Par ailleurs, le mode de transport prédominant est l'automobile (à près de 80% contre 17% pour les transports collectifs). La forte dispersion géographique des lieux de résidence des actifs travaillant dans le périmètre du pôle d'Orly en est une cause essentielle (avec l'importance des horaires décalés).



Les polarités du Bassin de Proximité de Cœur d'Orly



La carte ci-dessous montre les polarités qui s'exercent sur les 55 communes de résidence de la main-d'œuvre du Bassin de proximité d'Orly. On observe à quel point **l'attraction du Cœur de pôle** aéroportuaire est faible : **son influence principale (en rouge) ne s'étend que sur 5 localités adjacentes**. Les autres pôles apparaissent bien plus attractifs : en tête, Évry dont l'influence (en orange) s'exerce au sud, suivie par celle de Massy (en vert) à l'ouest, puis celle de Créteil, (en mauve) centre urbain plus éloigné au nord-est. Les communes en bleu se rattachent à Paris, soit en raison de leur proximité avec la capitale, soit par suite d'une pénurie d'emplois locaux.

3^E PARTIE : MÉTIERS EXPOSÉS, COMPÉTENCES TRANSFÉRABLES ET POTENTIELS DE RECONVERSION

Aujourd'hui, tous les métiers de l'aérien sont touchés et ceci quasiment au même degré.

3.1. Les métiers les plus fragilisés aujourd'hui et à moyen terme dans l'écosystème aéroportuaire

- **Ceux qui vont mieux « résister » :**

La filière sûreté et sécurité avec le renforcement des procédures de contrôle ; et un peu les « cellules santé » au niveau de l'aéroport. Les métiers du fret aérien, également.

- **Les plus impactés durablement :**

- Le Personnel Navigant Commercial (PNC), et pour les Personnels au sol, l'accueil (service escale), les bagagistes, le personnel de piste...
- Les métiers des Transports terrestres (taxis, cars de tourisme, navettes).
- L'Hôtellerie-restauration et l'activité commerciale et de petite restauration (cafés et brasseries) dans l'aérogare.

⇒ **La question des reconversions** se pose dès à présent pour une part des personnels. Or elle ne paraît guère abordée globalement ; peu de réflexions ont été lancées sur le devenir des métiers. Cette démarche paraît inéluctable. Des propositions seraient accueillies favorablement.

3.2. En synthèse, trois scénarios issus de ces réflexions

- **Scénario 1** : lente reprise de l'activité ; le niveau de 2019 retrouvé vers 2024-25 mais guère dépassé.
-
- **Scénario 2** : une reprise plus vigoureuse, contrebalancée par des décrochages temporaires (reprises épidémiques, aléas économiques, difficultés des compagnies, conflits sociaux...)
-
- **Scénario 3** : reprise temporaire compensatoire, suivie d'un plafond et d'une décroissance progressive, accompagnée de mutations dans le fonctionnement du système aérien.

CONCLUSIONS

En premier lieu, le pouvoir « polarisant » du cœur de pôle d'Orly se trouve largement questionné. Et au total, son aire d'influence diffuse couvre une zone extrêmement large, de plus de 600 communes, dépassant vers le sud, les frontières régionales (Eure-et-Loir, Loiret).

En second lieu, l'étude des territoires intercommunaux les plus proches (Grand-Orly Seine Bièvre, Val d'Yerres /Val de Seine, Grand-Paris-Sud partie ouest...) révèle l'effritement de leur structuration urbaine et de leur dynamisme économique. C'est l'aboutissement d'un long processus de désindustrialisation qui n'a pas été contrebalancé, à de rares exceptions près, par une émergence remarquable de nouvelles filières (hormis la santé...). Un nouveau modèle de reconquête reste à promouvoir.

***Les perspectives de reprise aérienne et des emplois demeurent incertaines.** De nouvelles causes de restrictions liées aux défis environnementaux vont émerger, du moins en Europe. L'émergence d'une aviation plus durable risque bien de s'avérer tardive.*

*C'est pourquoi il apparaît essentiel de réfléchir à **restaurer des pôles locaux dynamiques et structurants pour le territoire**. Le chapitre sur la transférabilité des métiers aéroportuaires fournit des pistes pour une reconversion partielle de la main-d'œuvre, en termes à la fois de nouvelles filières d'activités et de nouvelles destinations. Ceci plaide également pour une offre de transports de dessertes locales qui puisse remailler l'espace.*