

Les impacts socio-économiques de l'aéroport d'Orly et de ses projets de développement

Dans notre département de l'Essonne, depuis plus de vingt ans, le bruit et la pollution chimique générés par le trafic aérien croissant d'Orly sont de plus en plus mal supportés par les populations. De plus, celles-ci ont bien conscience que leur santé est menacée.

Le débat s'organise alors autour d'une balance avantages/inconvénients, principalement emplois/nuisances. Et il convient d'observer que les nuisances s'étalent, à des degrés divers il est vrai, sur presque tout le département alors que, du sud profond de celui-ci, les retombées économiques positives sont bien difficiles à discerner.

Les [études disponibles](#) pour chiffrer les avantages économiques, notamment les emplois, générés par le trafic d'Orly étant fortement suspectées de conflit d'intérêt, Essonne Nature Environnement a décidé de faire appel à des économistes indépendants pour éclairer le sujet.

Synthèse

Ce rapport présente les résultats de la première phase d'une étude approfondie des impacts socio-économiques de la plate-forme aéroportuaire d'Orly, reposant sur une méthodologie d'évaluation critique au regard des démarches utilisées le plus souvent dans ce domaine.

Il analyse trois grands thèmes :

- **Les types d'activités et l'évaluation des emplois**

Toutes catégories d'activités de la plate-forme cumulées (y compris commerces, hôtellerie et services divers), le nombre total d'emplois directs d'Orly est estimé à **27 850, arrondis à 28 000 pour 2018 (décomptes ECODEV)** Ce nombre n'a que peu évolué depuis l'an 2000, malgré une croissance conséquente du trafic aérien (+50 % dans la même période), celle-ci tenant pour une part significative au développement des compagnies « low-cost » optimisatrices de main-d'œuvre. Cette faible évolution traduit par ailleurs les gains de productivité, les innovations technologiques et les changements d'organisation dans les différentes fonctions d'un aéroport international (enregistrement des passagers, traitement des bagages, procédures d'inspection et de contrôle, handling, etc.).

- **Les relations entre emplois et actifs et la diffusion territoriale du bassin de main-d'œuvre**

L'étude a identifié un « Cœur de pôle d'Orly » composé de trois communes avec Wissous et Paray-Vieille-Poste, qui cumulent 36 000 emplois en 2016 (Source INSEE), occupés à 11% seulement par les habitants de ces 3 localités.

L'analyse de l'impact territorial du pôle d'Orly révèle une « **aire d'attraction diffuse** » (**zone d'échanges faibles**) gigantesque de plus de 700 communes sur 11 départements, induite par la forte spécialisation de l'emploi sur un nombre restreint de filières. À l'évidence, la dispersion considérable de petits flux d'actifs venant de partout, dans une

énorme diversité d'origines géographiques, ne peut être traitée par une offre de transport lourd. **On constate au contraire une « aire directe » (zone d'échanges intenses) très modeste** : seules trois communes (dont Orly) sont à titre principal dans l'aire d'influence du pôle. C'est pourquoi il a fallu introduire la notion d'un « **bassin d'activités de proximité** », constitué par les 45 communes fournissant les plus gros flux de main-d'œuvre au Cœur de pôle, soit un apport de 14400 actifs, 40% du total des emplois. Mais cette attraction n'est pas suffisante pour jouer un rôle de structuration territoriale sur ce périmètre de proximité et ce faible enracinement local induit une fragilité notable du pôle aéroportuaire, dans ses différentes aires d'influence.

- **Les relations entre les emplois et le trafic aérien**

L'étude est centrée sur les **emplois directs** de l'aéroport, liés à l'exploitation quotidienne, la maintenance des appareils et la gestion des mouvements de passagers et de fret aérien.

Habituellement, les études d'impact des aéroports sur leur environnement économique tentent d'évaluer les **emplois indirects** (approvisionnements et fournitures de tous ordres indispensables au fonctionnement de l'aéroport). Ils sont difficiles à apprécier de manière fine car les prestataires ne sont pas nécessairement locaux ou régionaux et ils fonctionnent sur des secteurs d'intervention variables selon leur spécialité et leur marché.

Par ailleurs, les **emplois induits**, qui découlent en théorie de l'activité économique générée par les dépenses des ménages correspondant aux salaires distribués au titre des emplois directs et indirects, sont très diffus et impalpables.

De même, les **emplois catalytiques** (correspondant à un effet d'entraînement général sur les activités régionales, notamment sur le tourisme, la marche des affaires, les investissements des entreprises, etc.) peuvent certes se concevoir, mais sont très incertains quant à tout effort de mesure. Orly se situant aux franges d'une zone urbaine très dense et proche des portes de Paris, il y a nécessairement pluralité de facteurs d'influence.

Pour l'ensemble de ces emplois soutenus (indirects, induits et catalytiques), leur prise en compte a certes un sens au niveau de la comptabilité nationale – pourvu qu'on soit capable d'éviter les doubles comptes –, mais nombre de ces emplois ne sont pas localisés sur le territoire du donneur d'ordre, tels ceux liés à la fourniture du kérosène ou à l'approvisionnement énergétique des bâtiments de l'aéroport lui-même. **La tentation d'une addition de trois catégories hétérogènes et incertaines, si forte soit-elle, doit par conséquent être évitée.**

Mais c'est surtout l'évolution du ratio entre l'évolution des flux de passagers et celle des emplois directs qu'il importe de mettre en avant. En Île-de-France comme ailleurs en Europe (dont l'étude analyse les évolutions des principaux aéroports : Londres, Amsterdam Schiphol, Madrid Barajas, Frankfort ...), le décrochage entre ces deux courbes est manifeste et le nombre d'emplois directs par million de passagers par an (MPPA) poursuit une baisse engagée depuis déjà près de deux décennies pour se situer en moyenne en dessous des 1000 emplois par million de passagers annuels. Rien ne permet de prédire un renversement de tendance, bien au contraire.

Au total, les prévisions dithyrambiques régulièrement annoncées pour justifier le développement du pôle d'Orly apparaissent fortement sujettes à caution.

Les trois thèmes traités pourront éclairer et orienter les choix stratégiques pour les politiques locales à conduire en matière d'activités et d'emplois à promouvoir.

Le devenir à moyen terme des aéroports de « second rang » des grandes métropoles européennes est à questionner. À cela s'ajoute l'incertitude qui règne aujourd'hui sur les perspectives du transport aérien en général avec la crise sanitaire, qui renforce encore la fragilité de l'ancrage local. **Pour les collectivités territoriales, il serait très imprudent de miser trop fortement sur le développement d'Orly, il faudrait plutôt diversifier l'offre d'activités et d'emplois en valorisant les ressources économiques endogènes et les compétences de la main-d'œuvre du territoire.** En particulier, il paraît opportun d'explorer les potentiels des « emplois présentsiels » de services liés à la population locale, moins soumis aux aléas de la conjoncture et n'induisant pas une forte demande de déplacements.

*

* *

Ce sera l'objet de la deuxième phase de l'étude, qui devra comporter plusieurs volets :

- *Les différents types de scénarios d'évolution possible de l'activité aérienne.*
- *L'identification fine des catégories d'activités, d'emplois et de métiers du territoire, comparées aux compétences et qualifications de la main-d'œuvre locale.*
- *L'analyse des capacités locales de régulation offre/demande en termes de formations.*

Jacqueline Lorthiois Jean-Louis Husson

- *Jacqueline LORTHIOIS, urbaniste et socio-économiste, ancienne conseillère technique en cabinets ministériels et en région dans les domaines Aménagement du territoire, Travail-Emploi et Cohésion sociale. Également Professeure associée à Paris 13 et Paris 8 et auteure de nombreux ouvrages et articles, dont ceux disponibles sur son site www.j-lorthiois.fr.*
- *Jean-Louis HUSSON, économiste, lauréat de la Johns Hopkins University et directeur d'ECODEV CONSEIL (www.economie-territoire-ecodevfrance.com/). Ancien chargé de mission à l'IAU Île-de-France, consultant auprès du secrétariat général de l'OCDE, chargé de cours à Paris 12, Paris 13 et Paris 10 Nanterre.*