

Étude d'impact socio-économique des aéroports
**PARIS-CHARLES DE GAULLE,
PARIS-ORLY
et PARIS-LE BOURGET**

RAPPORT 2017

UTOPIES®



Cette étude a été réalisée par l'équipe Économies locales durables du cabinet de conseil en stratégie et développement durable UTOPIES.

La mise en forme de ce rapport et les éléments graphiques ont été réalisés par l'agence Chap'ti.

SOMMAIRE

4 INTRODUCTION & PÉRIMÈTRE

8 L'impact socio-économique du
GROUPE ADP en France en 2016

11 L'impact socio-économique de l'aéroport
PARIS – CHARLES DE GAULLE

20 L'impact socio-économique de l'aéroport
PARIS – ORLY

29 L'impact socio-économique de l'aéroport
PARIS – LE BOURGET

38 LE RÔLE DES AÉROPORTS DANS L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES

39 1. Une influence déterminante dans les choix de localisation des entreprises

40 2. Un rôle important dans la performance des activités des entreprises

42 3. L'importance des aéroports en matière d'attractivité économique
devrait se maintenir à l'avenir

45 4. La contribution des places aéroportuaires au développement
des territoires franciliens

48 5. L'intégration des populations locales par la formation

50 ANNEXES

51 Précisions sur la méthodologie

55 Précisions sur le modèle LOCAL FOOTPRINT®

57 Principales différences avec les méthodologies précédentes

58 Contacts & remerciements

59 Bibliographie

INTRODUCTION & PÉRIMÈTRE

UN CONTEXTE EN FORTE MUTATION

Les plateformes aéroportuaires de Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly et Paris - Le Bourget ont un poids économique considérable :

- **97 millions de passagers accueillis en 2016 (66 millions pour Paris-Charles de Gaulle et 31 millions pour Paris-Orly),**
- **2^e groupe aéroportuaire européen pour le trafic de passagers,**
- **1^{er} groupe européen pour le fret, le courrier et l'aviation d'affaires,**
- **croissance de 1,8 % de 2015 à 2016.**

Constructeur, aménageur et exploitant de ces plateformes, le Groupe ADP contribue de façon déterminante à l'attractivité et à la compétitivité socio-économique régionale et nationale.

Comme le rappelle le SRDEII de la région Île-de-France¹ ou encore le projet du futur Grand Paris, le rayonnement économique au niveau mondial, aligné sur ces défis d'attractivité et de compétitivité du territoire francilien, est clé pour les décennies futures. En conséquence, des évolutions majeures du fonctionnement et du rôle économique et social des infrastructures franciliennes (nouvelles gares, nouveaux flux, nouveaux pôles d'attractivité etc.) et donc une redistribution des cartes de l'attractivité locale et de la compétitivité est à prévoir et à évaluer.

Dans ce contexte, le Groupe ADP a souhaité mieux comprendre et qualifier les emplois directs des aéroports parisiens, mais aussi analyser et quantifier les retombées liées à leurs activités, en termes d'emplois soutenus et de contribution au PIB dans les territoires d'influence, et au-delà.

OBJECTIFS DE L'ÉTUDE 2016

PRINCIPAUX OBJECTIFS SUIVANT LE CAHIER DES CHARGES INITIAL

✓ Empreinte socio-économique élargie

Quantification du poids économique brut des 3 aéroports parisiens. Il s'agit d'évaluer l'ordre de grandeur des impacts socio-économiques directs, indirects, induits des aéroports franciliens, ainsi que les impacts catalytiques liés aux dépenses touristiques, en quantifiant majoritairement la contribution au PIB et les emplois soutenus dans les zones d'influence, les départements, la région Île-de-France et la France.

Évaluation de la contribution de chaque grand domaine d'activité (passager et cargo).

✓ Emplois directs et territoires

Quantification des emplois directs par grands secteurs, classification des sociétés implantées, focus sur les catégories d'emplois, l'âge, les catégories socio-professionnelles et mise en évidence du rôle de la formation professionnelle.

Détermination de la répartition des actifs aéroportuaires dans les communes des zones d'influence.

✓ Attractivité du territoire par la proximité d'un aéroport

Évaluation du poids de la proximité de l'aéroport dans le choix d'implantation des entreprises, sur les aéroports, à Paris ou aux environs et dans le cadre du Grand Paris.

Poursuivant les travaux enclenchés en 2012 lors de l'étude d'impact socio-économique du Bipe², puis les recensements annuels effectués par le Groupe ADP³, cette étude dénombre les emplois directs sur les trois plateformes pour l'année 2016 et en précise les différentes caractéristiques. Elle évalue également – grâce à l'outil LOCAL FOOTPRINT® développé par Utopies – le poids socio-économique brut des trois aéroports, aux niveaux local, régional et national en modélisant le plus finement possible ses activités directes pour estimer ses impacts indirects, induits, et catalytiques élargis.

L'actualisation régulière de ces évaluations permettra de surcroît au Groupe ADP de mieux appréhender les mutations socio-économiques de ses activités et de mieux répondre aux ambitions d'attractivité de la Région Île-de-France.

1. Région Île-de-France, Stratégie régionale pour la croissance, l'emploi et l'innovation – décembre 2016
 2. Bipe, Impact socio-économique des aéroports parisiens – 2012
 3. ADP, Observatoire des métiers, Recensement Emplois – 2015

MÉTHODOLOGIE MISE EN ŒUVRE POUR QUANTIFIER LES RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES D'UNE PLATEFORME AÉROPORTUAIRE

La méthodologie de l'étude est synthétisée ci-dessous. Des précisions supplémentaires sont explicitées en annexe.

Les différents types d'impacts évalués

De manière générale, les impacts sont retraduits de deux manières distinctes :

- **les emplois soutenus**⁴, qui sont à temps plein et à 100 % du fait de l'activité aéroportuaire, et
- **la somme des valeurs ajoutées des secteurs impactés** (que l'on peut traduire en « contribution au PIB »).

Sauf précision spécifique, les résultats de l'étude d'impact, traduits par les emplois soutenus et la contribution au PIB, correspondent à la somme des impacts directs, indirects, induits et catalytiques.

IMPACTS « DIRECTS »

Ce sont les impacts en lien direct avec l'exploitation d'une plateforme aéroportuaire et situés à sa proximité immédiate. On retrouve par exemple le transport aérien, les services aéroportuaires, les commerces, les hôtels, la restauration, les services de sûreté et de sécurité, le fret et la messagerie, les services publics, etc.

IMPACTS « INDIRECTS »

Les activités « directes » d'une plateforme passent des commandes de biens et services à leurs fournisseurs. Pour répondre à ces commandes, ces entreprises vont réaliser à leur tour des commandes auprès de leurs propres fournisseurs, et ainsi de suite dans toute l'économie jusqu'à ce que les effets ricochets s'estompent dans l'économie française. Ainsi, les impacts indirects sont tous les impacts générés par les entreprises directes dans toute la chaîne de fournisseurs (du rang 1 à n).

IMPACTS « INDUITS »

Les activités directes et indirectes, en versant des salaires à leurs employés et des impôts et taxes à l'administration publique, poussent d'autres acteurs économiques à dépenser. Ces dépenses génèrent dans l'économie des impacts induits, dont on peut distinguer 2 types :

- Les impacts induits par la consommation des ménages, liés aux salaires versés : les emplois directs et indirects soutenus perçoivent des salaires qui vont donc soutenir la consommation des ménages sur les territoires de présence. Cette consommation met elle-même en œuvre une chaîne de fournisseurs et génère de l'activité dans les tissus économiques.
- Les impacts induits par les dépenses des administrations publiques, liés aux impôts et taxes versés par les entreprises et leurs employés directs et indirects.

Les retombées de ces flux (sous forme d'achats et autres dépenses, de salaires versés aux employés, et de taxes & impôts versés aux pouvoirs publics) sont estimées en termes d'emplois soutenus (mesurés en Équivalent Temps Plein) et de richesse économique générée (mesurée par la contribution en euros au PIB), dans les territoires analysés de l'économie française.

IMPACTS « CATALYTIQUES » LIÉS AU TRAFIC PASSAGER

Les impacts catalytiques correspondent aux retombées socio-économiques dont les dépenses des touristes d'affaires et de loisirs transitant par les aéroports parisiens sont à l'origine. Les impacts catalytiques sont décorrélés des impacts directs, indirects et induits liés à l'exploitation d'une plateforme aéroportuaire. Ils peuvent également être analysés selon différents types :

- Les impacts catalytiques directs, qui se situent dans les premières entreprises « touchées » par les dépenses des touristes : hôtels, restaurants, commerces, loisirs, transports, etc.
- Les impacts catalytiques indirects, qui se situent dans toute la chaîne de fournisseurs consécutive aux impacts catalytiques directs.
- Les impacts catalytiques induits, qui sont générés par la consommation des ménages (via les employés des impacts catalytiques directs et indirects) et par les dépenses des administrations publiques (via les impôts et taxes versés par les entreprises et employés des impacts catalytiques directs et indirects).



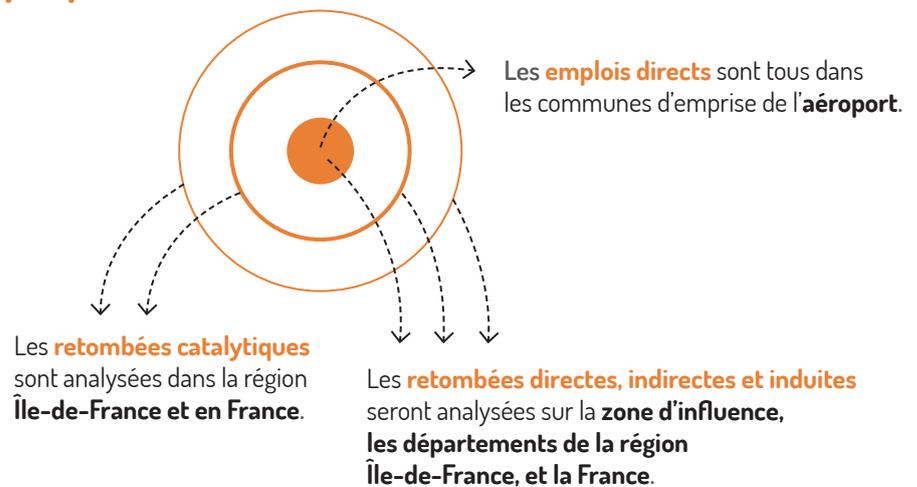
Pour obtenir une profondeur d'analyse pertinente, l'étude d'impact a été menée grâce à l'outil **LOCAL FOOTPRINT**[®], développé par le cabinet Utopies.

Cet outil reproduit l'économie française de la manière la plus vraisemblable possible, en s'appuyant sur les techniques de tables Entrées-Sorties territorialisées les plus abouties. En reproduisant les liens de 380 secteurs d'activité distincts selon la statistique locale dans chaque zone et départements analysés, l'ordre de grandeur des retombées socio-économiques directes, indirectes et induites peut ainsi être estimée en lien avec la spécificité du tissu économique local.

⁴ Emplois soutenus: salariés et non-salariés, privés et publics, exprimés en Équivalent Temps Plein, tenant compte du nombre d'heures normalement travaillées par une personne pendant un an dans le secteur concerné.

Les différents périmètres géographiques

Chaque aéroport influence les territoires environnants de manière bien spécifique. Sans pouvoir à ce stade analyser l'ensemble des retombées par commune, il a été crucial de quantifier le plus finement possible les retombées moyennes par territoire, et de définir deux zones pour associer emplois soutenus et cartographie du territoire : communes d'emprise (les communes d'emprise foncière de l'aéroport, et dans lesquelles travaillent les emplois directs) et zone d'influence (les communes qui « entourent largement » l'aéroport et sur lesquelles l'aéroport a une influence socio-économique importante).



PÉRIMÈTRE DE L'ÉTUDE

Conformément au cahier des charges fixant le périmètre et les objectifs de l'étude, il est important de rappeler que cette étude n'a évalué qu'une partie des conséquences de l'activité des aéroports sur son environnement. L'étude ne mesure ainsi pas (de manière non exhaustive) :

- les coûts évités pour la société (par exemple ceux liés au transfert de connaissance et savoir entre pays éloignés, etc..)
- certains impacts catalytiques (par exemple ceux liés à l'investissement à long terme, à la connectivité et à l'augmentation de la productivité permise par les structures aéroportuaires)
- les coûts engendrés par l'activité aéroportuaire pour la société dans son ensemble, à savoir :
 - › les effets sur la santé liés au bruit et à la pollution de l'air,
 - › les impacts sur le plan environnemental et notamment la contribution au dérèglement climatique,
 - › les conséquences socio-spatiales de l'activité aéroportuaire, notamment la perte de valeur de certains territoires.
- les cannibalisations éventuelles des plateformes aéroportuaires sur d'autres secteurs d'activités (le fait que certaines retombées liées au trafic aérien sont « prises » à d'autres secteurs comme le ferroviaire par exemple)
- les retombées financières liées aux missions de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) attribuables au Groupe ADP (hors prise en compte des emplois directs sur les plateformes)
- les retombées socio-économiques consécutives au fret aérien dans l'économie française
- les effets de l'activité aéroportuaire liés aux dépenses des passagers français à l'étranger, et leurs impacts socio-économiques nets éventuels si ceux-ci devaient rester sur le sol français.

Tant par le périmètre choisi, que par la méthode statistique utilisée qui reproduit de manière moyenne chaque secteur d'activité, il convient d'utiliser les résultats présentés ci-dessous avec prudence et discernement.

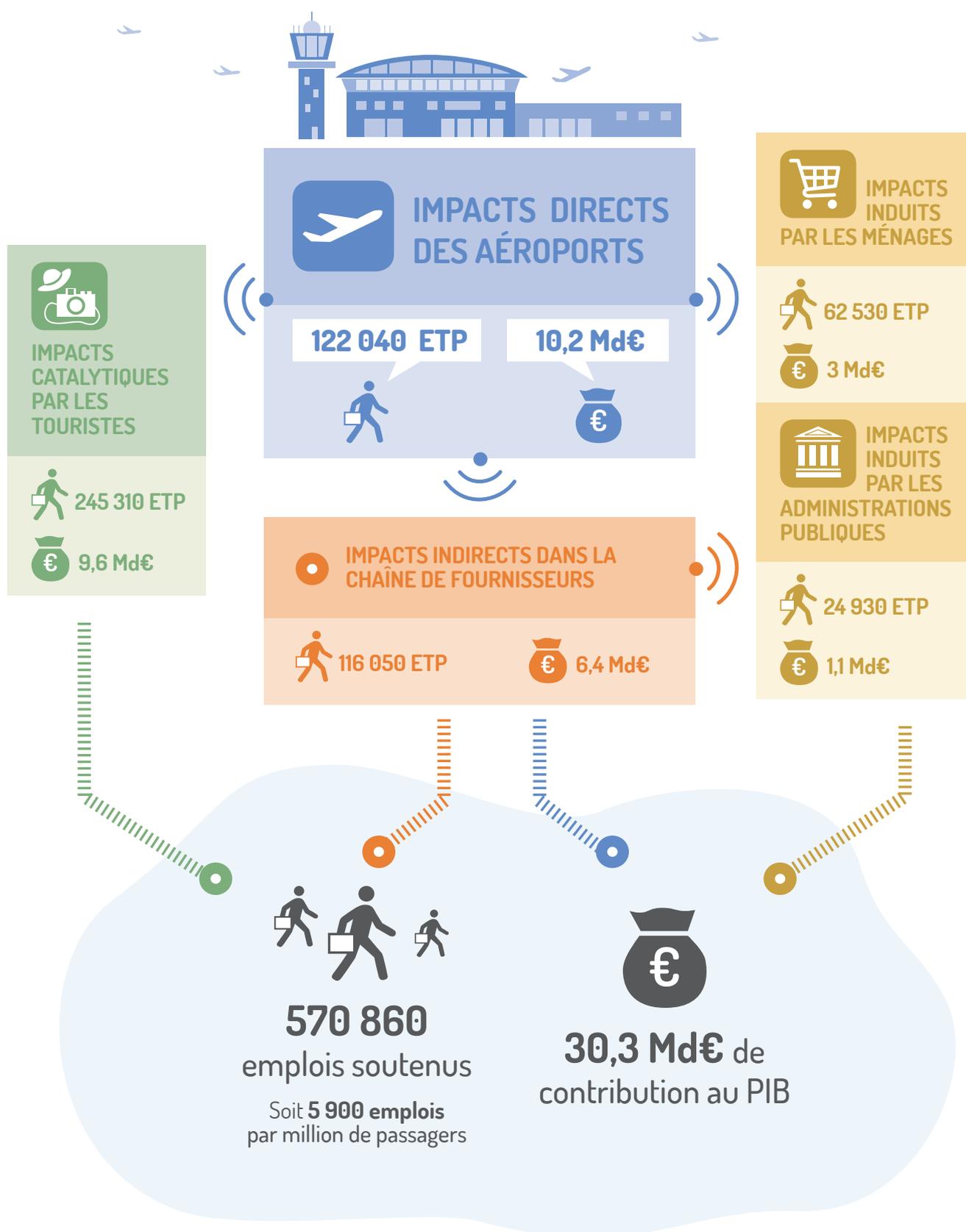
L'IMPACT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU **GROUPE ADP** EN FRANCE EN 2016

L'empreinte socio-économique du Groupe ADP a pour objectif de quantifier et d'analyser les retombées sur l'emploi et la création de richesse liées à l'activité des trois aéroports : Paris – Charles de Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget. Ces retombées, évaluées pour l'année 2016, sont détaillées par types d'impacts – directs, indirects, induits et catalytiques – par secteurs économiques et à différentes mailles géographiques.

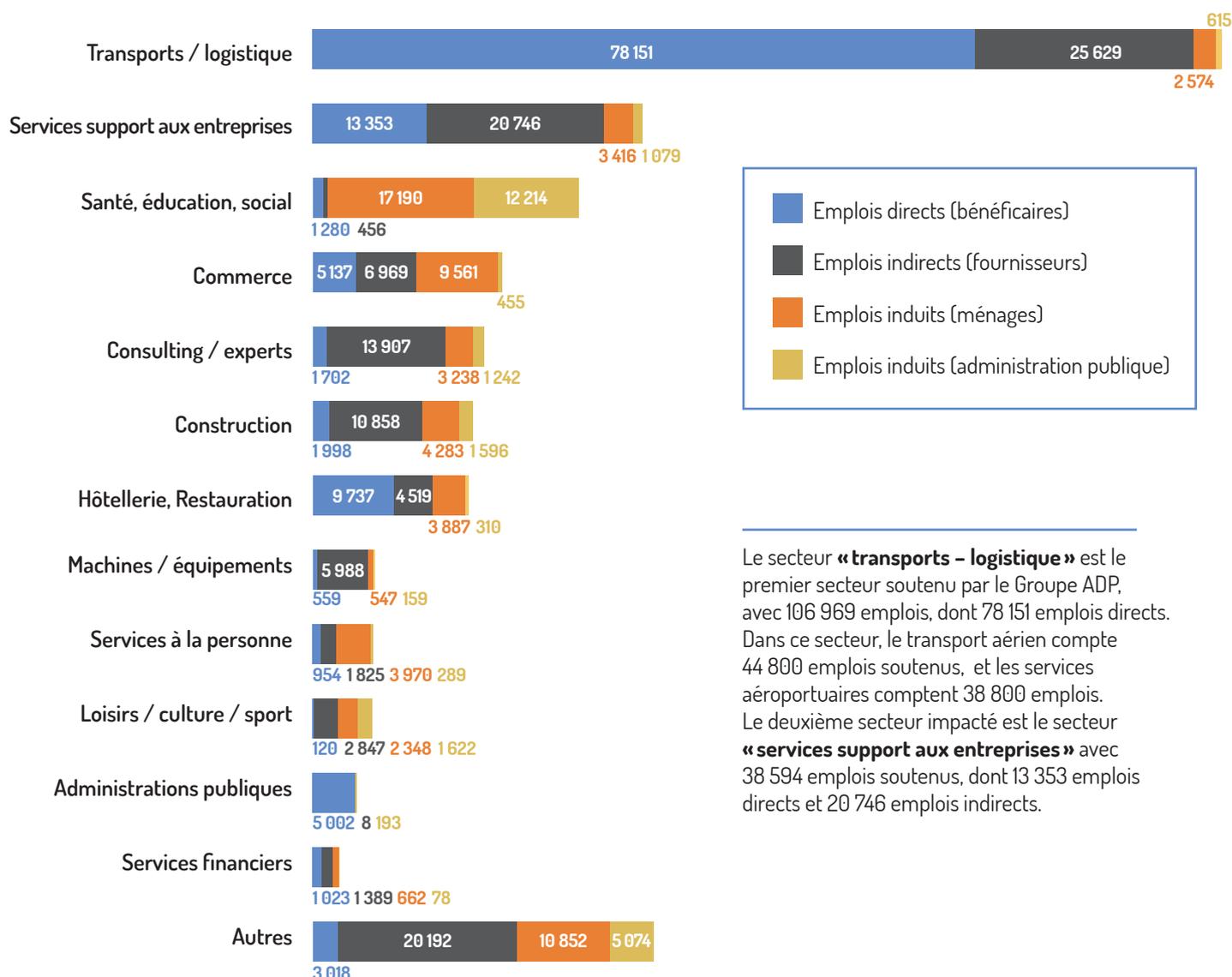
Le Groupe ADP a soutenu en 2016 en France 570 860 emplois, soit 2,2 % de l'emploi en France et 30,3 Md€ de création de richesse, soit 1,4 % du PIB français. Notons que 22 % des retombées en emplois sont des emplois directs, et 20 % des emplois soutenus sont dans la chaîne de fournisseurs française. Les retombées induites par la consommation des ménages et la fiscalité des entreprises directes et indirectes représentent 15 % des emplois soutenus. Enfin, les retombées liées aux dépenses des touristes représentent 43 % des retombées totales en emplois.

RETOMBÉES SOCIO-ÉCONOMIQUES POUR LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

83 % des 570 860 emplois soutenus en 2016 par le Groupe ADP se situent dans la région Île-de-France, soit 473 800 emplois. Cela représente près de 8 % de l'emploi en IDF et démontre le poids considérable du Groupe ADP dans cette région. Les emplois directs se situent à 100 % en Île-de-France. Plus de 87 % des emplois indirects comptabilisés dans l'étude sont localisés en Île-de-France. Pour les emplois catalytiques, la part située en Île-de-France est de 72 %.

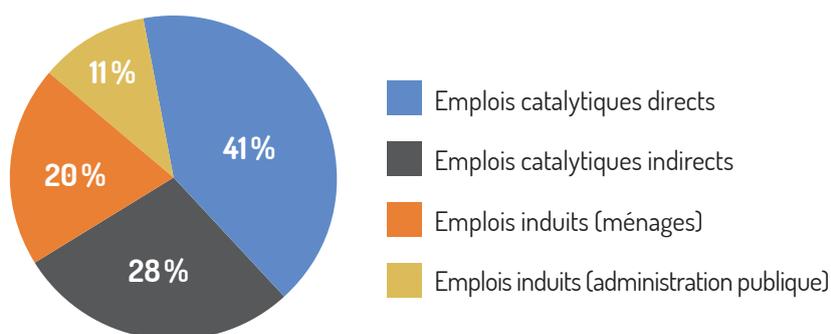


RÉPARTITION SECTORIELLE DES EMPLOIS SOUTENUS PAR LE GROUPE ADP (hors emplois catalytiques)



Le secteur « transports – logistique » est le premier secteur soutenu par le Groupe ADP, avec 106 969 emplois, dont 78 151 emplois directs. Dans ce secteur, le transport aérien compte 44 800 emplois soutenus, et les services aéroportuaires comptent 38 800 emplois. Le deuxième secteur impacté est le secteur « services support aux entreprises » avec 38 594 emplois soutenus, dont 13 353 emplois directs et 20 746 emplois indirects.

RÉPARTITION PAR TYPE D'IMPACT DES EMPLOIS CATALYTIQUES SOUTENUS PAR LE GROUPE ADP

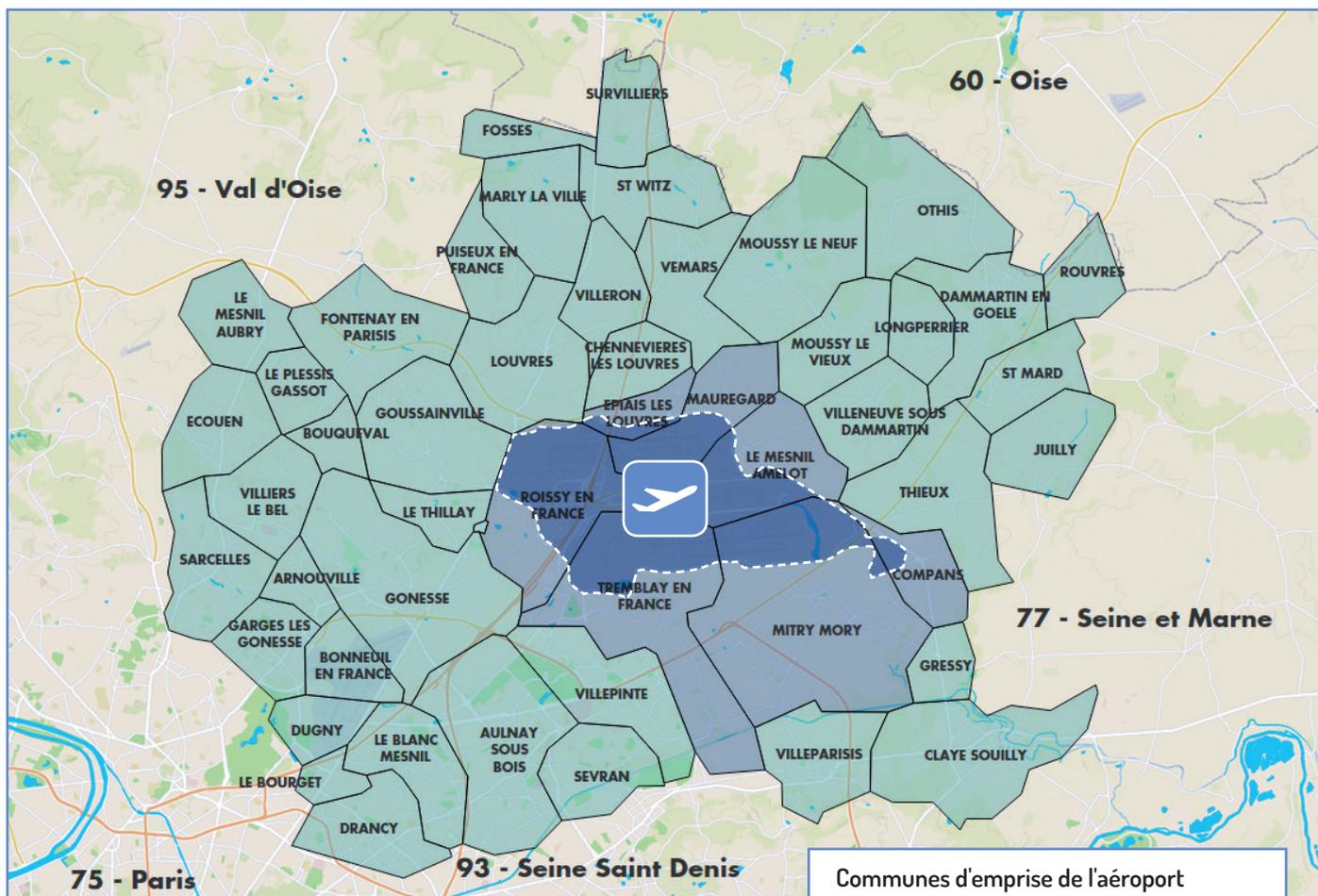


41% des emplois soutenus par les dépenses des touristes d'affaires et de loisirs sont des emplois catalytiques directs, c'est-à-dire dans les entreprises directement touchées par les dépenses touristiques : hôtels, restaurants, commerces, loisirs, transports, etc.

L'IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE DE **L'AÉROPORT PARIS-CHARLES DE GAULLE**

Analyse des retombées directes, indirectes, induites et catalytiques en emplois et création de richesse par secteur économique et zone géographique générées par l'aéroport dans l'économie française en 2016.

COMMUNES D'EMPRISE ET ZONE D'INFLUENCE DE L'AEROPORT PARIS - CHARLES DE GAULLE

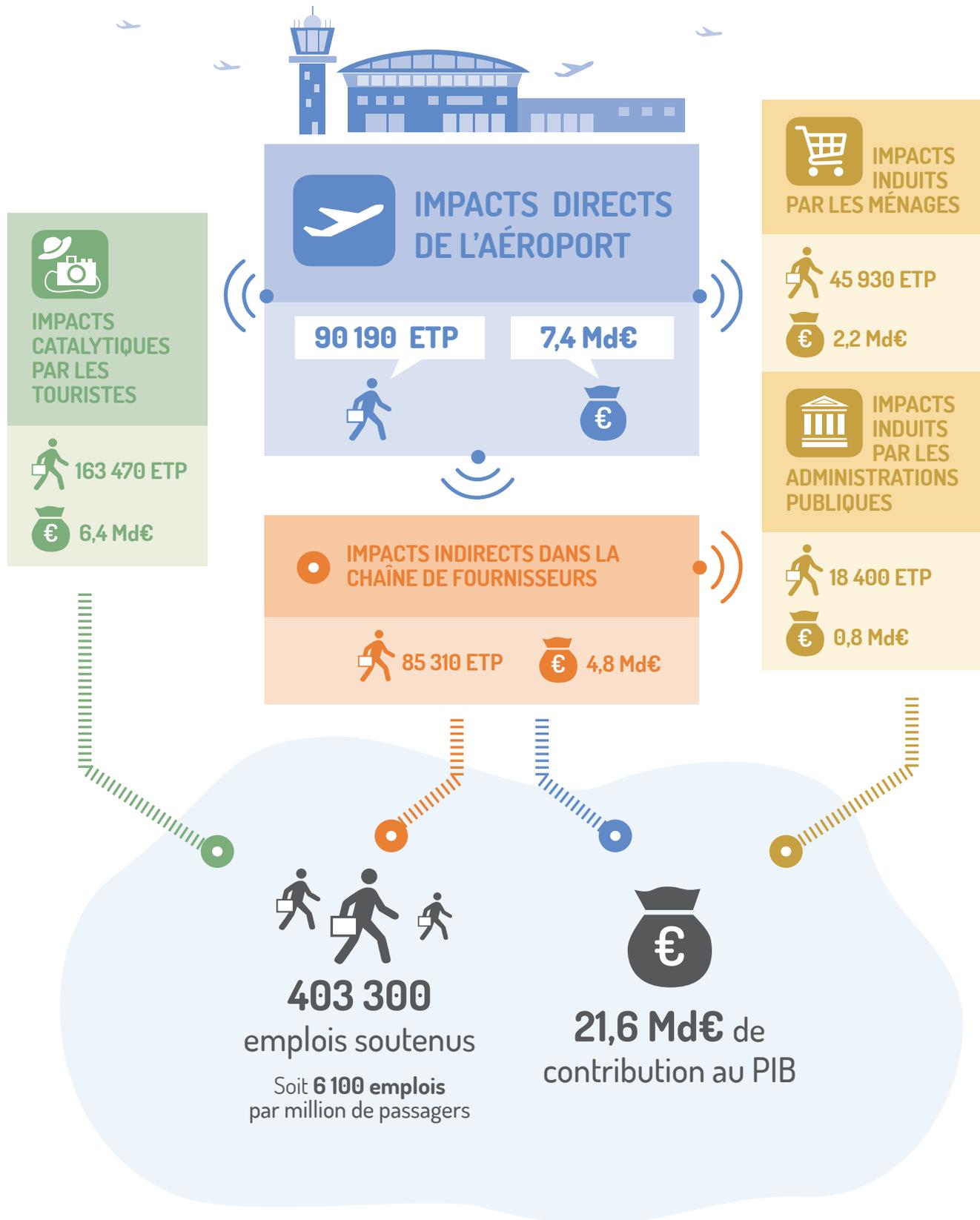


Communes d'emprise de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle :

- ▶ Compans
- ▶ Épiais-les-Louvres
- ▶ Le Mesnil-Amelot
- ▶ Mauregard
- ▶ Mitry-Mory
- ▶ Tremblay-en-France
- ▶ Roissy-en-France

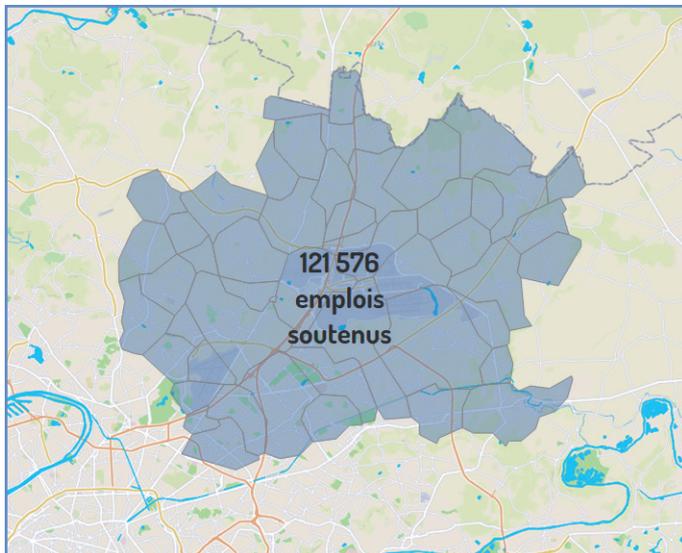
La zone d'influence regroupe l'Établissement Public Territorial "Paris Terres d'Envol" et la Communauté d'agglomération "Roissy Pays de France" soit 50 communes.

En 2016, l'aéroport Paris - Charles de Gaulle a soutenu 403 300 emplois en France, soit 70,6% des emplois soutenus par le Groupe ADP, et 21,6 Md€ de richesse, ce qui représente 71% de la création de richesse soutenue par le Groupe ADP. On dénombre 90 190 emplois directs et 85 310 emplois indirects, soit respectivement 22% et 21% du total des retombées en emplois. Les retombées induites par la consommation des ménages et la fiscalité des entreprises directes et indirectes représentent 16% des emplois soutenus. Enfin, les retombées catalytiques représentent 41% des retombées totales en emplois.



NOMBRE D'EMPLOIS SOUTENUS DANS LA ZONE D'INFLUENCE

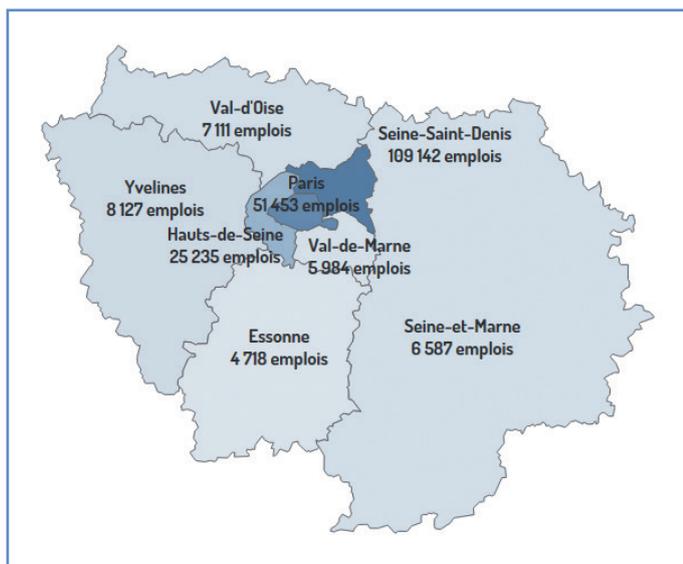
(hors emplois catalytiques)



- ▶ **121 580 emplois** sont soutenus (hors impact catalytique) dans la zone d'influence de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle.
- ▶ Cela représente **21% de la totalité des emplois** de la zone d'influence de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle.

RÉPARTITION DES EMPLOIS SOUTENUS EN ÎLE-DE-FRANCE, PAR DÉPARTEMENT

(hors emplois catalytiques)

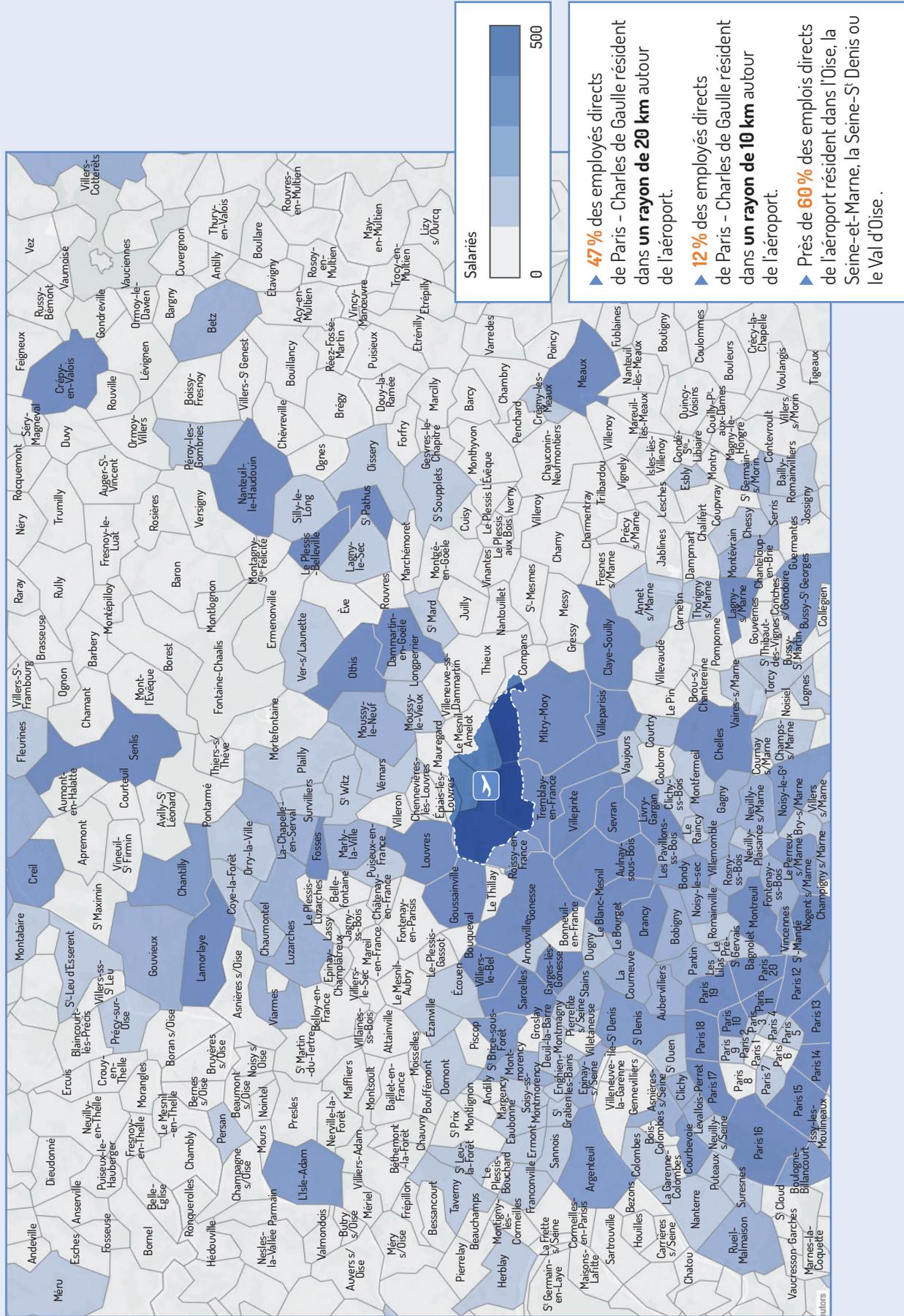


- ▶ **91% des emplois** soutenus par Paris - Charles de Gaulle en France se situent en Île-de-France, soit **218 360**.
- ▶ La **Seine-Saint-Denis** est le département le plus impacté en nombre d'emplois avec 109 140 emplois, soit **50% des emplois** soutenus par l'activité de l'aéroport dans la région.

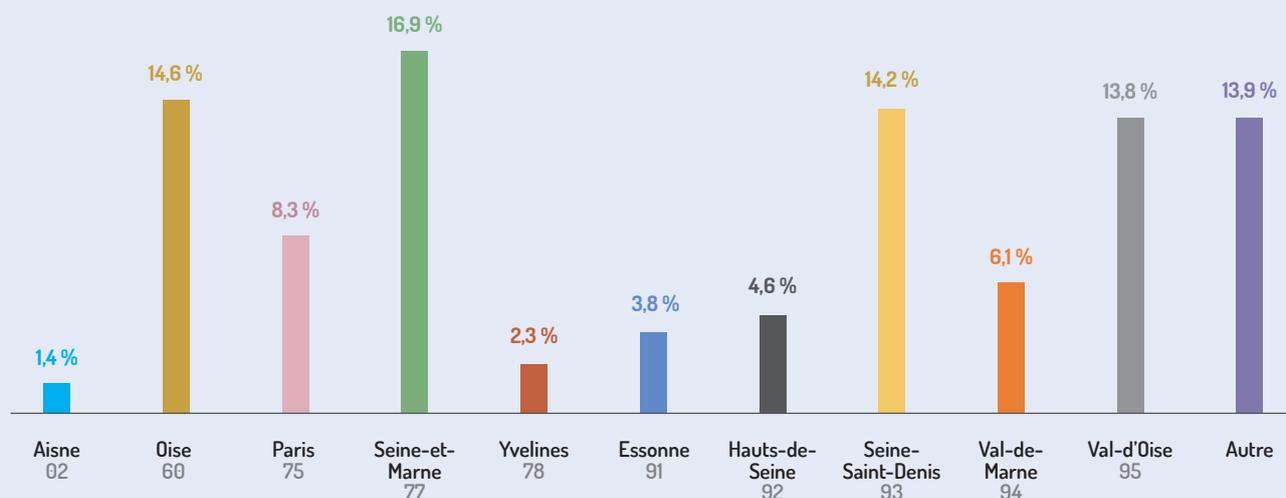


LES EMPLOIS DIRECTS DE PARIS - CHARLES DE GAULLE

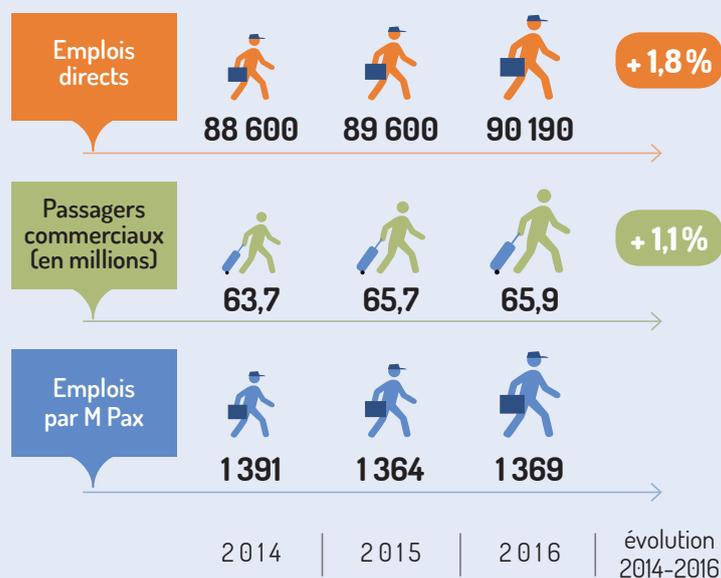
LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOIS DIRECTS PAR COMMUNE



LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOIS DIRECTS PAR DÉPARTEMENT



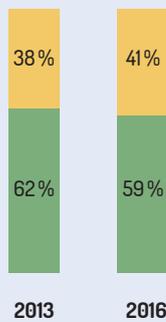
ÉVOLUTION DES EMPLOIS DIRECTS ET DU TRAFIC PASSAGER



Depuis 2014, le nombre de passagers a progressé de 2,1 M à Paris – Charles de Gaulle alors que dans le même temps, le nombre d'emplois directs a progressé de 1 590 ETP. Ainsi par simple rapprochement du trafic passager et de l'emploi direct, on peut déterminer que 1 000 passagers supplémentaires ont généré 0,77 emploi direct sur cette période. Il faut néanmoins rester prudent sur l'interprétation et la comparaison de ce ratio avec d'autres aéroports, en effet il varie en fonction de la taille de l'aéroport, du nombre de passagers en connexion, des compagnies aériennes (low cost, basées), et enfin des gains de productivité potentiels liés à la transformation numérique en cours dans les secteurs en liens directs avec les plateformes aéroportuaires. Il faudrait également analyser la courbe de création d'emplois en fonction des évolutions des plateformes aéroportuaires, sur plusieurs années pour appréhender l'interdépendance « trafic passagers – emplois directs » avec plus de certitudes.

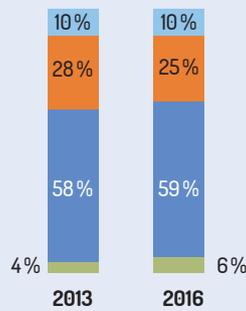
TYPLOGIE DES EMPLOIS DIRECTS

GENRE



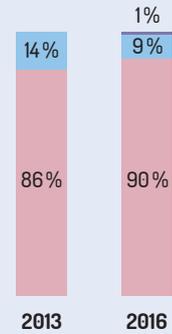
■ Femmes
■ Hommes

ÂGE



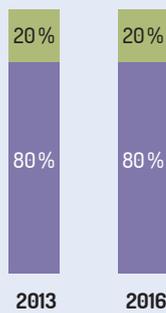
■ Moins de 26 ans ■ De 45 à 54 ans
■ De 26 à 44 ans ■ Plus de 55 ans

MODE DE TRANSPORT



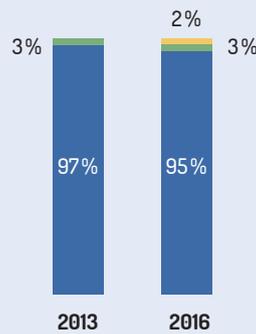
■ Autres ■ Voiture
■ Transports en commun

HORAIRES



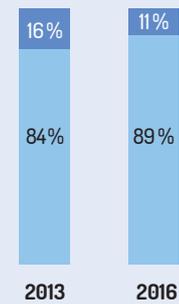
■ Administratifs
■ Décalés

TYPE DE CONTRAT



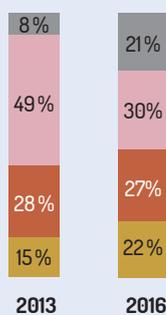
■ CDI ■ CDD
■ Autres, dont alternance

DURÉE DE TRAVAIL



■ Temps plein
■ Temps partiel

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



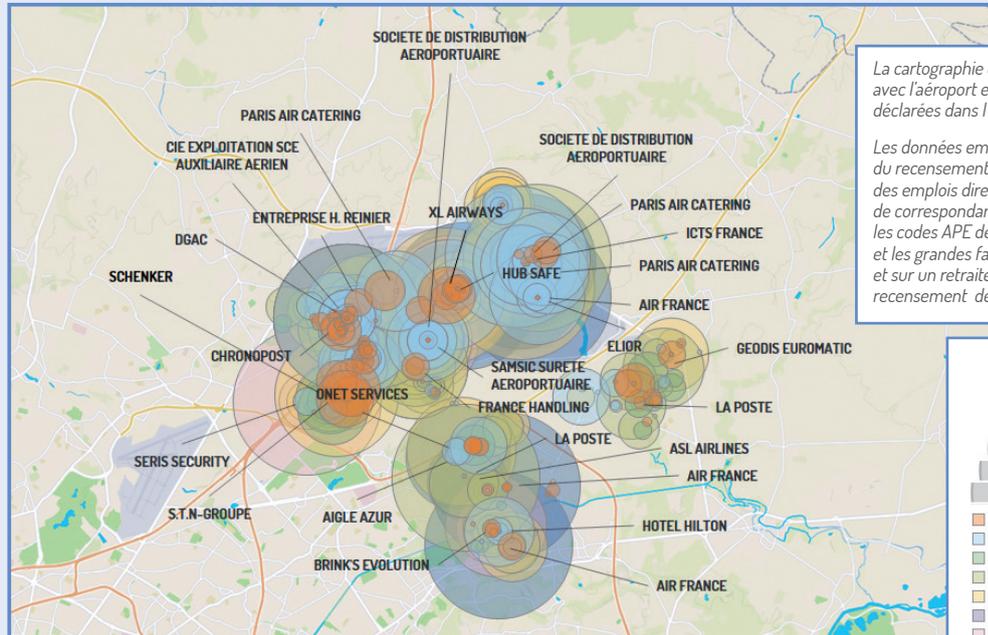
■ Cadres ■ Employés
■ Maîtrises ■ Ouvriers

La typologie des emplois directs est déterminée à partir des données déclaratives des entreprises ayant répondu à l'enquête 2017, basée sur les données au 31/12/2016, à l'exception des analyses sur les catégories socio-professionnelles et la distribution des âges réalisées à partir de moyennes sectorielles (source Insee).

Les données 2013 sont issues du recensement de l'emploi aéroportuaire Groupe ADP, (dernière actualisation de la typologie des emplois directs).

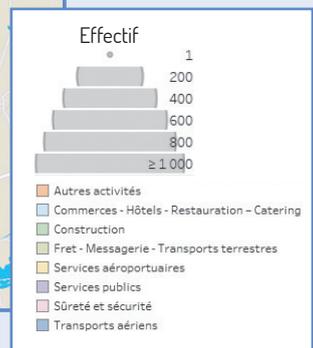
ÉTABLISSEMENTS EN LIEN DIRECT AVEC PARIS - CHARLES DE GAULLE

CARTOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LIEN DIRECT AVEC L'AÉROPORT PARIS - CDG



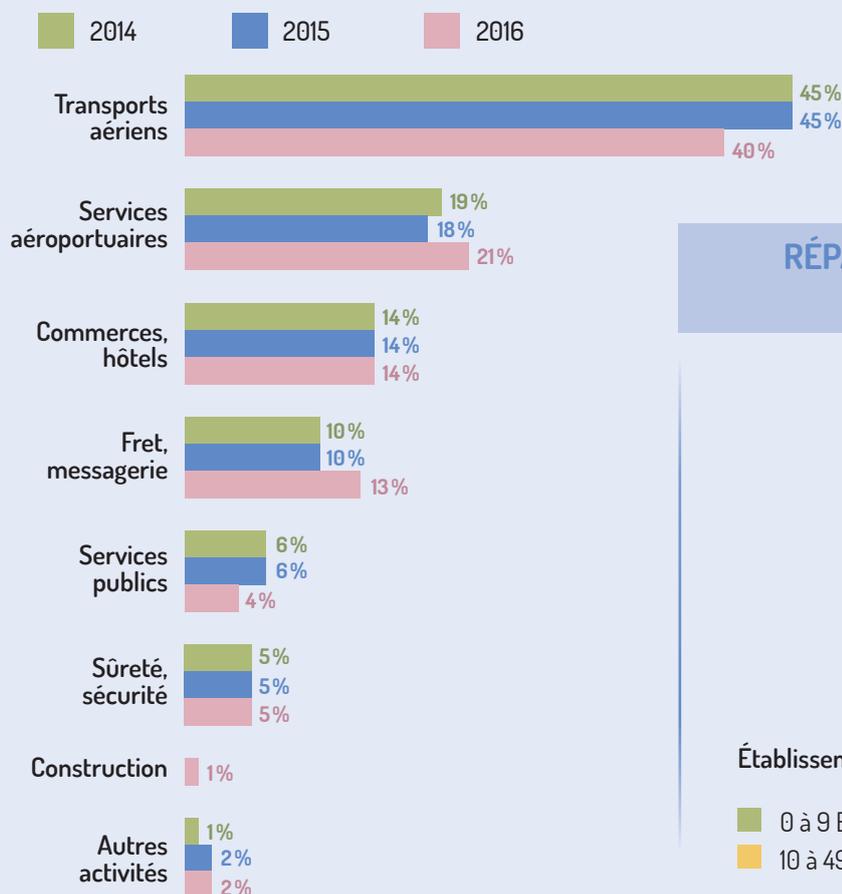
La cartographie des établissements en lien direct avec l'aéroport est basée sur l'analyse des adresses déclarées dans l'Open Data Insee Sirène®.

Les données emplois 2014 et 2015, sont issues du recensement de l'emploi 2015. La sectorisation des emplois directs se base sur une table de correspondance (disponible en annexe) entre les codes APE des établissements directs et les grandes familles d'activités aeroportuaires et sur un retraitement manuel basé sur le recensement de l'emploi 2015.

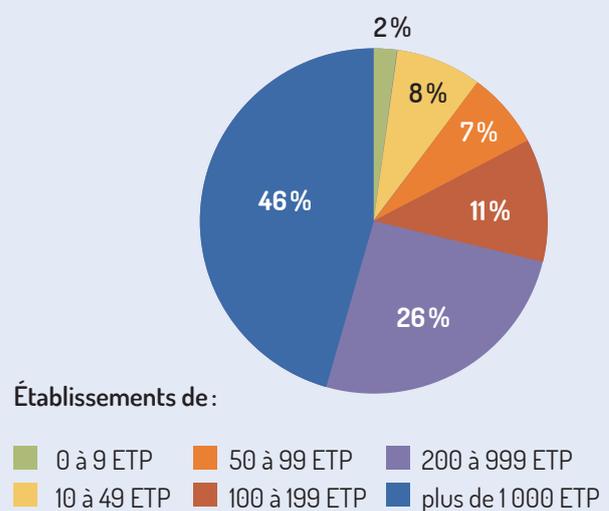


1 243, c'est le nombre d'établissements employeurs directs (avec au moins 1 employé) situés dans la zone d'emprise de Paris - Charles de Gaulle.

RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ



RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT



LES RETOMBÉES CATALYTIQUES DE PARIS - CHARLES DE GAULLE

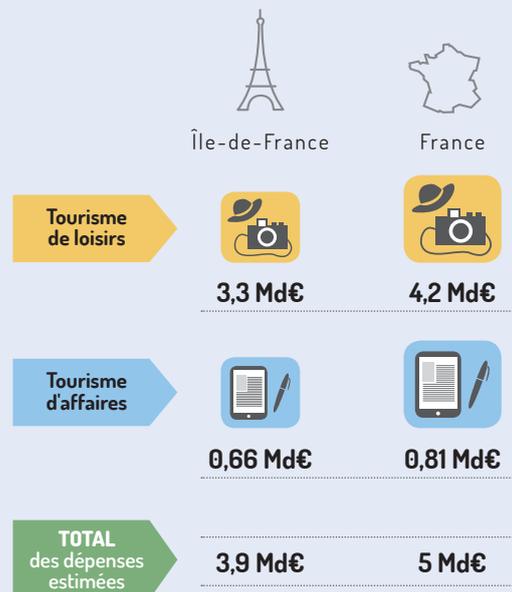
LIEN ENTRE L'AÉROPORT PARIS - CHARLES DE GAULLE ET LE TOURISME

Avec près de 66 millions de passagers en 2016, l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle est la première voie d'entrée sur le territoire français. En 2016 le flux de passager transitant par l'aéroport Paris - Charles de Gaulle représente 35 % du trafic aérien français total (source : Union des Aéroports Français).

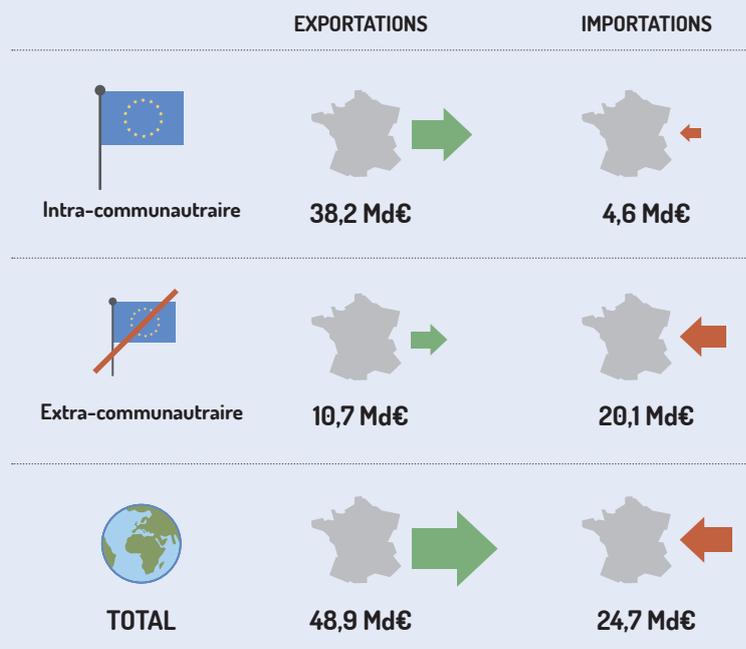
Selon les données croisées entre l'analyse des passagers par nationalité, les enquêtes CRT et SOFRES, et suite à l'exclusion des passagers en correspondance et des passagers franciliens, il ressort que 10,2 millions de touristes (loisirs, affinitaires, affaires) venus par l'aéroport dépensent en moyenne environ 490 euros lors de leur séjour en France.

La venue des visiteurs internationaux et français provinciaux a ainsi engendré au sein de la région Île-de-France et en France respectivement 3,9 et 5,0 milliards d'euros de dépenses.

L'activité touristique soutient de manière directe, indirecte et induite en Île-de-France et en France respectivement 113 600 et 163 500 emplois et génère respectivement une valeur ajoutée de 4,3 et 6,4 milliards d'euros. Les secteurs les plus impactés sont ceux de l'hôtellerie, la restauration et le commerce.



LIEN ENTRE L'AÉROPORT PARIS - CHARLES DE GAULLE ET LE FRET



L'aéroport Paris - Charles de Gaulle occupe une place majeure dans les échanges avec l'extérieur et traite ainsi 92% des exportations et 90% des importations du fret aérien national.

Le fret aérien transitant par la plateforme aéroportuaire Paris-Charles de Gaulle dégage un excédent commercial de 24 milliards d'euros.

► Environ 49 milliards d'euros de fret en exportation transitent par l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

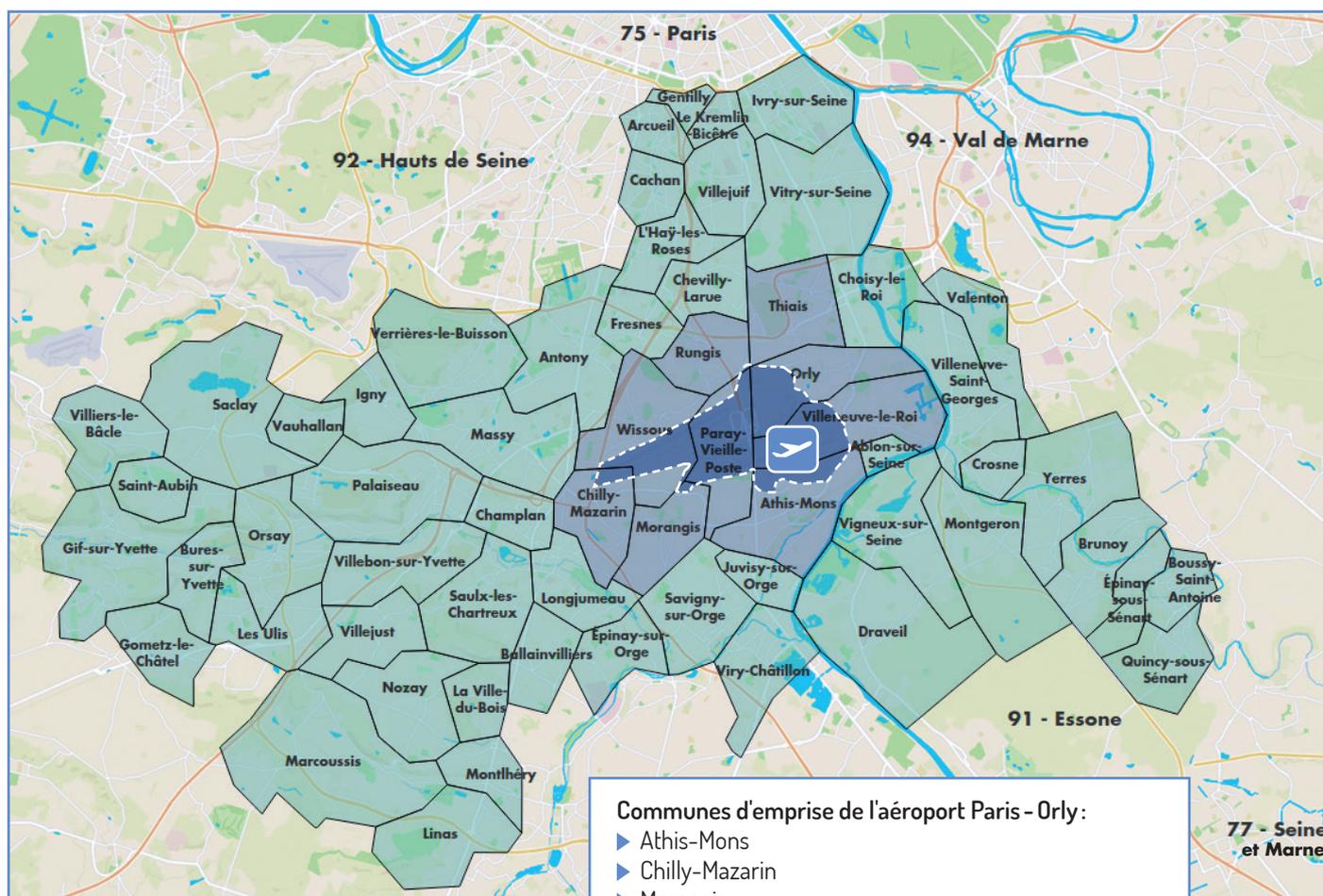
► Environ 25 milliards d'euros de fret en importation transitent par l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.

Sur Paris - Charles de Gaulle, les secteurs machines et équipements, métallurgie et chimie sont les plus présents, aussi bien à l'export qu'à l'import.

L'IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE DE **L'AÉROPORT PARIS - ORLY**

Analyse des retombées directes, indirectes, induites et catalytiques en emplois et création de richesse par secteur économique et zone géographique générées par l'aéroport dans l'économie française en 2016.

COMMUNES D'EMPRISE ET ZONE D'INFLUENCE DE L'AEROPORT PARIS - ORLY



Communes d'emprise de l'aéroport Paris - Orly :

- ▶ Athis-Mons
- ▶ Chilly-Mazarin
- ▶ Morangis
- ▶ Orly
- ▶ Paray-Vieille-Poste
- ▶ Rungis
- ▶ Thiais
- ▶ Villeneuve-le-Roi
- ▶ Wissous

La zone d'influence regroupe l'Établissement Public Territorial "Grand-Orly Seine Bièvre", les Communautés d'agglomération "Paris Saclay" et "Val d'Yerres Val de Seine" et la commune d'Antony, soit 61 communes.

L'aéroport Paris - Orly a soutenu en 2016, 157 440 emplois en France dont 28 360 emplois directs, ce qui représente 18 % des retombées totales en emplois générées par la plateforme. 17 % des emplois sont soutenus dans la chaîne de fournisseurs française. Les retombées induites par la consommation des ménages et la fiscalité des entreprises directes et indirectes représentent 13 % des emplois soutenus. Enfin, les retombées liées à l'effet catalyseur représentent 52 % des retombées totales en emplois.

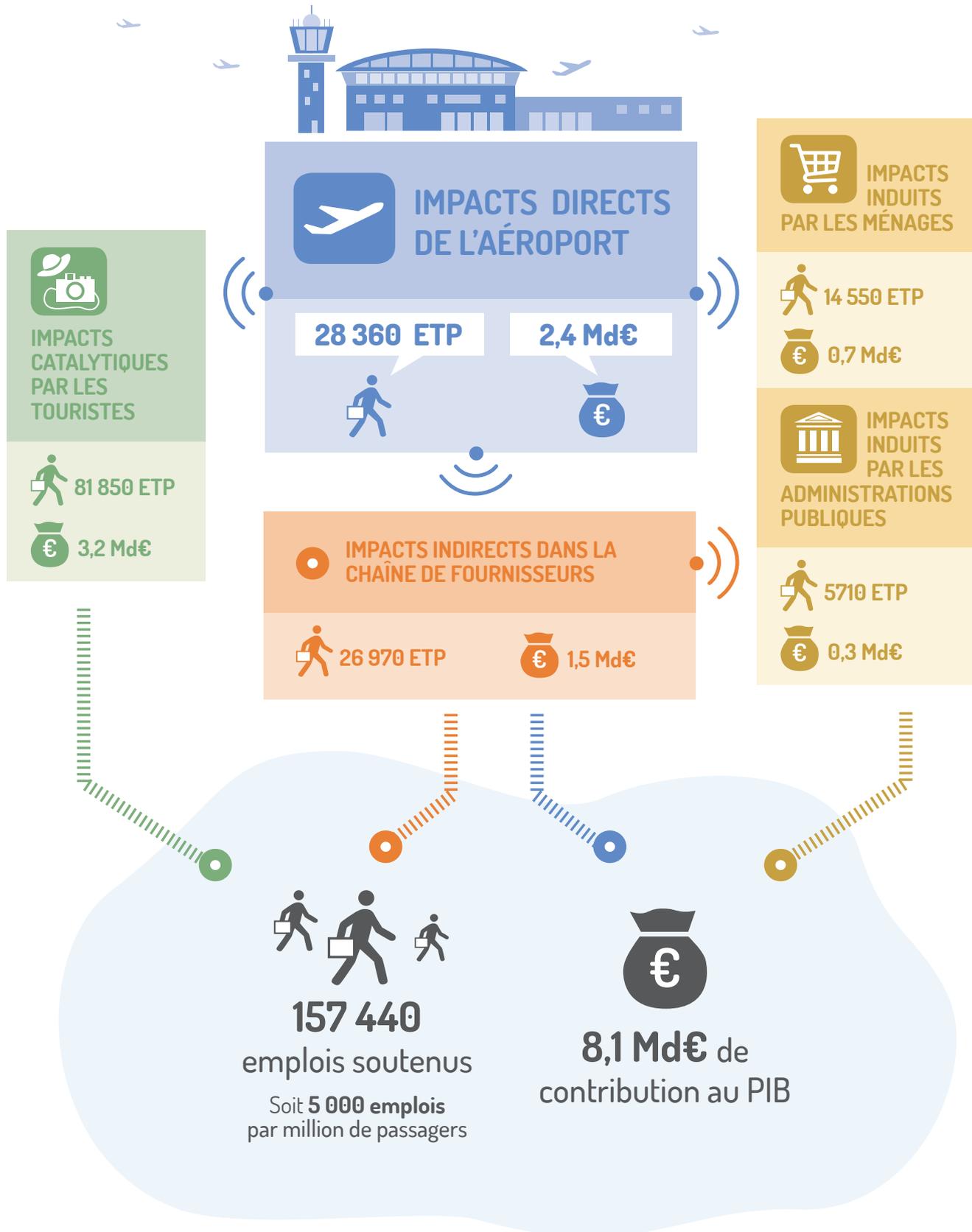
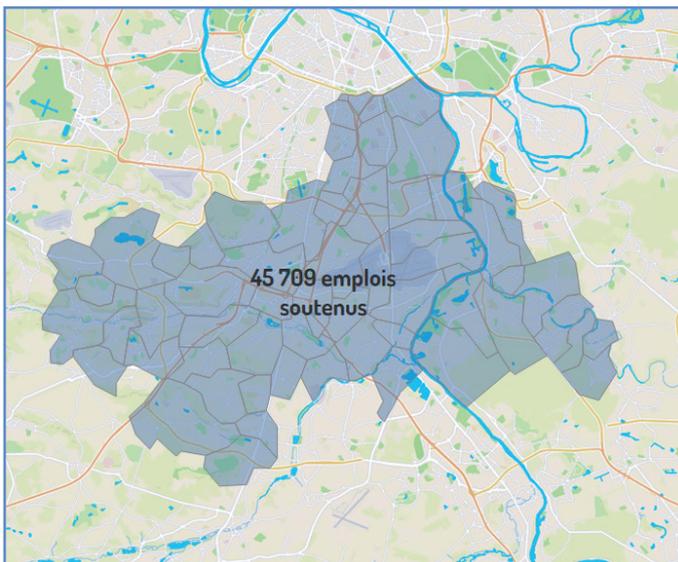




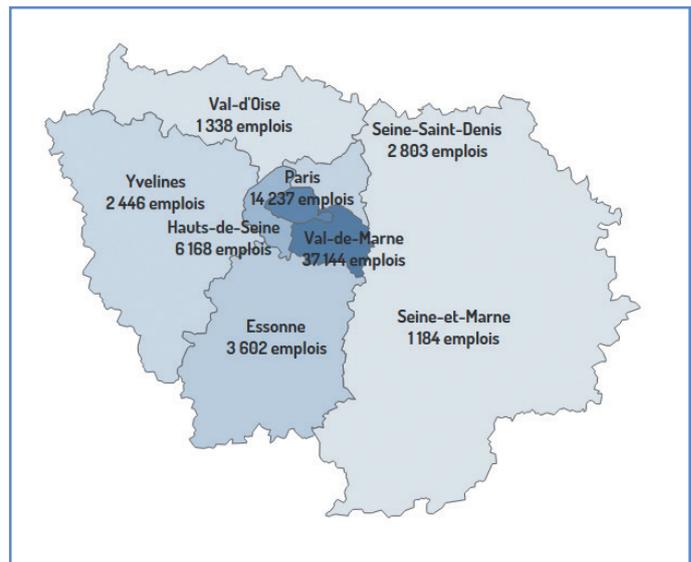
Photo: Owen Le Bras

**NOMBRE D'EMPLOIS SOUTENUS
DANS LA ZONE D'INFLUENCE**
(hors emplois catalytiques)



► **45 700 emplois** sont soutenus (hors impact catalytique) dans la zone d'influence de l'aéroport Paris - Orly, représentant 4 % de la totalité des emplois de cette zone.

**RÉPARTITION DES EMPLOIS SOUTENUS
EN ÎLE-DE-FRANCE, PAR DÉPARTEMENT**
(hors emplois catalytiques)

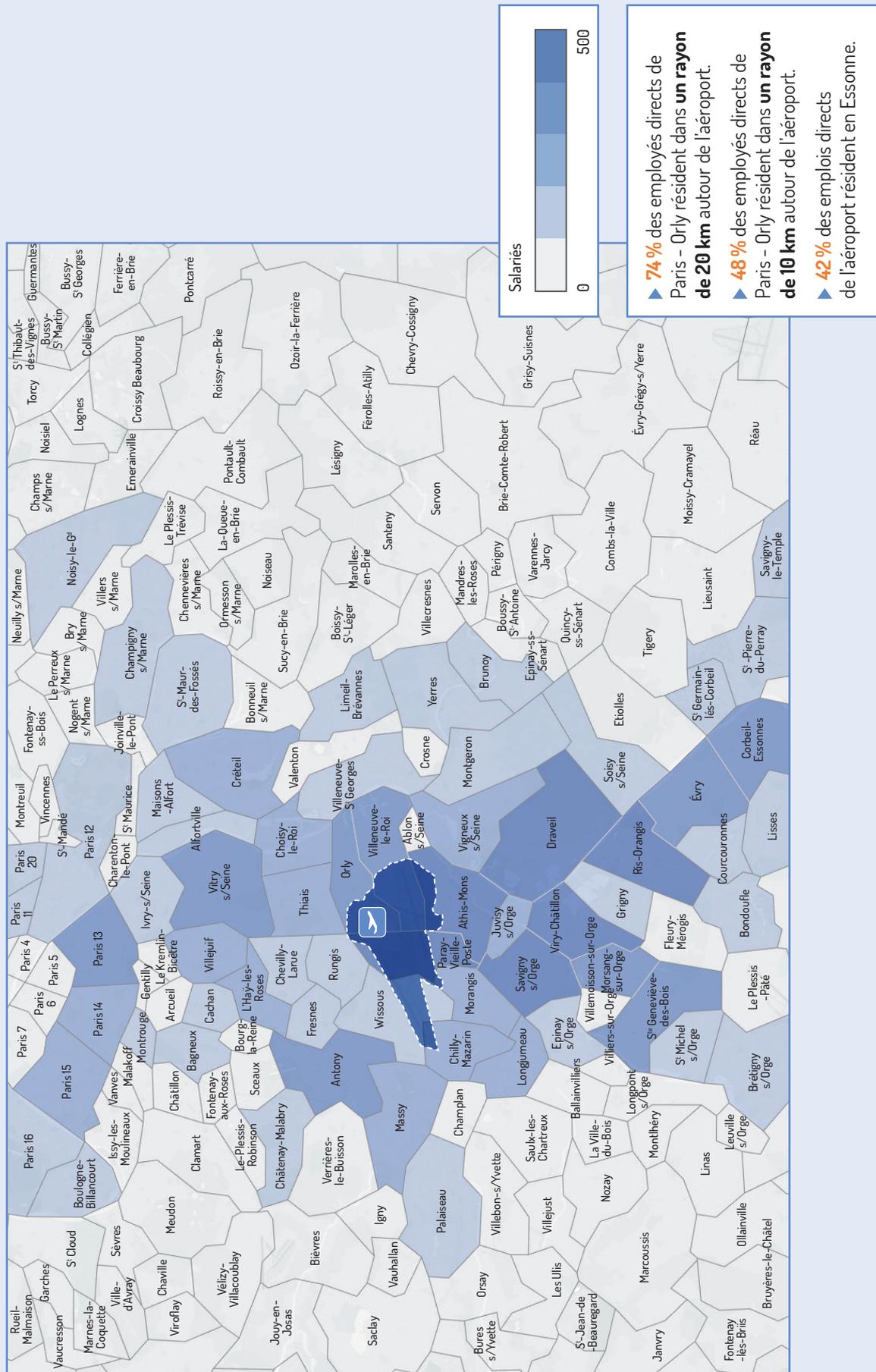


► **91% des emplois** soutenus par Paris - Orly en France se situent en Île-de-France, soit **68 900**.

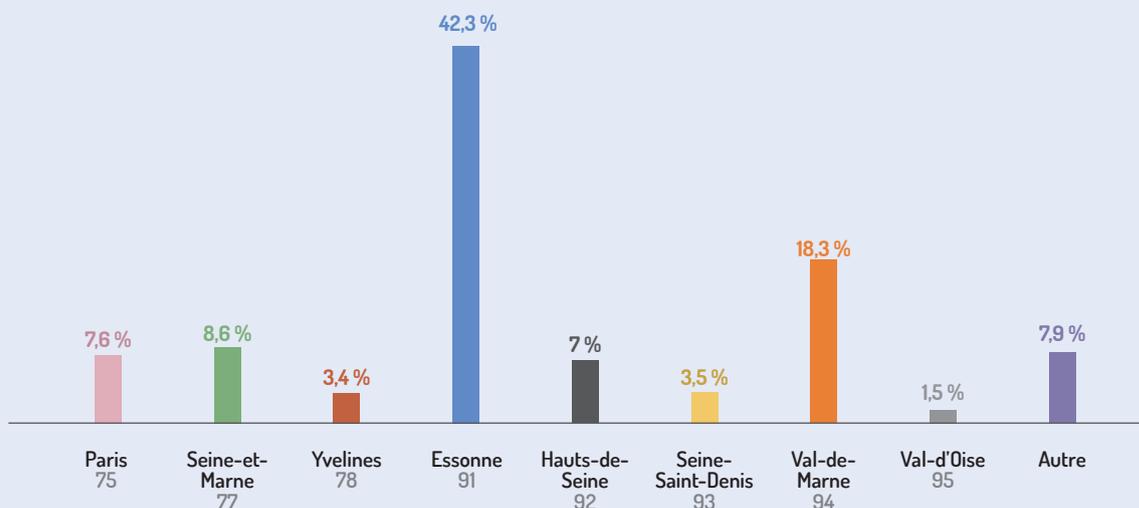
► Le **Val-de-Marne** est le département le plus impacté en nombre d'emplois avec 37 100 emplois, soit **54% des emplois** soutenus par l'activité de l'aéroport dans la région.

LES EMPLOIS DIRECTS DE PARIS - ORLY

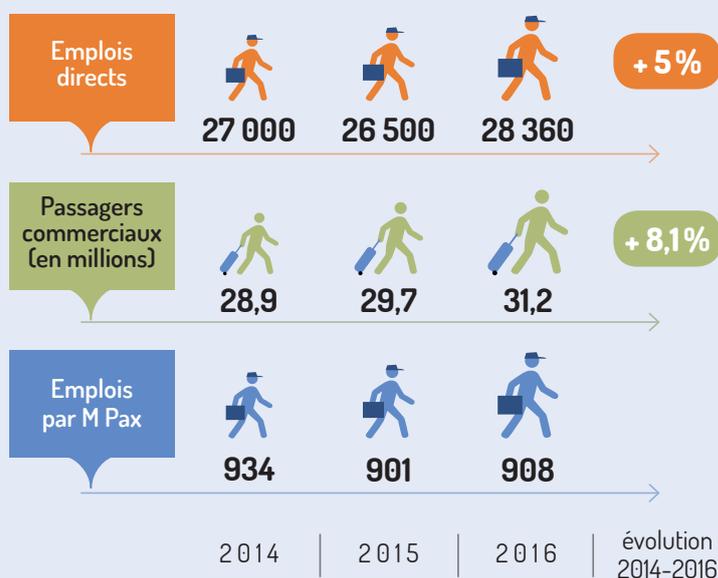
LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOIS DIRECTS PAR COMMUNE



LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOIS DIRECTS PAR DÉPARTEMENT



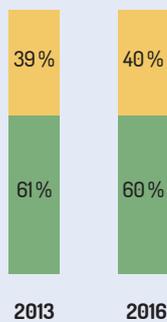
ÉVOLUTION DES EMPLOIS DIRECTS ET DU TRAFIC PASSAGER



Depuis 2014, le nombre de passagers a progressé de 2,3 M à Paris - Orly alors que dans le même temps, le nombre d'emplois directs a progressé de 1360 ETP. Ainsi par simple rapprochement du trafic passager et de l'emploi direct, on peut déterminer que 1 000 passagers supplémentaires ont généré 0,58 emploi direct sur cette période.

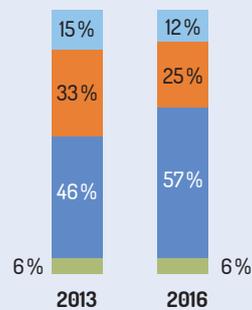
TYOLOGIE DES EMPLOIS DIRECTS

GENRE



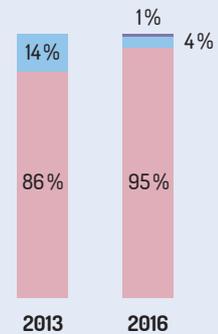
■ Femmes
■ Hommes

ÂGE



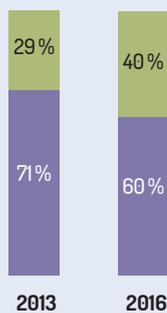
■ Moins de 26 ans ■ De 45 à 54 ans
■ De 26 à 44 ans ■ Plus de 55 ans

MODE DE TRANSPORT



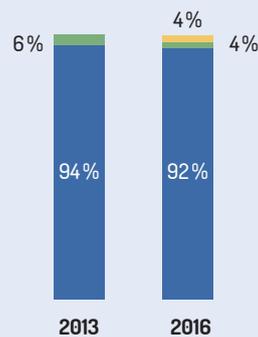
■ Autres ■ Voiture
■ Transports en commun

HORAIRES



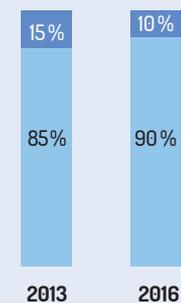
■ Administratifs
■ Décalés

TYPE DE CONTRAT



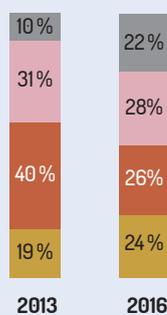
■ CDI ■ Autres, dont alternance
■ CDD

DURÉE DE TRAVAIL



■ Temps plein
■ Temps partiel

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



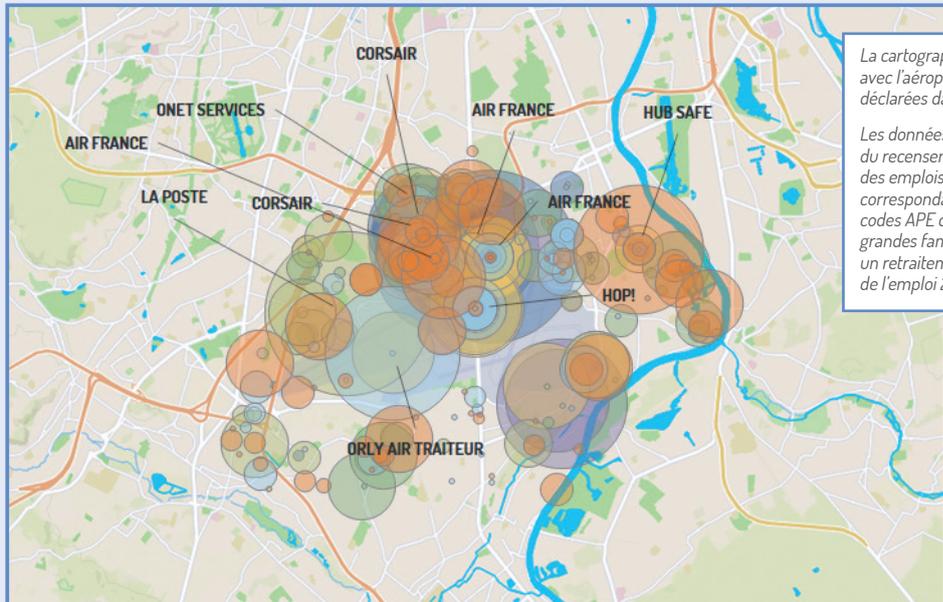
■ Cadres ■ Employés
■ Maîtrises ■ Ouvriers

La typologie des emplois directs est déterminée à partir des données déclaratives des entreprises ayant répondu à l'enquête 2017, basée sur les données au 31/12/2016, à l'exception des analyses sur les catégories socio-professionnelles et la distribution des âges réalisées à partir de moyennes sectorielles (source Insee).

Les données 2013 sont issues du recensement de l'emploi aéroportuaire Groupe ADP, (dernière actualisation de la typologie des emplois directs).

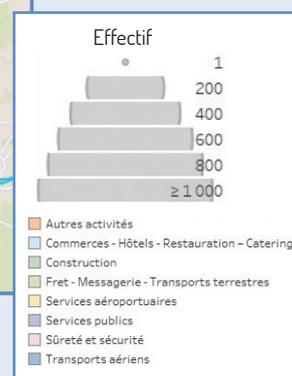
ÉTABLISSEMENTS EN LIEN DIRECT AVEC PARIS - ORLY

CARTOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LIEN DIRECT AVEC L'AÉROPORT PARIS - ORLY



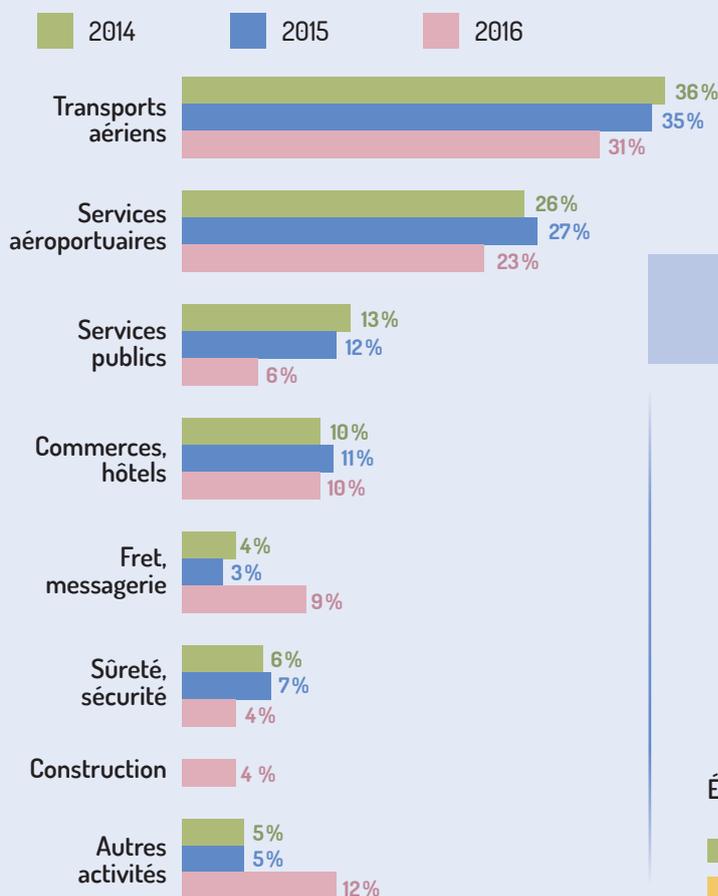
La cartographie des établissements en lien direct avec l'aéroport est basée sur l'analyse des adresses déclarées dans l'Open Data Insee Sirene®.

Les données emplois 2014 et 2015, sont issues du recensement de l'emploi 2015. La sectorisation des emplois directs se base sur une table de correspondance (disponible en annexe) entre les codes APE des établissements directs et les grandes familles d'activités aéroportuaires et sur un retraitement manuel basé sur le recensement de l'emploi 2015.

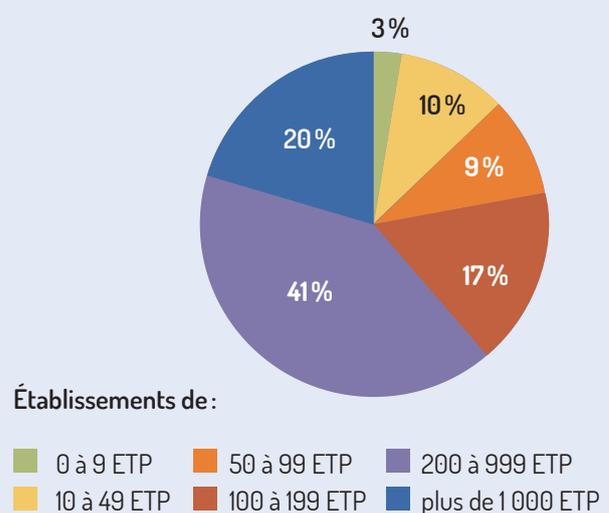


488, c'est le nombre d'établissements employeurs directs (avec au moins 1 employé) situés dans la zone d'emprise de Paris -Orly.

RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ



RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT



LES RETOMBÉES CATALYTIQUES DE PARIS - ORLY

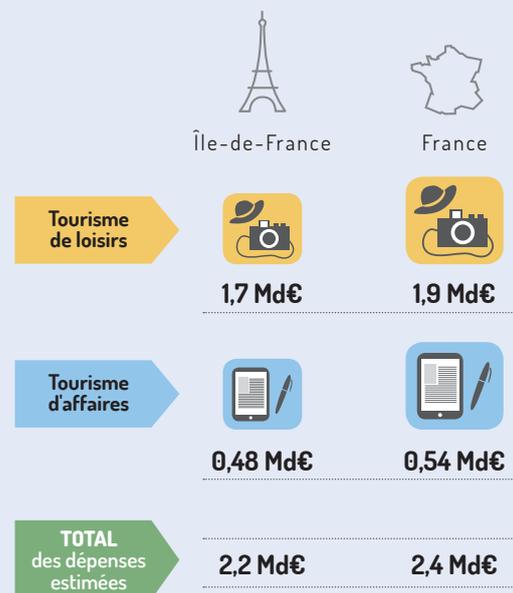
LIEN ENTRE L'AÉROPORT PARIS - ORLY ET LE TOURISME

En 2016 le flux de passagers transitant par l'aéroport Paris - Orly représente 17 % du trafic aérien français total (source : Union des Aéroports Français). Il est également une importante voie d'accès au territoire français pour de nombreux visiteurs étrangers. Les vols nationaux représentent 35 % de l'ensemble du trafic, contre seulement 8 % pour Paris - Charles de Gaulle.

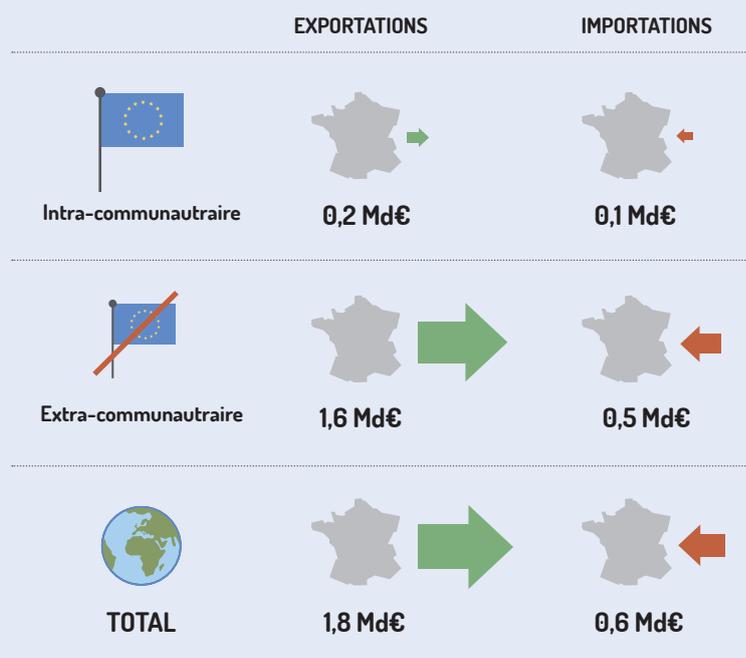
Selon les données croisées entre l'analyse des passagers par nationalité, les enquêtes CRT et SOFRES, et suite à l'exclusion des passagers en correspondance et des passagers franciliens, il ressort qu'environ 6,5 millions de touristes (loisirs, affinitaires, affaires) venus par l'aéroport dépensent en moyenne 380 euros lors de leur séjour en France.

Le passage des visiteurs internationaux et français provinciaux a ainsi engendré au sein de la région Île-de-France et en France respectivement 2,2 et 2,4 milliards d'euros de dépenses.

L'activité touristique soutient de manière directe, indirecte et induite en Île-de-France et en France respectivement 63 800 et 81 800 emplois et génère respectivement une valeur ajoutée de 2,4 et 3,2 milliards d'euros. Les secteurs les plus impactés sont ceux de l'hôtellerie, de la restauration et du commerce.



LIEN ENTRE L'AÉROPORT PARIS - ORLY ET LE FRET



Le fret aérien transitant par la plateforme aéroportuaire Paris - Orly dégage un excédent commercial 1,2 milliard d'euros.

- ▶ Près de 1,8 milliard d'euros de fret en exportation transitent par l'aéroport
- ▶ Près de 0,6 milliard d'euros de fret en importation transitent par l'aéroport

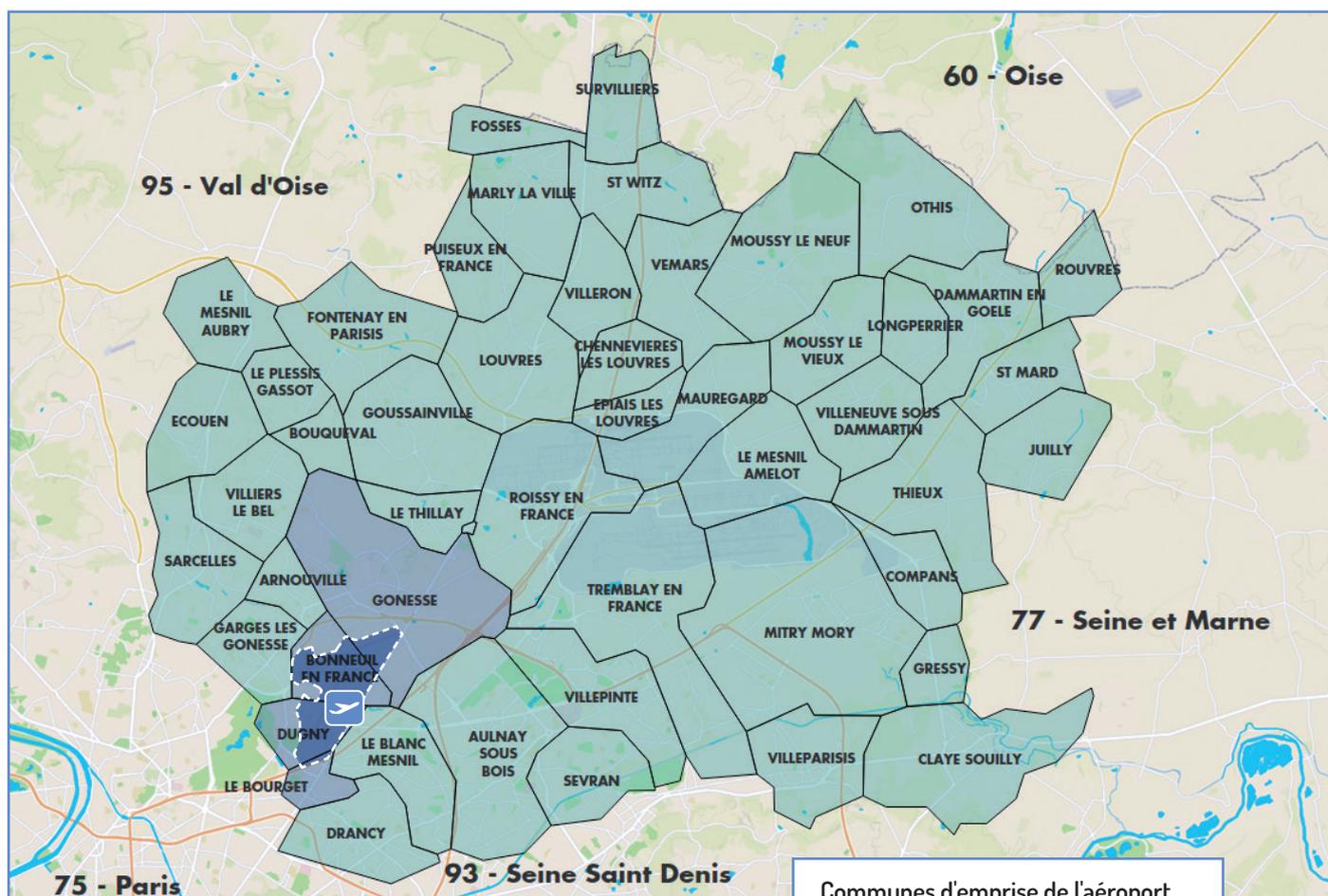
Les secteurs les plus impactés en exportation sont ceux des machines et équipements, de la chimie, de la métallurgie et de la mode et textiles.

En importation, les secteurs les plus représentés sont ceux du papier carton et imprimerie, des machines et équipements, de la mode et textiles et de la chimie.

L'IMPACT SOCIO- ÉCONOMIQUE DE **L'AÉROPORT PARIS- LE BOURGET**

Analyse des retombées directes, indirectes, induites et catalytiques en emplois et création de richesse par secteur économique et zone géographique générées par l'aéroport dans l'économie française en 2016.

COMMUNES D'EMPRISE ET ZONE D'INFLUENCE DE L'AEROPORT PARIS - LE BOURGET

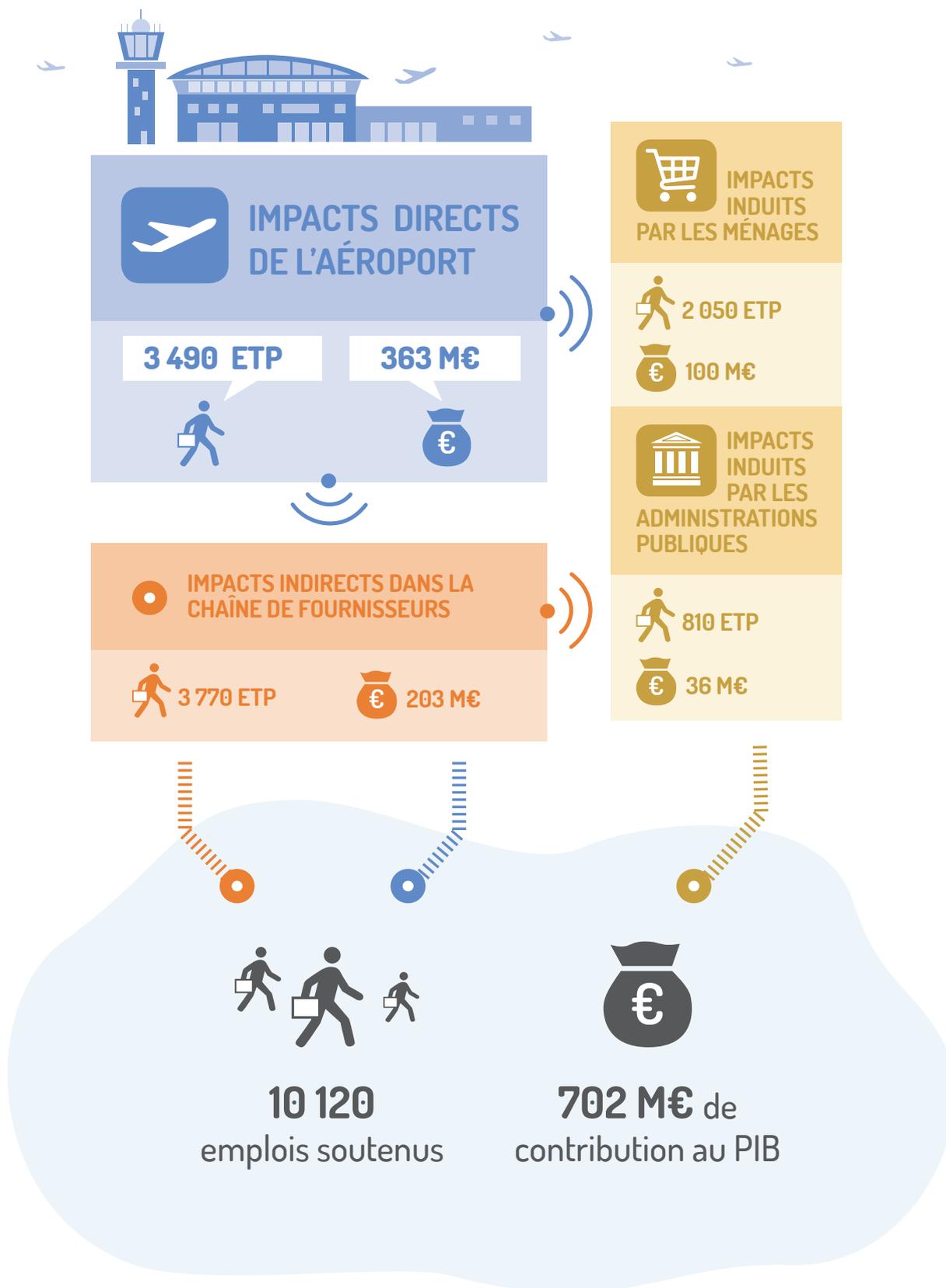


Communes d'emprise de l'aéroport Paris - Le Bourget :

- ▶ Bonneuil-en-France
- ▶ Dugny
- ▶ Gonesse
- ▶ Le Bourget

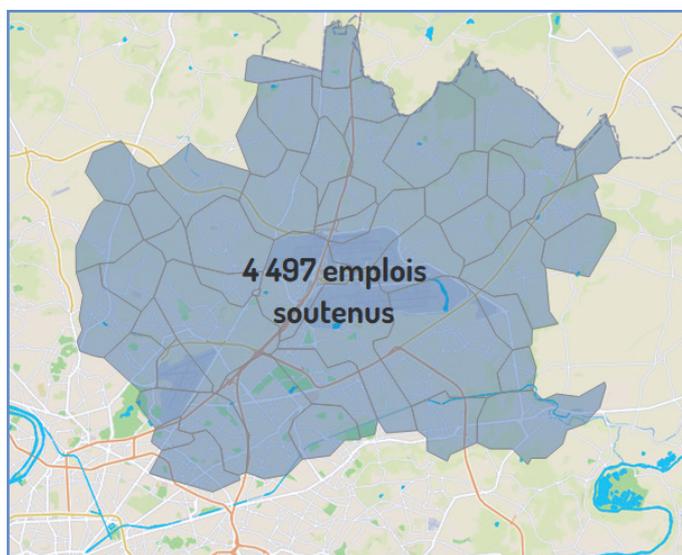
La zone d'influence est identique à celle de Paris-Charles de Gaulle.

En 2016, l'aéroport Paris – Le Bourget a soutenu 10 120 emplois, dont 3 490 emplois directs, ce qui représente 35% des retombées totales en emplois. Les retombées dans la chaîne de fournisseurs soutiennent 3 770 emplois, soit 37%. Les retombées induites par la consommation des ménages et la fiscalité des entreprises directes et indirectes représentent 28% des emplois soutenus. Les retombées liées aux dépenses des touristes d'affaires et de loisirs transitant par Paris – Le Bourget n'ont pu être évaluées.



NOMBRE D'EMPLOIS SOUTENUS DANS LA ZONE D'INFLUENCE

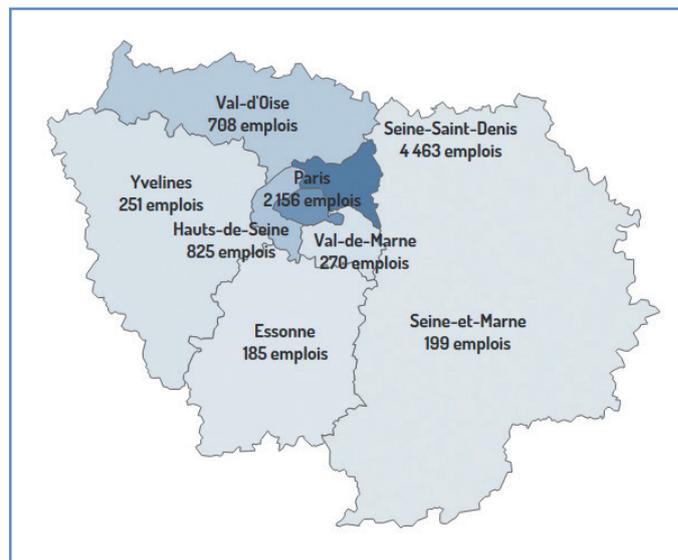
(hors emplois catalytiques)



► Près de **4 500 emplois** sont soutenus (hors impact catalytique) dans la zone d'influence de l'aéroport Le Bourget, représentant **1%** de totalité des emplois de cette zone.

RÉPARTITION DES EMPLOIS SOUTENUS EN ÎLE-DE-FRANCE, PAR DÉPARTEMENT

(hors emplois catalytiques)



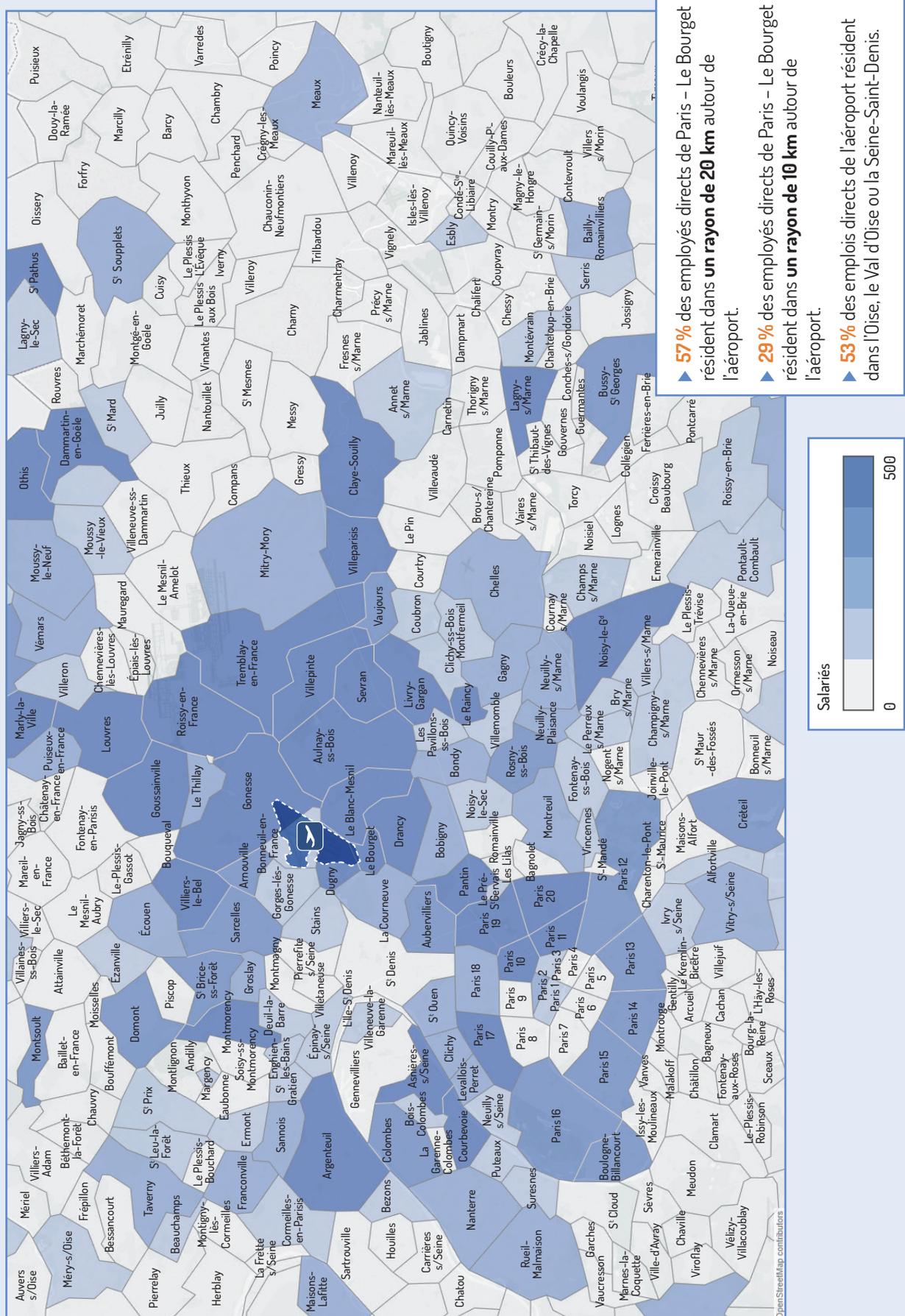
► **89%** des emplois soutenus par Paris - Le Bourget en France se situent en Île-de-France, soit **9 060**.

► La **Seine-Saint-Denis** est le département le plus impacté en nombre d'emplois avec **4 460 emplois** soutenus, soit **49%** des emplois soutenus par l'activité de l'aéroport dans la région.



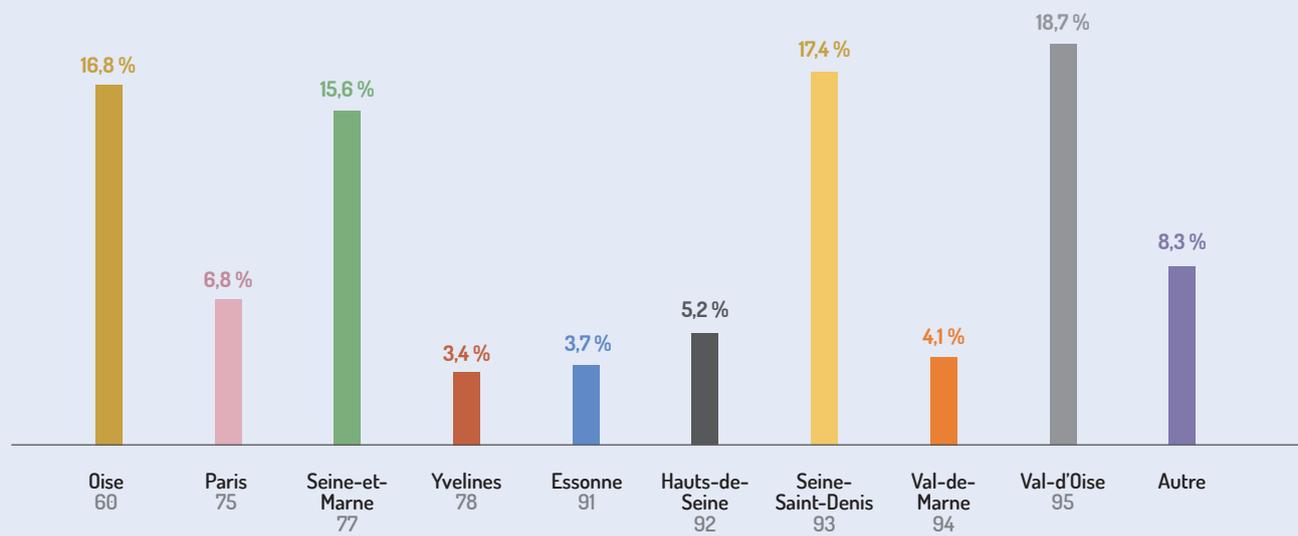
LES EMPLOIS DIRECTS DE PARIS - LE BOURGET

LIeux DE RÉSIDENCE DES EMPLOIS DIRECTS PAR COMMUNE



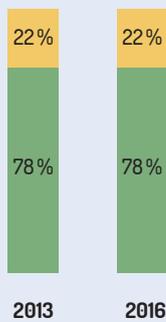
OpenStreetMap contributors

LIEUX DE RÉSIDENCE DES EMPLOIS DIRECTS PAR DÉPARTEMENT



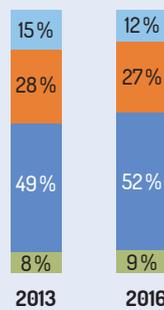
TYPLOGIE DES EMPLOIS DIRECTS

GENRE



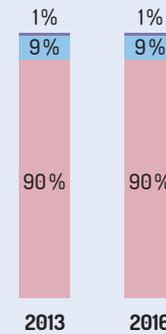
■ Femmes
■ Hommes

ÂGE



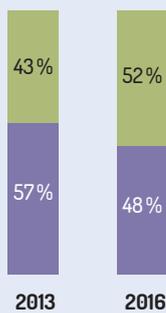
■ Moins de 26 ans ■ De 45 à 54 ans
■ De 26 à 44 ans ■ Plus de 55 ans

MODE DE TRANSPORT



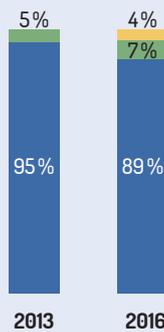
■ Autres ■ Voiture
■ Transports en commun

HORAIRES



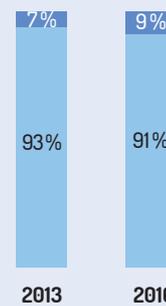
■ Administratifs
■ Décalés

TYPE DE CONTRAT



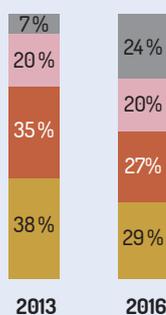
■ CDI ■ CDD ■ Autres, dont alternance

DURÉE DE TRAVAIL



■ Temps plein
■ Temps partiel

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE



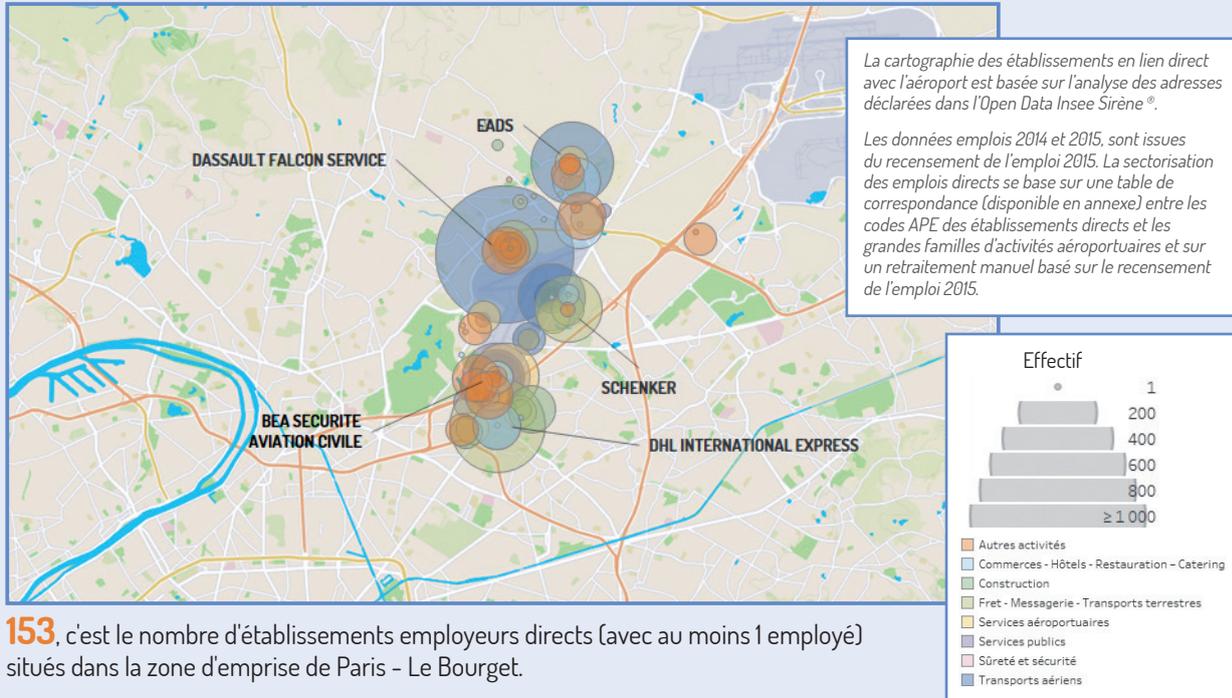
■ Cadres ■ Employés
■ Maîtrises ■ Ouvriers

La typologie des emplois directs est déterminée à partir des données déclaratives des entreprises ayant répondu à l'enquête 2017, basée sur les données au 31/12/2016, à l'exception des analyses sur les catégories socio-professionnelles et la distribution des âges réalisées à partir de moyennes sectorielles (source Insee).

Les données 2013 sont issues du recensement de l'emploi aéroportuaire Groupe ADP, (dernière actualisation de la typologie des emplois directs).

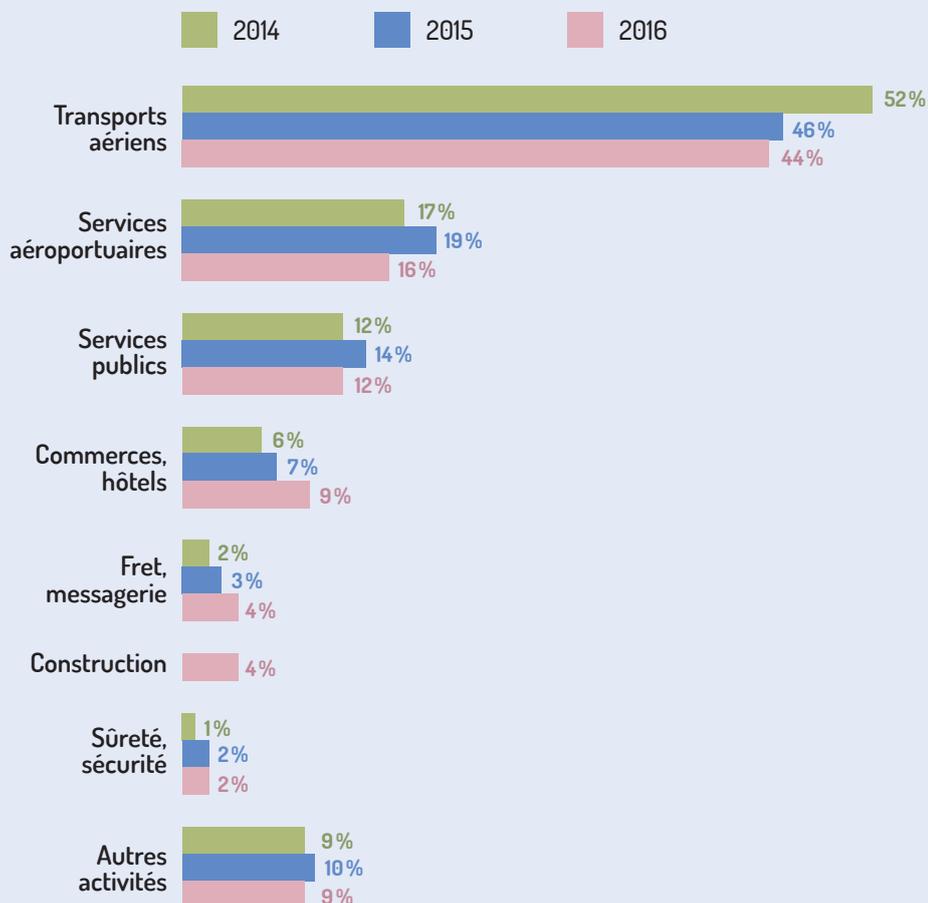
FOCUS SUR LES ENTREPRISES DIRECTES DE PARIS - LE BOURGET

CARTOGRAPHIE DES ENTREPRISES EN LIEN DIRECT AVEC L'AÉROPORT PARIS - LE BOURGET



153, c'est le nombre d'établissements employeurs directs (avec au moins 1 employé) situés dans la zone d'emprise de Paris - Le Bourget.

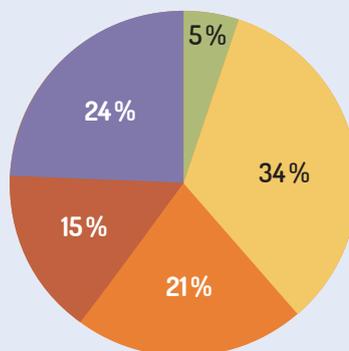
RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PAR SECTEUR D'ACTIVITÉ



RÉPARTITION DES EMPLOIS DIRECTS PAR TAILLE D'ÉTABLISSEMENT

Établissements de :

- 0 à 9 ETP
- 10 à 49 ETP
- 50 à 99 ETP
- 100 à 199 ETP
- 200 à 999 ETP



LE RÔLE DES AÉROPORTS DANS L'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DES TERRITOIRES

Les services de transport aérien jouent un rôle crucial pour l'économie francilienne, et plus largement française, à travers les retombées socio-économiques qu'ils génèrent directement, indirectement et de façon induite, mais aussi par leur contribution à l'attractivité économique du territoire : implantations d'entreprises, projets d'investissement exogènes, etc.

L'analyse qui suit rend compte de ces bénéfices économiques plus larges. Elle s'appuie sur une revue des études réalisées sur le sujet par des organismes de recherche académique, des organisations professionnelles ou encore des cabinets spécialisés.

Ces études d'impact mobilisent deux grands types de méthodologies :

- > modélisation économétrique quantitative reliant le niveau de qualité ou d'utilisation des transports aériens au niveau des investissements et nombre d'implantations d'entreprises réalisés sur un territoire donné.
- > enquêtes qualitatives auprès des entreprises implantées dans le bassin de l'aéroport pour mesurer l'importance de cette infrastructure pour leur activité.

Les différentes études évoquées convergent pour montrer que la connectivité des aéroports contribue à l'augmentation des investissements et des décisions de localisation pour les territoires ou les pays concernés. Elles suggèrent également que l'importance des services aéroportuaires pour l'activité des entreprises internationalisées tend à s'accroître en raison de l'essor des chaînes de valeur globales dont le pilotage requiert des échanges en face à face.

Enfin, il convient de donner la parole à un certain nombre d'acteurs franciliens afin de recueillir et croiser leur vision de la contribution actuelle et future des places aéroportuaires à l'attractivité et au développement des territoires franciliens. Ces témoignages montrent que cette contribution est, en région parisienne comme dans d'autres métropoles mondiales, aussi puissante qu'incontestable. Elle apparaît cependant comme une condition déterminante mais non suffisante du développement de la métropole francilienne, d'autres ingrédients devant également être réunis pour l'assurer.

1

UNE INFLUENCE DÉTERMINANTE DANS LES CHOIX DE LOCALISATION DES ENTREPRISES

Une revue des études économétriques s'intéressant aux facteurs de localisation des firmes et des investissements internationaux montre de façon convergente l'influence majeure de la qualité de la desserte aérienne sur l'attraction de sièges sociaux d'entreprises et d'investissements directs étrangers (IDE) sur le territoire.

Hansen, M. et Gerstein, R.⁶ (1991)
UNIVERSITY OF CALIFORNIA - BERKELEY (USA)

MÉTHODOLOGIE

Utilisant des données couvrant la période 1982-1987, l'analyse relie le montant des investissements japonais dans chaque état américain au niveau de service de transport aérien entre le Japon et cet état.

ENSEIGNEMENTS CLÉS

Le développement des services aériens a une influence positive sur le montant des investissements japonais : plus le niveau de service est élevé et plus les investissements sont importants.

Bel, G. et Fageda, X.⁷ (2008)
UNIVERSITAT DE BARCELONA (ESPAGNE)

MÉTHODOLOGIE

L'analyse porte sur la relation statistique entre la disponibilité de vols intercontinentaux directs sans escale (nombre de destinations et fréquence de vol de chaque connexion) et la localisation des sièges sociaux des grandes firmes dans 87 grandes aires urbaines européennes (UE-25, Norvège et Suisse) : population > 1 million d'habitants ; comptant au moins deux sièges sociaux des 1 000 principales firmes européennes. L'étude prend en compte également d'autres facteurs potentiels de localisation : proximité des grands marchés et des fournisseurs spécialisés, congestion, coûts fiscaux, main-d'œuvre qualifiée disponible, etc.

ENSEIGNEMENTS CLÉS

En contrôlant l'influence des différents facteurs de localisation, l'analyse montre que la disponibilité de vols intercontinentaux directs sans escale est un déterminant majeur des choix de localisation des sièges sociaux. Une augmentation de 10 % de l'offre de vols intercontinentaux entraîne une augmentation de 4 % environ du nombre de sièges sociaux des grandes entreprises situées dans la zone urbaine correspondante.

Strauss-Kahn, V. et Vives, X.⁸ (2009)
CENTRE FOR ECONOMIC POLICY RESEARCH (LONDRES, UK)

MÉTHODOLOGIE

L'analyse concerne les décisions en matière de localisation des sièges sociaux de 30 000 firmes américaines au cours de la période 1996-2001. Elle s'intéresse aux caractéristiques des lieux de localisation des entreprises ayant déménagé leur quartier général (« headquarters ») au cours de cette période.

ENSEIGNEMENTS CLÉS

L'analyse montre que, parmi les différents facteurs de localisation analysés (impôts sur les sociétés, salaire moyen, niveau de services aux entreprises, etc.), la disponibilité d'un aéroport est celui ayant l'influence la plus forte sur les choix de relocalisation des sièges sociaux des firmes américaines. Plus le hub de l'aéroport est grand, moins il est probable que le quartier général soit éloigné d'une telle région métropolitaine.

Bannò, M. et Redondi, R.⁹ (2013)
UNIVERSITY OF TRENTO UNIVERSITY OF BRESCIA (ITALIE)

MÉTHODOLOGIE

L'analyse croise, pour la période 2001-2010, une base de données sur la localisation des Investissements Directs Étrangers (IDE) européens donnant lieu à la création de nouvelles sociétés mères ou filiales en Italie au niveau de la municipalité (2 583 IDE analysés impliquant 1 302 sociétés mères européennes), et une base de données sur tous les nouveaux vols de passagers réguliers vers l'Italie (629 nouvelles routes aériennes entre l'Italie et l'UE-25 analysées). La méthodologie mesure l'impact de l'ouverture d'une nouvelle route sur les IDE générés ultérieurement dans les territoires environnant les aéroports concernés (territoires délimités en fonction du temps d'accès terrestre).

ENSEIGNEMENTS CLÉS

Les résultats révèlent une grande similarité entre la cartographie du nombre de connexions aériennes et celle du stock d'IDE en fin de période. Ils montrent également que les IDE augmentent en moyenne de 33,7 % au cours des deux années suivant l'ouverture de nouvelles routes aériennes dans les territoires concernés.

6. Hansen, M. et Gerstein, R. (1991). "Capital in Flight: Japanese Investment and Japanese Air Service in the United States During the 1980s". *Logistics and Transportation Review*, Vol. 27, No. 3, pp. 257-276.
7. Bel, G. et Fageda, X. (2008). "Getting there fast globalization intercontinental flights and location of headquarters". *Journal of Economic Geography* 8 (2008) pp. 471-495
8. Strauss-Kahn, V. et Vives, X. (2009). "Why and where do headquarters move?" *Reg Sci Urban Econ* 39(2):168-186.
9. Bannò, M. et Redondi, R. (December 2014). "Air connectivity and foreign direct investments: economic effects of the introduction of new routes". *European Transport Research Review*, Volume 6, Issue 4, pp 355-363.

2

UN RÔLE IMPORTANT DANS LA PERFORMANCE DES ACTIVITÉS DES ENTREPRISES

Si les études économétriques démontrent le caractère déterminant des services de transport aérien parmi les facteurs de localisation des entreprises et des investissements, d'autres études permettent quant à elles de mieux cerner la nature de ce lien, c'est-à-dire le rôle joué par le transport aérien dans l'activité des firmes. Ces dernières reposent notamment sur la réalisation d'enquêtes qualitatives auprès de décideurs économiques.

L'ENQUÊTE DE RÉFÉRENCE DE L'INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION¹⁰(2006)

L'Association Internationale du Transport Aérien (en anglais International Air Transport Association, ou IATA) est une organisation commerciale internationale regroupant plus de 260 compagnies aériennes. Cette étude repose sur une enquête auprès de 625 entreprises, opérant dans quatre principaux secteurs d'activités (Traditional Manufacturing, High Tech Manufacturing & Services, Financial & Business Services, Other Services) et localisées dans 5 pays (Chine, Chili, États-Unis, République Tchèque, France) représentant différents stades de développement économique. L'analyse vise à mettre en évidence l'usage que font ces entreprises des services de transport aérien et l'importance qu'elles accordent aux réseaux aériens pour leurs activités. Cette étude d'envergure offre une série d'enseignements clés.



Les services
de transport
aérien ...

... permettent d'accéder à des marchés plus importants.

Les services de fret permettent d'acheminer des marchandises vers de nouveaux marchés, tandis que le transport de passagers apparaît essentiel pour les activités de services reposant sur l'intervention directe de personnes, et pour permettre aux managers de mieux comprendre les conditions de marché des différents pays.

CHIFFRES CLÉS

- ▶ **25%** des ventes des entreprises dépendent de bonnes liaisons de transport aérien (**40%** dans les secteurs des hautes technologies).
- ▶ **2/3** des entreprises signalent que les services de transport aérien sont essentiels pour établir et maintenir des relations avec les clients.

... permettent d'améliorer l'efficacité des processus de production et de réduire les coûts.

Le transport aérien permet de mettre en place une organisation "juste à temps", d'exploiter des économies d'échelle en servant un marché potentiel plus important, de rationaliser les processus de production en les répartissant sur différents sites et en sourçant les inputs auprès des fournisseurs les plus compétitifs.

CHIFFRES CLÉS

- ▶ **80%** des entreprises signalent que les services aériens sont importants pour gérer efficacement leur organisation et leurs filiales.
- ▶ **70%** signalent que le transport aérien leur permet d'exploiter des économies d'échelle substantielles.
- ▶ **56%** affirment qu'il contribue également à réduire les coûts des fournisseurs.

... augmentent les décisions d'investissement.

En permettant aux entreprises de desservir un marché plus vaste et de gagner en efficacité, le transport aérien stimule les retours sur investissement des actifs productifs.

CHIFFRES CLÉS

- ▶ **63%** des entreprises déclarent que l'accès aux marchés mondiaux est vital ou très important pour les décisions d'investissement.
- ▶ **50%** estiment que leur compétitivité à l'échelle internationale serait affectée si les conditions de transport aérien devenaient plus contraintes.
- ▶ **30%** signalent qu'elles seraient susceptibles de réduire leurs investissements dans la région si les services aériens étaient contraints.

UNE ENQUÊTE BRITANNIQUE PUBLIÉE PAR L'INSTITUT OF DIRECTOR¹¹ (2012)

L'Institut of Director (IoD) est un think-tank britannique rassemblant 30 000 décideurs privés et publics. En mai 2012, l'IoD a réalisé une enquête auprès de ses membres sur le développement des capacités aéroportuaires britanniques. Celle-ci apporte également quelques éclairages significatifs quant à l'importance accordée aux services de transport aérien pour l'activité des entreprises

- ➔ **37%** des personnes interrogées indiquent que **les vols directs vers les marchés émergents sont importants pour leur entreprise** à l'heure actuelle.
- ➔ **36 %** des membres de IoD disent que **les vols directs du Royaume-Uni vers les marchés émergents devraient être plus importants** pour leur entreprise dans les dix ans qui viennent, ce qui milite pour l'ouverture de nouvelles routes aériennes.
- ➔ **59 %** conviennent que **le manque de capacité disponible de l'aéroport Heathrow a un effet néfaste sur les investissements étrangers** au Royaume-Uni. Cet avis domine quel que soit les régions du Royaume-Uni où se situent les personnes interrogées.



Photo: Sylvain Cambon

L'ENQUÊTE DE TERRAIN RÉALISÉE PAR LE COMMISSARIAT GÉNÉRAL À L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES¹² (2017)

À la demande du Conseil supérieur de l'aviation civile, le CGET a constitué une mission d'étude visant à analyser la situation du maillage aéroportuaire français. Celle-ci s'est rendue dans douze régions à la rencontre des propriétaires et gestionnaires d'aéroports, élus et techniciens, représentatifs du paysage aéroportuaire issu de la décentralisation de 2005. Elle a également procédé à 36 auditions des principaux acteurs de l'aérien : compagnies aériennes et associations représentatives, associations représentatives d'aéroports, groupes privés exploitant des aéroports commerciaux, chambres de commerce, syndicats de personnels, acteurs publics et privés du tourisme, associations environnementales, élus et associations d'élus, administrations publiques, représentants de la Commission européenne, experts publics et privés, groupe SNCF.

Il ressort notamment du rapport que les acteurs locaux ont systématiquement affirmé le lien fort entre l'aéroport et le développement économique de leur territoire. Ils mettent l'accent sur le fonctionnement en réseau et l'internationalisation des entreprises qui nécessitent non plus seulement d'accéder rapidement à Paris (et aux autres métropoles françaises), mais de pouvoir se rendre régulièrement en Europe et à l'international, ainsi que d'accueillir des clients étrangers.



Photo: Gwen Le Bras

¹¹ Institut of Director - Flying into the Future - Infrastructure for business n°2, décembre 2012

¹² Conseil supérieur de l'aviation civile / Commissariat général à l'égalité des territoires - Rapport sur le maillage aéroportuaire français - Janvier 2017

3

L'IMPORTANCE DES AÉROPORTS EN MATIÈRE D'ATTRACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DEVRAIT SE MAINTENIR À L'AVENIR

Dans une économie globalisée, où la concurrence se joue de plus en plus sur la capacité à orchestrer des chaînes de valeur articulant les atouts d'une multitude de territoires, et à faire la différence par l'innovation, les enjeux d'organisation, de coordination et de collaboration à distance rendent impératif la disponibilité de services de transport aérien à la fois étoffés et efficaces.

L'ESSOR DES CHAÎNES DE VALEUR GLOBALES...

Rendu possible par les progrès des techniques de transport et de communication ainsi que par l'abaissement des barrières nationales à la libre circulation des biens, des services et des capitaux, l'essor du commerce mondial est pour une très large part le fruit d'un développement à l'international des entreprises. Depuis le début des années 2000, ce mouvement d'internationalisation des firmes connaît une phase d'approfondissement à travers la constitution de « chaîne de valeur globale ».

Pour faire face à une concurrence internationale exacerbée, les entreprises sont en mesure d'exploiter de façon plus systématique la géographie des avantages comparatifs à l'échelle mondiale : elles segmentent de plus en plus les étapes du processus de production (conception, fabrication, assemblage, logistique, etc.) et répartissent celles-ci sur de multiples sites de plus en plus éclatés à l'échelle mondiale¹³. Le déploiement de ces chaînes de valeur globales permet d'optimiser chaque étape du processus afin de dégager de nouveaux avantages concurrentiels. Outre la réduction des coûts de production par le renforcement de la concurrence entre fournisseurs¹⁴ elles permettent également de répondre à l'enjeu de différenciation par l'innovation en aidant les firmes à mobiliser des compétences, des connaissances et des technologies spécialisées présentes en différents lieux du globe.

... REPOSE NOTAMMENT SUR LE DÉVELOPPEMENT DES LIGNES AÉRIENNES

La globalisation des processus de production a bien évidemment des implications organisationnelles fortes. Or, comme le soulignent différents travaux académiques, celles-ci donnent un rôle majeur aux liaisons aériennes.

Avec la fragmentation, l'externalisation et l'éclatement géographique de nombreux segments de la production, les firmes se sont spécialisées sur leur cœur de métier et sont devenues progressivement de véritables archipels regroupant de nombreuses filiales et sous-traitants, plus ou moins spécialisés et plus ou moins étroitement liés à l'entreprise-mère, et fonctionnant grâce à des systèmes de production et de livraison en flux tendus. La capacité à organiser et piloter efficacement cette nébuleuse devient un enjeu clé de leur compétitivité¹⁵.

Pour ce faire, elles peuvent certes compter sur les nouvelles possibilités offertes par les technologies numériques d'information et de communication : instantanéité des communications, suppression des intermédiaires, réduction des coûts des échanges et de coordination entre donneurs d'ordre et sous-traitants. Mais le « pilotage à distance » ne peut répondre à tous les enjeux. Les relations interpersonnelles en

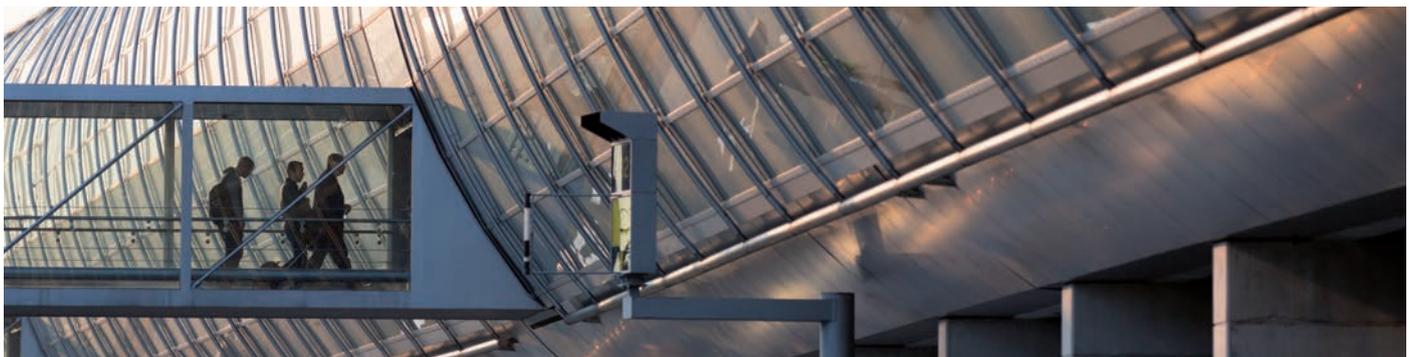


Photo: Gwen Le Bras

13 Huwart, J.-Y. et Verdier, L. (2012). "La mondialisation économique. Origines et conséquences", OCDE

14 Gazaniol, A. (2012). "Internationalisation, performances des entreprises et emploi". La Fabrique de l'industrie.

15 Bel G, Fageda X (2008). "Getting there fast globalization intercontinental flights and location of headquarters". Journal of Economic Geography (2008) 8 pp. 471-495

face-à-face demeurent indispensables au management des chaînes de valeur mondiales. Ce dernier implique en effet de pouvoir échanger des informations tacites – informations peu communicables de façon formelle et relatives à des situations ou des contextes d'action – sur la stratégie, les projets de R&D, les process, l'évolution des marchés, la gestion comptable et juridique, le marketing, etc., en particulier entre les membres du conseil d'administration (siège) et les managers du business unit de la firme¹⁶. En bref, les contacts en face-à-face ont des avantages uniques comme moyen de communication, de coordination et de motivation, et dans un monde où l'information codifiée est disponible partout, ce sont eux qui transmettent les informations et qui font la différence entre territoires¹⁷. Ce besoin de contact en face-à-face est particulièrement prégnant pour les entreprises de services et/ou high-tech¹⁸.

Dans ce contexte, parce qu'elle influence les opportunités et les coûts des relations en face-à-face entre villes, la qualité des réseaux de transport aérien constitue un paramètre clé de la gestion efficace des flux d'information sur lesquels reposent les chaînes de valeur mondiales. C'est la raison pour laquelle, les grandes entreprises se montrent aussi attentives à l'accessibilité internationale lorsqu'elles choisissent le lieu d'implantation de leur siège et de leurs différentes unités¹⁹.

Le recours à l'aviation d'affaires apparaît également emblématique de cette préoccupation. Une étude²⁰ souligne les atouts de ce mode de transport aérien pour répondre aux besoins de relations en face-à-face rapides nécessaires à la réussite des projets de business à fort enjeu (négociation d'un contrat commercial de plusieurs millions d'euros par exemple). L'aviation d'affaires a un rôle particulier à jouer pour faciliter les transactions. L'aviation d'affaires permet de transporter quelques personnes vers un nombre de destinations beaucoup plus important que celui offert par les lignes aériennes classiques, et ce de façon beaucoup plus flexible (délais de réservation, horaires de départ, etc.). Selon une enquête réalisée au Royaume-Uni en 2011, les principales raisons évoquées par les décideurs économiques pour recourir à l'aviation d'affaires sont les gains de temps et la possibilité d'utiliser des aéroports non desservis par les lignes aériennes classiques.

Par ailleurs, plusieurs études²⁰ soulignent que la contribution du transport aérien au développement des chaînes de valeur globales ne concerne pas seulement leur pilotage, il prend également en charge une part significative du fret de marchandises. En 2015, les compagnies aériennes ont transporté 52,2 millions de tonnes métriques de marchandises d'une valeur de 5 600 milliards de dollars, soit moins de 1% du commerce de marchandises en volume mais 35% en valeur. Autrement dit, le fret aérien concerne des produits et composants de faible poids mais à forte valeur unitaire et/ou dont le temps de mise en marché constitue un facteur de compétitivité central (instruments de précision, équipements électriques, animaux vivants, végétaux (dont fleurs coupées), pierres précieuses, produits pharmaceutiques, textiles de mode, etc.). Ici aussi, la connectivité aérienne est fortement corrélée à la valeur des produits exportés et importés par voie aérienne.

VERS UN RENFORCEMENT DE L'IMPORTANCE DU TRANSPORT AÉRIEN POUR LES ENTREPRISES INTERNATIONALISÉES?

Les enquêtes présentées suggèrent que l'importance des lignes aériennes aux yeux des entreprises insérées dans les chaînes de valeur mondiales pourrait s'accroître encore à l'avenir.

Selon l'étude de l'International Air Transport Association (2016)²¹:

► Plus de la moitié des entreprises interrogées (et plus de 75% en Chine) ont déclaré qu'elles s'attendaient à devenir sensiblement plus dépendantes des services de transport aérien au cours des dix prochaines années. Seulement 12% des entreprises s'attendent à ce que leur dépendance à l'égard du transport aérien diminue. Au plan sectoriel, ce sont les entreprises de haute technologie qui s'attendent à connaître la plus forte progression de l'utilisation du transport aérien : les deux tiers prévoient une augmentation de leur dépendance à l'égard de ce mode de transport.

► Seule une minorité des entreprises estime que les nouvelles technologies (internet, vidéoconférence, etc.) devraient diminuer la nécessité de voyager dans une économie de plus en plus mondialisée.

Selon l'enquête réalisée par l'Institut of Director (2012) :

► Près des 2/3 des personnes interrogées indiquent que les vols directs du Royaume-Uni vers les marchés émergents prendront davantage d'importance pour leur entreprise dans les dix années qui viennent.



Photo : Sylvain Cambon

16 Doeringer, P., Evans-Klock, C. et Terkla, D. (2004). "What attracts high performance factories? Management culture and regional advantage." *Reg Sci Urban Econ* 34(5):591-618

17 Storper, M. et Venables, A.-J. (2004). "Buzz: face-to-face contact and the urban economy". *Journal of Economic Geography*, 4: 351-370.

18 Brueckner, J.-K. (2003). "Airline traffic and urban economic development". *Urban Stud* 40(8):1455-1469

19 Bel, G. et Fageda, X. (2008). "Getting there fast globalization intercontinental flights and location of headquarters". *Journal of Economic Geography* 8 (2008) pp. 471-495

20 Oxford Economics – The Role of Business Aviation in the European Economy, October 2012

21 International Air Transport Association (IATA) – Value of Air Cargo: Air Transport and Global Value Chains – December 2016
Airport Regions Conference (ARC) – Air Cargo in airport regions – February 2016

UN ENJEU ÉCONOMIQUE CLÉ POUR L'ÉCONOMIE FRANÇAISE: RENFORCER LA CONNECTIVITÉ ET L'ACCESSIBILITÉ DES GRANDS AÉROPORTS

Les services de transport aérien jouent un rôle stratégique dans la compétitivité des entreprises internationalisées. Il en va ainsi de l'insertion et de l'attractivité économique des pays sur la scène économique mondiale. Pour cette raison, une large partie des études présentées précédemment concluent à la nécessité de poursuivre le développement de l'offre de transport aérien des métropoles. Deux problématiques majeures ressortent des analyses :

► L'amélioration de la connectivité des aéroports (nombre de destinations accessibles par des vols directs ou indirects)

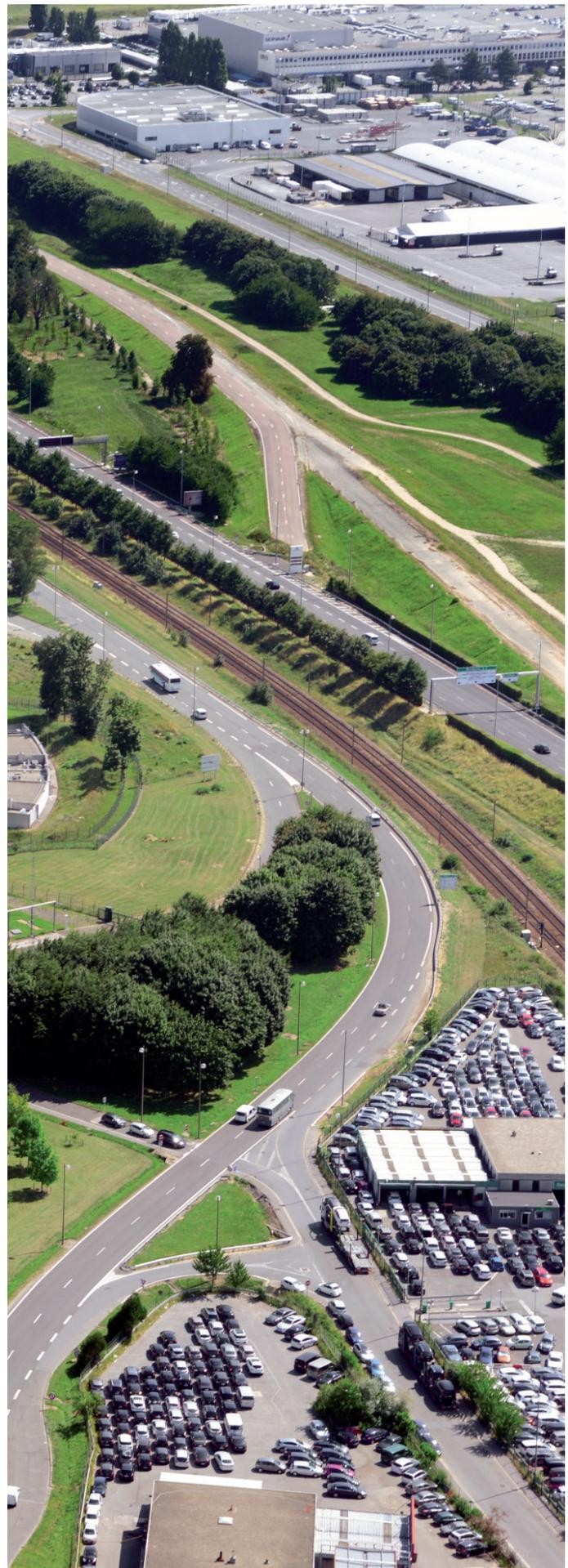
Le niveau de connectivité d'un aéroport a une incidence sur le potentiel de business pouvant être développé à partir d'une métropole. Or, selon la Cour des Comptes²², la connectivité des aéroports européens progresse principalement du fait de la connectivité « indirecte » (via des hubs de correspondance), au détriment de la connectivité directe qui diminue. En outre, en tant que hubs, les aéroports européens sont principalement connectés avec le continent européen, mais ont une position mineure en tant que hubs intercontinentaux. Le Plan Connect 2020 du Groupe ADP vise à apporter des réponses à cet enjeu.

► L'amélioration de l'accessibilité terrestre des aéroports

La facilité et la rapidité d'accès à l'aéroport permettent d'étendre le nombre d'entreprises et de territoires susceptibles de bénéficier des services de transport aérien. Or, comme le souligne à nouveau la Cour des Comptes, le défaut de connexion au réseau ferré ou la mauvaise qualité des liaisons au centre-ville sont souvent des points faibles des aéroports français. Prenant l'exemple du premier aéroport français – l'aéroport Paris-Charles de Gaulle – les magistrats de la Cour des Comptes soulignent que 70 % des accès se font en voiture et qu'il n'est pas relié à la capitale par un moyen de transport adapté et rapide, contrairement à la plupart des grands aéroports internationaux. Le projet du Grand Paris Express va cependant permettre de remédier à cette situation à l'horizon 2023. De même, cet aéroport bénéficie d'ores et déjà d'une desserte ferroviaire à grande vitesse, lui permettant d'élargir son aire d'attraction grâce à des offres combinées air-fer²³.

²² Cour des comptes – L'État et la compétitivité du transport aérien – septembre 2016

²³ Conseil supérieur de l'aviation civile / Commissariat général à l'égalité des territoires – Rapport sur le maillage aéroportuaire français – Janvier 2017



4

LA CONTRIBUTION DES PLACES AÉROPORTUAIRES AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES FRANCILIENS

Les éclairages précédents rendent compte de la contribution tout à fait significative des places aéroportuaires à la prospérité économique des territoires qui les environnent. Il paraît important dans cette dernière partie de voir en quoi ce lien se vérifie dans le cas de la métropole parisienne. Pour ce faire, une dizaine d'entretiens ont été réalisés auprès d'acteurs clés du développement économique des territoires accueillant les principaux aéroports franciliens.

- ▶ Comité d'Expansion Économique du Val d'Oise (CEEVO)
- ▶ CCI du Val-de-Marne
- ▶ Parc d'affaires Paris Nord 2
- ▶ IAU Île-de-France
- ▶ Agence Paris Région Entreprises
- ▶ Association Orly International
- ▶ CCI de l'Essonne
- ▶ Hubstart Paris Région

Ces différents points de vue permettent d'aborder les enjeux spécifiques des territoires du Grand Roissy-Le Bourget et du Grand Orly, et de dégager des analyses concernant la région francilienne dans son ensemble.

Les entretiens ont été conduits autour de trois grandes problématiques :

- En quoi la contribution des places aéroportuaires à l'attractivité économique des territoires franciliens est-elle palpable ?
- Quels sont les principaux enjeux de développement économique des places aéroportuaires et des territoires qui les environnent ?
- Quel peut être le rôle et l'implication du Groupe ADP pour relever ces enjeux ?

Les pages qui suivent croisent les témoignages pour chacune de ces problématiques.

EN QUOI LA CONTRIBUTION DES PLACES AÉROPORTUAIRES À L'ATTRACTIVITÉ ET AU DÉVELOPPEMENT DES TERRITOIRES FRANCILIENS EST-ELLE PALPABLE ?

D'une manière générale, le rôle déterminant joué par les services aéroportuaires dans le dynamisme économique de la région francilienne constitue une évidence et une réalité incontestables pour l'ensemble des personnes interrogées.

Plusieurs indices attestent de la contribution des places aéroportuaires

Un certain nombre d'entreprises souhaitant s'implanter dans les territoires environnant les aéroports expriment un besoin et une demande explicite de proximité des aéroports. Cela constitue un point clé du « cahier des charges » d'implantation qu'elles adressent aux acteurs du développement économique franciliens. Cette attente concerne tout particulièrement les entreprises internationalisées souhaitant accéder rapidement à leurs différents marchés et filiales.

La contribution des services aéroportuaires au dynamisme économique des territoires se mesure également à la volumétrie des flux d'échanges observée au quotidien : le nombre de vols et de passagers transportés, le volume de fret qui arrive et repart de l'aéroport, les flux routiers au départ ou à l'arrivée des plateformes, le nombre de salariés qui viennent y travailler, etc. Du reste, le développement massif des zones d'activités et de l'immobilier à vocation économique autour des places aéroportuaires constituent un signe bien visible du lien incontestable entre desserte aérienne et attractivité économique.

Les entretiens montrent également que les places aéroportuaires «aimantent» plus particulièrement certaines entreprises ou fonctions d'entreprise

Les entretiens font ressortir les catégories suivantes :

- ▶ les activités directement impliquées dans la mise en œuvre du service de transport aérien : ravitaillement, maintenance, accueil des passagers, etc.
- ▶ les activités dont le cœur de métier repose sur une utilisation intensive du transport aérien : logistique, fret aérien, etc.
- ▶ les activités qui exploitent le flux de personnes généré par les places aéroportuaires : commerce, organisations d'évènements professionnels, etc.
- ▶ les activités internationalisées dont les marchés et la chaîne de valeur se situent dans différents pays. Les centres de décisions en particulier ont besoin d'une bonne connectivité aérienne pour faire venir des décideurs de la maison mère, faciliter le dialogue entre l'ensemble des parties prenantes d'une entreprise, desservir le marché européen, etc.
- ▶ les activités à forte valeur ajoutée impliquant des déplacements internationaux fréquents : show-rooms d'entreprises permettant de présenter les produits et services aux clients et partenaires ; centres de formation et universités dédiés aux salariés d'entreprises internationales ; activités de consulting à vocation internationale, etc.
- ▶ les activités qui se localisent à proximité des places aéroportuaires en raison de la concentration d'entreprises déjà présentes et qui constituent autant de clients actuels ou potentiels. Il y a toute une chaîne de valeur qui vient s'agréger autour des aéroports, qui tend à faire des places aéroportuaires de véritables lieux de centralité économique.
- ▶ les activités recherchant une adresse valorisante. Les places aéroportuaires deviennent de véritables centralités économiques offrant une image positive aux entreprises qui y sont implantées.

L'influence des services aéroportuaires s'exerce également à une échelle plus large

Les témoignages recueillis soulignent également que la connectivité aéroportuaire a son importance non seulement pour les entreprises dont l'activité implique une proximité directe des aéroports, mais également pour des entreprises et des territoires situés bien au-delà des places aéroportuaires. En d'autres termes, être situé à une trentaine de minutes des aéroports constitue une aménité essentielle pour l'implantation d'entreprises dans le reste de l'Île-de-France.

Quels sont les principaux enjeux de développement économique des places aéroportuaires franciliennes et des territoires qui les environnent ?

Les personnes interviewées s'accordent à dire que si la présence d'aéroports internationaux constitue une condition sine qua non de la réussite économique d'une métropole de classe mondiale comme Paris, elle n'en est pas pour autant une condition suffisante. D'une part, la connectivité aérienne n'est pas acquise de façon définitive mais demeure relative et soumise aux évolutions du contexte concurrentiel. D'autre part, les bénéfices d'une connectivité aérienne performante dépendent largement de son accessibilité terrestre pour des territoires éloignés des plateformes. Les témoignages laissent également à penser qu'un enjeu majeur réside dans la capacité à faire émerger une véritable « ville aéroportuaire » disposant d'une économie plus diversifiée et offrant tous les attributs de l'urbanité. Enfin, les personnes interrogées estiment qu'une condition transversale du dynamisme économique des places aéroportuaires et des territoires alentours réside dans la construction d'une gouvernance partagée des enjeux et des leviers économiques entre l'ensemble des acteurs concernés. Une telle gouvernance favoriserait les complémentarités plutôt que les situations de concurrence, et permettrait de produire un effet de levier global sur l'attractivité et le développement de la métropole francilienne.

Préserver la connectivité internationale de premier plan des aéroports franciliens

Les aéroports parisiens, et en particulier Paris-Charles de Gaulle, figurent parmi les tous premiers aéroports européens en matière d'offre de liaisons internationales. Cette situation favorable reste cependant fragile dans un contexte marqué par une concurrence aéroportuaire exacerbée. De façon plus ou moins explicite, les témoignages laissent entendre que toute dégradation (absolue ou relative) de la qualité de la connectivité de la place parisienne constituerait une sérieuse menace quant à l'attractivité et la fidélisation des entreprises sur les territoires alentours. Plusieurs personnes estiment que cet enjeu reste encore sous-estimé et qu'une prise de conscience de l'ensemble des acteurs apparaît nécessaire.

Améliorer l'accessibilité terrestre des places aéroportuaires avec les autres territoires franciliens

Les entretiens font ressortir une forte préoccupation à l'égard de l'accessibilité terrestre des places aéroportuaires depuis Paris mais aussi des autres territoires franciliens. Cette accessibilité – en transports en commun ou par voie routière – est considérée aujourd'hui comme largement insatisfaisante. Selon plusieurs observateurs, ce déficit d'accessibilité terrestre des aéroports parisiens contraste avec les principaux aéroports européens qui bénéficient tous d'une liaison express avec le centre urbain.

Cette situation pénalise les entreprises présentes ou souhaitant s'implanter à proximité directe des plateformes aéroportuaires. Celles-ci peuvent rencontrer des difficultés pour accéder à l'ensemble des ressources économiques disponibles au sein de la région parisienne (en particulier les ressources humaines). Ceci peut constituer un frein à l'attractivité et au développement des places aéroportuaires.

tuaires car les entreprises peuvent parfois remettre en question leurs décisions d'implantation. D'autre part, en raison des performances et du maillage insuffisants des réseaux de transport en commun et routiers, de nombreux territoires franciliens ne bénéficient pas des effets positifs de la connectivité aérienne.

Les difficultés d'accès aux plateformes aéroportuaires pénalisent également fortement la qualité de vie des dizaines de milliers de personnes venant y travailler au quotidien.

Dans ce contexte, des attentes fortes s'expriment à l'égard des projets du Grand Paris Express. Les nouvelles lignes de métro – en particulier 17 (Paris - Charles de Gaulle) et 14 (Paris - Orly) devraient constituer des accélérateurs de l'attractivité et du développement économique des places aéroportuaires mais également de l'ensemble des territoires desservis par les nouvelles gares. Les personnes interrogées alertent cependant sur le fait que les projets en cours ne peuvent résoudre toutes les difficultés car ils renforcent avant tout les liaisons depuis ou vers Paris. L'amélioration des liaisons tangentielles de « banlieue à banlieue » appellent semble-t-il davantage d'efforts.

Diversifier le tissu économique des places aéroportuaires tout en les spécialisant sur l'économie des échanges internationaux

La capacité des plateformes aéroportuaires à attirer et agréger autour d'elles des activités concourant à la mise en œuvre des services de transport aérien ou dont l'activité repose sur une utilisation fréquente du transport aérien constitue à l'évidence un atout à valoriser et préserver. Pour autant, plusieurs personnes estiment nécessaire de ne pas focaliser l'économie des places aéroportuaires sur ces seules activités. En effet, une spécialisation économique marquée expose fortement le territoire aux chocs extérieurs pouvant affecter les activités fortement dépendantes de l'activité et de la disponibilité des services aériens. Dès lors, le développement durable des places aéroportuaires et des territoires environnants suppose semble-t-il de mettre leur attractivité au service d'une diversification du tissu économique fondée sur l'économie de la connectivité. Il implique également d'en faire des pôles économiques offrant toute la gamme de services nécessaires à la vie des affaires : show-room, espaces de coworking, de créativité, de diffusion d'informations sur les opportunités économiques du territoire etc.

Faire des places aéroportuaires de vrais lieux de vie offrant tous les avantages de la ville

Offrir une qualité de vie de premier plan apparaît de plus en plus comme un facteur déterminant pour attirer des activités à forte valeur ajoutée et favoriser la diversification du tissu économique. Un autre enjeu majeur du développement des places aéroportuaires consiste ainsi à « faire venir la ville à l'aéroport », à leur donner toutes les aménités urbaines qui participent de la qualité de vie des décideurs, des salariés et des habitants d'un territoire : conception des espaces publics, offre de logements, de services (santé, commerces, écoles, culture etc.), etc. Un enjeu clé est de donner envie aux milliers de salariés qui travaillent dans et autour des zones aéroportuaires de vivre à proximité.



Photo : Gwen Le Bras

5

L'INTÉGRATION DES POPULATIONS LOCALES PAR LA FORMATION

L'importance des retombées socio-économiques élargies liées aux aéroports franciliens ne doit pas masquer une réalité complexe aux abords immédiats des aéroports, notamment dans les zones plus exposées aux nuisances.

La question de l'accès des habitants riverains aux emplois soutenus, notamment pour les actifs rencontrant des difficultés sur le marché du travail, est cruciale et doit guider les initiatives locales en faveur de l'emploi.

Afin de rendre compte des initiatives mises en œuvre pour favoriser l'accessibilité des emplois de Paris – Charles de Gaulle, Paris – Orly et Paris – Le Bourget pour les actifs résidents aux alentours, il s'avère utile de rappeler les points clés suivants :

- ▶ Le fort dynamisme économique des places aéroportuaires coexiste avec des difficultés sociales dans certains territoires environnants.
- ▶ Les difficultés sociales ne découlent pas d'un manque de créations d'emplois mais d'un certain nombre d'obstacles qui rendent ces emplois difficilement accessibles pour les actifs riverains :
 - > Inadéquation persistante entre le profil en qualification de la population résidente et les besoins en compétences des entreprises. Ce qui fait toujours de la question de la formation un enjeu prioritaire pour le territoire.
 - > Déficit d'accessibilité géographique pour les individus non motorisés compte tenu notamment de la faiblesse des liaisons transversales en transports en commun. L'accessibilité et la mobilité des actifs sont les deux autres enjeux absolument essentiels de régulation du marché du travail.



Des actions sont mises en œuvre pour favoriser l'accessibilité des emplois pour les actifs riverains :

★ **Le Groupe ADP** investit depuis une vingtaine d'années dans des dispositifs d'aides à l'emploi adaptés aux spécificités aéroportuaires.

▶ **La Charte Entreprises et Quartiers** du ministère de la Ville: signataire de la charte depuis 2013, le Groupe ADP décline la charte à l'échelle territoriale conformément aux orientations souhaitées par l'État.

▶ **Les initiatives de ses Délégations** aux partenariats et aux territoires au sein de la Direction de l'Environnement et du Développement durable:

- > Forum Alternance et contrats saisonniers
- > Forum Handicap
- > Matinale des seniors
- > Journées découverte des métiers aéroportuaires
- > La Caravane de l'Emploi

★ **Planèt'AirPort** fédère les initiatives en faveur de l'emploi, de la formation professionnelle, de l'insertion sociale, de l'insertion par l'activité économique, de la mobilité et du logement en faveur des riverains des aéroports franciliens. La marque Planèt'AirPort déploie un programme complet d'actions:

▶ **AÉRO Compétences** : des formations adaptées aux besoins des entreprises aéroportuaires gratuites qui durent de quatre mois à un an. Les demandeurs d'emploi ont le statut de stagiaires rémunérés et réalisent leur formation dans 600 m² de locaux équipés à Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly.

▶ **Adife, fonds de dotation territorial**: structure de Planèt'AirPort, Adife, finance à la demande des projets de formation et d'aide à l'emploi, portés par les associations locales de l'est du Val-d'Oise. Ces projets sont également soutenus par Planèt'AirPort. Son programme s'inscrit dans le cadre de la charte Entreprises et Quartiers et de la Charte de la diversité.

★ **Le GIP Emploi Roissy** rassemble des partenaires publics et privés qui ont décidé de répondre ensemble aux besoins immédiats et futurs en emploi et en compétences des entreprises et des habitants du Grand Roissy - Le Bourget. Le GIP met en œuvre et soutient des actions concertées pour proposer aux populations locales une offre de services pédagogiques adaptés aux métiers et aux besoins des entreprises du territoire. Il délivre notamment une formation certifiante à l'anglais aéroportuaire.

Le GIP Emploi Roissy CDG a fusionné en 2017 avec la structure de promotion territoriale HubstartParis Région®.

★ **Hub compétences** : un programme d'investissements en réponse à un appel à projet de la Direccte dans le cadre des programmes d'investissement d'avenir (PIA). Il intègre les deux grands projets lancés en 2015 par le GIP Emploi Roissy CDG - une cité des métiers et un campus des métiers - ainsi que le projet de professionnalisation de l'alternance conçu par Planèt'AirPort. Ce programme a été validé en février 2017 par arrêté du Premier Ministre.

★ **Orly Paris** : association porteuse d'un PACTE pour l'emploi, la formation et le développement économique, dont l'un des axes principaux est d'améliorer l'accès de la population locale aux emplois de Paris - Orly organise tous les ans "Les Rendez-vous pour l'emploi d'Orly Paris" qui, en 2016, ont mobilisé 85 entreprises et 100 structures partenaires, ont attiré 5 000 visiteurs de l'Essonne et du Val-de-Marne et donné lieu à 537 entretiens de pré-recrutement, 34 % de candidats retenus et trois embauches immédiates.

★ **Les Clauses sociales** : depuis 2013, dans le cadre du projet Nouvel Envol d'Orly et du bâtiment de Jonction, le Groupe ADP intègre dans tous ses marchés des clauses d'insertion sociale avec l'engagement de dédier 5 % des heures travaillées à l'insertion sociale.

★ **Le Réseau PLATO** : réseau d'entreprises animé par une méthodologie originale portée par les CCI et fondée sur l'accompagnement des dirigeants de PME-TPE par des cadres de grandes entreprises (principe de parrainage), et un programme de soutien au développement des PME-TPE qui se déroule sur 2 ans.

Depuis 2016, les CCI des départements du Val-de-Marne et du Val d'Oise en collaboration avec de grandes entreprises ont mis en place ce programme dont les moments d'échanges d'expériences et de savoir-faire permettent de tisser des réseaux professionnels, de rompre l'isolement de l'entrepreneur, de mobiliser sur des problématiques communes et de développer les compétences des PME-TPE. Une cinquantaine de PME-TPE ont été concernées sur l'aéroport Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly.

ANNEXES

1

PRÉCISIONS SUR LA MÉTHODOLOGIE

En complément de la description en introduction de la méthodologie retenue pour mener cette étude et dans un souci de transparence, il est ici détaillé les principaux moyens utilisés.

CALCUL DES IMPACTS DIRECTS

Pour identifier tous les établissements employeurs directs sur chacune des trois plateformes, un important travail de croisement de données a été réalisé avec les équipes du Groupe ADP, à partir des autorisations d'activités intra et hors aérogare, des badges et des baux commerciaux. Ensuite pour évaluer les emplois directs des trois plateformes, deux sources de données ont été exploitées. D'une part, un questionnaire détaillé a été adressé aux employeurs majeurs et principaux, portant sur le nombre de salariés et la typologie de l'emploi (âge, genre, rémunération, lieux de résidence, etc.). Une centaine d'entreprises ont répondu positivement à cette demande d'information, ainsi le calcul de l'emploi direct provient d'une source déclarative à hauteur de 63%. D'autre part, pour chaque établissement en lien direct avec les plateformes, le nombre d'employés a été déterminé grâce au répertoire des entreprises et établissements (base Sirène® de l'Insee). Ce travail a ainsi permis de consolider une base de données unique, précise et complète des établissements, enrichie par la base Sirène® (des codes secteurs APE, effectifs, adresses, etc.), et du nombre d'emplois déclaratif lorsqu'il avait pu être collecté. L'évaluation de la valeur ajoutée directe a pu être réalisée à partir des données Insee (base Esane).

Les emplois directs dans l'étude prennent en compte les entreprises exerçant une activité sur chaque aéroport ainsi que les services publics.



TABLE DE CORRESPONDANCE

La Table de correspondance entre les grandes familles d'activités aéroportuaires et principaux codes APE associés (utilisés pour sectoriser les emplois directs) :

Grandes familles aéroportuaires	Description	Code APE	Libellé APE
Transports aériens	Compagnies aériennes et maintenance aéronautique	5110Z	Transports aériens de passagers
		5121Z	Transports aériens de fret
Services aéroportuaires	Services d'assistance en escale (en aérogare et en piste), entreprises de manutention, de nettoyage, d'emballage des bagages, ADP	5223Z	Services auxiliaires des transports aériens
		8121Z	Nettoyage courant des bâtiments
		8129B	Autres activités de nettoyage nca
Commerces, hôtels, restauration, catering	Sociétés gérant des commerces de détail (côté ville et côté piste), bars-restaurants, commissariat hôtelier, hôtels	5629A	Restauration collective sous contrat
		5510Z	Hôtels et hébergement similaire
		5610A	Restauration traditionnelle
		4771Z	Commerce de détail d'habillement en magasin spécialisé
		5610C	Restauration de type rapide
Sûreté et sécurité	Entreprises de sûreté aéroportuaire et prestations en matière de sécurité	8010Z	Activités de sécurité privée
Services publics	Service des Douanes, Police de l'Air et des Frontières, Gendarmerie du Transport Aérien, Direction générale de l'Aviation Civile, la Poste	8424Z	Activités d'ordre public et de sécurité
		8411Z	Administration publique générale
Fret, messagerie, transports terrestres	Entreprises d'entreposage et logistique, agents de fret, sociétés de transport routier en commun de personnes	5229B	Affrètement et organisation des transports
		5310Z	Activités de poste dans le cadre d'une obligation de service universel
Autres activités	Entités ou établissements ne figurant pas dans les six premiers secteurs : famille d'activités très hétérogène qui va de l'assurance à la maintenance en passant par les entreprises de télécommunications, des fabricants d'équipements aéronautiques	8559A	Formation continue d'adultes
		6202A	Conseil en systèmes et logiciels informatiques
		7830Z	Autre mise à disposition de ressources humaines
Construction	Entreprises de chantier et travaux	4321A	Travaux d'installation électrique dans tous locaux
		4211Z	Construction de routes et autoroutes

CALCUL POUR LES IMPACTS INDIRECTS ET INDUITS

L'estimation de l'ordre de grandeur des impacts indirects et induits été faite grâce à l'outil LOCAL FOOTPRINT® qui reproduit de manière la plus vraisemblable possible l'économie des territoires impactés. Pour ce faire, les comportements économiques liés à l'activité des emplois directs ont dû être modélisés pour estimer leurs achats, la masse salariale et les impôts et taxes versés. Le phénomène de propagation de la demande, reproduit par LOCAL FOOTPRINT®, permet d'estimer l'ensemble de la chaîne de fournisseurs, l'ensemble des salaires versés, et l'ensemble de la fiscalité versée permettant aux administrations publiques de fonctionner, dans les économies des territoires observés (zone d'influence, départements de l'Île-de-France et France). Dans cette étude, les impacts induits ont été uniquement calculés sur le rang 1 des impacts directs et indirects.

CALCUL POUR LES IMPACTS CATALYTIQUES

L'estimation de l'ordre de grandeur des impacts catalytiques a été faite grâce à l'outil LOCAL FOOTPRINT® qui reproduit de manière la plus vraisemblable possible l'économie des territoires impactés. Pour ce faire, les comportements économiques liés à l'activité des passagers touristiques ont dû être précisés grâce à l'analyse des enquêtes du CRT et des données trafic délivrées par le Groupe ADP. Une fois ceux-ci réconciliés au global, l'outil LOCAL FOOTPRINT® permet de modéliser le comportement des entreprises impliquées pour estimer leurs achats, la masse salariale et les impôts et taxes versés. Le phénomène de propagation de la demande, reproduit par LOCAL FOOTPRINT®, permet d'estimer ensuite l'ensemble des impacts indirects et induits inhérents à ces impacts catalytiques, dans les économies des territoires observés (Île-de-France et France).

Comptabilisation du nombre de passagers répartis par nationalités à Paris - Orly et Paris - Charles de Gaulle

Seule l'activité liée au tourisme a fait l'objet d'une quantification de retombées socio-économiques dans cette étude. Les impacts liés à l'activité fret ont été appréhendés et valorisés mais il apparaît trop délicat d'évaluer d'éventuelles retombées en observant simplement les flux liés à l'importation ou à l'exportation permises par les 3 aéroports.

Un même touriste est compté 2 fois comme passager s'il effectue son vol aller et son vol retour dans le même aéroport. Il convient donc de diviser par deux le nombre de passagers reportés par le Groupe ADP et d'exclure les passagers prenant une correspondance. La réconciliation des vols par grands faisceaux et des données reportées par l'enquête CRT a permis d'estimer les dépenses effectuées par les passagers (affaires et loisirs) visitant l'Île-de-France et la France. Puisque l'étude se limite à quantifier les impacts socio-économiques liés à l'aéroport en Île-de-France et en France, l'ensemble des passagers français

dans les vols internationaux ont été exclus de l'étude, tout comme les passagers franciliens dans les vols domestiques. Ainsi, seuls les français provinciaux ont été retenus dans les calculs d'impacts catalytiques en Île-de-France. Les dépenses des Français à l'étranger ne sont pas non plus quantifiées.

Différents profils de dépenses ont pu être modélisés, tenant compte du type de passager (affaires ou loisirs – incluant le tourisme affinitaire), de la nationalité (plus de 18 nationalités couvertes, dont une Moyen Orient couvrant 14 pays), et du lieu de destination en France (Île-de-France Vs Province). Ces profils ont été établis à partir des données du CRT Île-de-France, des enquêtes du Groupe ADP et de l'institut TNS-Sofres.

Ces données permettent d'estimer les euros injectés dans l'Île-de-France et en France grâce aux aéroports Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly répartis sur différents secteurs. La modélisation économique permet ensuite de tracer les euros dans l'économie française de manière directe, indirecte et induite.

Conformément aux statistiques contenues dans les tables entrées-sorties, seule la production du secteur commerce a été modélisée dans l'étude catalytique (exemple : les dépenses de fonctionnement d'un magasin). Les retombées indirectes (exemple : les fournisseurs de parfums) liées aux secteurs productifs et leurs retombées induites n'ont pas été évaluées dans l'étude des impacts catalytiques.

Concernant le tourisme d'affaires, les retombées spécifiques liés à l'organisation ou au fonctionnement des séminaires / centres de congrès n'ont pas été évaluées dans cette étude.



Photo : Zoo Studio

ÉVALUATION DU FRET CARGO

L'analyse du fret cargo pour Paris - Charles de Gaulle et Paris - Orly a pu être réalisée à partir des éléments transmis par les services de la Direction générale des douanes et droits indirects. Cette analyse couvre les importations et les exportations extracommunautaires (i.e. avec un territoire n'appartenant pas à l'UE), d'un côté, qui donnent lieu à l'établissement d'un DAV (document administratif unique) ; les importations et exportations intracommunautaires (i.e. avec l'UE), qui figurent en DEB (déclaration d'échanges de biens) d'un autre côté. Pour les échanges extra-communautaires, il est possible d'identifier précisément l'aéroport d'entrée ou de sortie des biens. En revanche, pour les échanges intra-communautaires, le point d'entrée ou de sortie des biens est le pays. Il a donc fallu utiliser une clé de répartition (source Eurostat) pour déterminer le poids des aéroports dans les échanges intra-communautaires.

Les échanges suivants n'ont pas été pris en compte dans cette analyse, inhérents aux limites de déclaration des DEB et DAU :

- ▶ Les échanges commerciaux transitant par LBG
- ▶ Les échanges intracommunautaires inférieurs à 460 k€
- ▶ Les marchandises faisant l'objet de transbordements à l'international
- ▶ Le pré-acheminement ou post-acheminement de marchandises placées sous le régime suspensif du transit communautaire
- ▶ Le fret aérien dédouané auprès desdits bureaux

Les impacts catalyseurs liés au fret ont été quantifiés (exportations et importations en valeur) mais aucune retombée n'a été calculée ni ajoutée au résultat total de l'étude d'impact dans la mesure où la méthodologie actuelle ne permet pas avec un niveau de confiance suffisant de les évaluer. Les importations permettent en effet aux industries et commerces locaux de produire et vendre dans le pays. Tout comme les exportations, les importations permettent elles aussi d'activer une chaîne de fournisseurs locale. Faire la différence entre ces deux montants pour estimer l'ordre de grandeur des retombées liées au fret aérien ne semble ainsi pas pertinent à ce stade.

LES RETOMBÉES LIÉES AU FINANCEMENT DE LA DGAC

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) concentre l'ensemble des missions de l'État dans le domaine de l'aviation civile.

Les passagers et les compagnies aériennes utilisant les infrastructures du Groupe ADP financent une partie importante du budget de la DGAC par le biais des redevances de navigation aérienne et de certification, et des diverses taxes d'aéroports.

Seuls les emplois directs des personnes travaillant au sein des aéroports (direction des services de la navigation aérienne (DSNA) ont été comptabilisés dans l'étude au titre des missions de la DGAC.

Le budget annexe de la DGAC n'est pas inclus dans les tableaux Entrées-sorties ni contenus dans les comptes d'exploitation des acteurs économiques modélisés dans l'étude. La part attribuable du Groupe ADP dans le fonctionnement de la DGAC (hors emplois directs déjà pris en compte) n'est donc pas quantifiée dans cette étude par manque de données d'exploitation de la DGAC.

DÉTAIL SUR LE PÉRIMÈTRE DE L'ÉLIMINATION DES DOUBLES COMPTES

Pour éviter tout risque de double compte, les flux retenus dans les modélisations sont les valeurs ajoutées c'est-à-dire les chiffres d'affaires diminués des consommations intermédiaires. Par ailleurs, les doubles comptes ont été exclus dans les cas suivants :

- ▶ entre les impacts « directs » et les effets « indirects » modélisés de certains secteurs (une entreprise de l'aéroport, comptabilisée en impact direct, qui est fournisseur d'une compagnie aérienne (donc qui pourrait aussi être comptabilisé en impact indirect) ;
- ▶ entre les impacts « directs » et les effets « catalytiques » des touristes (un restaurant de l'aéroport, comptabilisé en impact direct, qui est aussi fournisseur de repas pour les touristes (donc qui pourrait aussi être comptabilisé en impact catalytique).

2

PRÉCISIONS SUR LE MODÈLE LOCAL FOOTPRINT®

L'étude d'impact socio-économique livre un montant d'impact moyen, quantifié en montant total d'emplois soutenus (ETP soutenus à 100%) et de contribution au PIB, de manière directe, indirecte, induite et catalytique. Même si cela se fait rarement pour d'autres secteurs d'activité, dans le cas précis du secteur aéroportuaire, il est possible d'additionner ces 4 types d'impacts dans la conclusion de l'étude.

Compte tenu du périmètre d'étude et de sa limite temporelle, de la confidentialité des données dans les chaînes de fournisseurs des entreprises modélisées, l'étude d'impact ne prétend pas reproduire la réalité des flux économiques dans les territoires, mais uniquement l'ordre de grandeur des retombées socio-économiques indirectes et induites vraisemblable dans les territoires analysés, compte tenu des comportements moyens des secteurs d'activités, et notamment de leur probabilité théorique d'achat dans la zone du territoire.



L'outil utilisé pour modéliser sur 380 secteurs différents l'économie française est LOCAL FOOTPRINT®.

LOCAL FOOTPRINT® est un outil statistique d'évaluation de l'impact socio-économique de type RIMS (Regional Input-Output Multipliers) développé par UTOPIES.

En agrégeant différents modules d'analyse territoriale et sectoriel en complément de tables Entrées-Sorties, le modèle hybride d'Utopies reproduit de manière la plus vraisemblable possible le fonctionnement de l'économie des territoires- selon le processus de propagation de la demande.

Ce modèle a recours ainsi à différentes sources :

- ▶ les données statistiques d'Eurostat, de l'INSEE et du BEA avec un niveau de détail sur 380 secteurs
- ▶ un calibrage local effectué en tenant compte de la particularité de la zone analysée (données INSEE d'emplois par secteur d'activités) et tenant compte des coefficients de localisation (Université de Bristol)

L'ordre de grandeur de la contribution socio-économique peut alors être exprimé en termes d'emplois soutenus, soit créés ou maintenus, ou de valeur ajoutée générée (traduite en PIB), sur 380 secteurs d'activité différents.

DÉTAIL SUR LE PROCESSUS DE PROPAGATION DE LA DEMANDE

La modélisation de LOCAL FOOTPRINT® permet d'analyser la propagation des effets d'une activité le long de la chaîne de fournisseurs (impacts indirects), en prenant également en compte les effets de la consommation liée aux salaires estimés versés et ceux de la dépense publique liée aux impôts et taxes estimés acquittés par ces acteurs économiques (impacts induits).

Selon ce processus, toute dépense d'un agent économique constitue une recette perçue par d'autres agents. En contrepartie de cette recette, les secteurs productifs augmentent leur production pour répondre à cette nouvelle demande. Cet accroissement de production se traduit lui-même en une demande supplémentaire de valeur ajoutée et en achats de biens et services intermédiaires. Encore une fois, le processus itératif à la base du modèle transforme cette demande en rondes successives de dépenses et de recettes, et ce, jusqu'à ce que la totalité de la demande initiale soit satisfaite. C'est ce processus itératif à la base du modèle qui permet de ventiler l'impact de la dépense initiale. L'effet est senti au rang 1 dans le ou les secteurs immédiatement sollicités par le choc de dépenses puis se répercute chez les fournisseurs de ce dernier.

DÉTAIL SUR LES COEFFICIENTS DE LOCALISATION

Les tables Input-Output sont constituées de statistiques bâties à l'échelle d'un pays. Pour calibrer les résultats à l'échelle locale ou départementale, LOCAL FOOTPRINT® intègre des coefficients de localisation calculés pour chaque territoire et pour chacun des 380 secteurs du modèle sur la base du nombre d'emplois par secteur (statistiques INSEE).

Les coefficients de localisation permettent de calibrer 3 types de comportements :

► **Les achats des entreprises. Trois types d'informations sont prises en compte :**

- > la taille et le poids économique du territoire,
- > la taille relative du secteur vendeur,
- > la taille relative du secteur acheteur.

La probabilité d'achat sur le territoire sera d'autant plus forte que le territoire est économiquement vaste / dense et que la taille relative du secteur offreur est forte par rapport à la taille relative du secteur demandeur.

► **La consommation des ménages. La probabilité que les achats des ménages se fassent localement dépend :**

- > de la taille du territoire
- > de la sur ou sous spécialisation du secteur dans lequel les dépenses seront réalisées.

► **Les dépenses publiques dont la localisation dépendra :**

- > de la taille de l'assiette fiscale locale,
- > de la taille du territoire,
- > de la spécialisation relative du secteur bénéficiaire.

RETRAITEMENTS POUR L'ÉVALUATION DES EMPREINTES

Un certain nombre de retraitements a été effectué pour fiabiliser l'analyse des retombées, notamment :

► Traitement spécifique sur les marges commerciales afin de différencier les marges du secteur commercial et la production revenant aux secteurs productifs. Dans cette étude, par manque de disponibilité du comportement d'achat des entreprises commerciales/négoce, seule leur production propre (liée par exemple aux dépenses de fonctionnement d'un magasin) a été modélisée dans l'étude. Les retombées indirectes liées aux secteurs productifs (exemple : les fournisseurs de parfums, vendus dans un magasin) et leurs retombées induites n'ont pas été évaluées dans l'étude.

► Exclusion des achats internationaux à chaque rang décrit dans le mécanisme de propagation de la demande.

► Le montant de la masse salariale super-brute (à savoir la somme des salaires bruts, des cotisations patronales et salariales ainsi que la

participation versée aux collaborateurs) est à la base du calcul des impacts induits par la consommation des ménages. La localisation des emplois directs correspond au code postal de travail des salariés. La répartition départementale des montants de masse salariale a été calculée en fonction du code postal de résidence des salariés et constitue la base de calcul des impacts induits. La localisation des emplois induits par les dépenses des administrations publiques est estimée en fonction du lieu de paiement des impôts et taxes locales estimés, qui est ensuite répartie sur l'ensemble du territoire français au-delà du rang 2.

LES LIMITES DU MODÈLE UTILISÉ

Les résultats obtenus doivent être analysés en fonction des limites et des hypothèses inhérentes au modèle utilisé. Comme tout outil d'analyse, le modèle utilisé pour le calcul de l'empreinte répond à certaines hypothèses de base :

► Le modèle est basé sur les tableaux entrées-sorties. La fiabilité des résultats du modèle dépend donc de la fiabilité des données de ces tableaux. Par ailleurs, ces tableaux sont une représentation comptable des interactions économiques pour une année donnée. Il n'y a donc pas de prise en compte de l'inflation et de la croissance économique. Les relations industrielles et les parts de marché sont donc fixes et indépendants du niveau de production des secteurs d'activité. Les relations interindustrielles ne sont modifiées que lors de la mise à jour annuelle des tableaux entrées-sorties.

► Le modèle ne prend donc pas en considération la notion de temps. C'est un modèle statique qui considère toute injection de dépenses comme se réalisant totalement durant l'année courante. Par exemple, une dépense d'investissement de 10 millions d'euros sur cinq ans est considérée comme si elle se réalisait en une seule année. (Par contre, dans l'optique où l'utilisateur connaît le profil et la répartition annuelle du choc initial, il est possible pour ce dernier de répartir la dépense sur plusieurs années et de moduler les simulations effectuées en conséquence).

► La fonction de production d'un secteur d'activité donné est fixe et il y a absence d'économie d'échelle. La structure d'utilisation des facteurs primaires et des intrants intermédiaires est soumise à une relation de proportionnalité fixe, peu importe le niveau de production. Il n'y a donc pas de phénomène de rareté ni aucun effet de substitution entre les intrants de production. La technologie aussi est fixe et indépendante du niveau de production.

► C'est un modèle linéaire. Toute chose étant égale par ailleurs, un choc de 10 millions d'euros d'un secteur productif est égal à 10 chocs de 1 million d'euros du même secteur. En réalité, à long terme, une entreprise qui triple son chiffre d'affaires est incitée à modifier sa structure de production dans l'optique où elle perçoit l'accroissement de la demande à laquelle elle fait face comme étant récurrent. Ces modifications ont une influence sur l'impact économique du choc de dépenses.

► Le modèle ne tient pas compte du phénomène de rareté des ressources. Ce dernier considère que les entreprises ont la capacité de répondre à la demande, et ce, sans tenir compte du niveau de cette dernière ou des éventuelles entraves au commerce.

3

PRINCIPALES DIFFÉRENCES AVEC LES MÉTHODOLOGIES PRÉCÉDENTES

Compte tenu de la diversité des études réalisées dans le secteur aérien, il paraît important de préciser les différences méthodologiques avec les études de Airports Council International (ACI). Adapté au secteur aéroportuaire, Utopies a recours, dans cette étude, aux mêmes fondamentaux que ceux utilisés par l'ACI, sauf que l'étude est plus approfondie sur trois aspects :

- ▶ L'évaluation des impacts induits de rang 1 par les dépenses de l'administration publique, consécutive aux impôts et taxes versés.
- ▶ L'évaluation des impacts indirects de rang 2 à rang n (jusqu'à ce que les effets ricochets dans l'économie s'estompent).

Alors que les études ACI n'évaluent les effets qu'au rang 1 (exemple : le restaurateur lors d'une commande d'un plateau repas), l'étude LOCAL FOOTPRINT® comptabilise aussi l'emploi soutenu dans le reste de la chaîne de fournisseur simulée (exemple : l'agriculteur qui fournit in fine le restaurateur, lors d'une commande d'un plateau repas).

- ▶ L'évaluation des impacts catalytiques qui tient compte des impacts (de rang 1 à n) indirects et induits consécutifs aux dépenses des touristes.

→ **À noter : les études intervistas ou la précédente étude Bipe 2012 des aéroports de Paris ont utilisé les définitions de l'ACI.**

Enfin, une différence de méthodologie de calcul du modèle avec ACI peut être rappelée également : la méthodologie LOCAL FOOTPRINT® n'utilise pas des ratios multiplicateurs prédéterminés par secteurs pour évaluer les retombées, mais utilise un modèle Entrée-Sortie composé de différents agrégats et calibré par territoire, dans lequel sont injectés des montants monétaires. Les ratios multiplicateurs (différents sur 380 secteurs) sont alors bien obtenus a posteriori, et non a priori de manière standard.

Ces évolutions méthodologiques ont pour objectif d'estimer plus en profondeur les interactions de l'aéroport avec son territoire spécifique et de faire profiter le Groupe ADP d'une meilleure connaissance du métabolisme économique des territoires de présence, à travers le modèle LOCAL FOOTPRINT®.

Type d'impacts	Detail des impacts pris en compte	Méthode ACI	Méthode LOCAL FOOTPRINT®
----------------	-----------------------------------	-------------	--------------------------

IMPACTS D'EXPLOITATION

Impacts directs	emplois à temps plein sur le site ou à proximité	OUI	OUI
Impacts indirects	au rang 1	OUI	OUI
	au rang 2,3,4 ... n	NON	OUI
Impacts induits	liés aux salaires : consommation des ménages	OUI	OUI
	liés à la fiscalité : dépenses des administrations publiques	NON	OUI

IMPACTS CATALYTIQUES

Impacts directs	secteurs touchés directement par les dépenses touristiques	OUI	OUI
Impacts indirects	au rang 1	NON	OUI
	au rang 2,3,4 ... n	NON	OUI
Impacts induits	liés aux salaires : consommation des ménages	NON	OUI
	liés à la fiscalité : dépenses des administrations publiques	NON	OUI

LOCALISATION DE CES IMPACTS

	par pays	OUI	OUI
	par commune	NON	OUI

4

CONTACTS & REMERCIEMENTS

Cette étude a été réalisée de mars à septembre 2017 par Utopies. Un grand nombre de contributeurs ont permis d'apporter leur éclairage précieux à cette étude et de mieux préciser la méthodologie mise en œuvre. Nous tenons à remercier ainsi les membres du comité de pilotage (CCI Paris Île-de-France, Conseil Régional Île-de-France, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France, le Groupe ADP), ainsi que les collaborateurs du Groupe ADP qui ont répondu aux demandes de données, au Comité Régional du Tourisme de Paris Île-de-France, à la Direction Générale des Douanes et Droits Indirects, et enfin à l'ensemble des entreprises et parties prenantes interrogées par écrit ou par entretien téléphonique qui ont eu la gentillesse de nous consacrer du temps pour fiabiliser l'étude et l'enrichir de leur expertise.

Liste des entretiens réalisés dans le cadre de cette étude :

- ▶ Association Hubstart Paris Région
- ▶ Association Orly International
- ▶ BAR France
- ▶ CCI de l'Essonne
- ▶ CCI du Val-de-Marne
- ▶ Comité d'Expansion Économique du Val d'Oise (CEEVO)
- ▶ Comité Régional du Tourisme Paris Île-de-France
- ▶ Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
- ▶ ELAN Savigny Environnement Savigny-sur-Orge
- ▶ Établissement Public Territorial Grand-Orly Seine Bièvre
- ▶ Fédération Nationale de l'Aviation Marchande
- ▶ GIP Emploi Roissy
- ▶ Groupe ADP
- ▶ Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France
- ▶ OYE 349 Sucy-en-Brie et Alerte Nuisances Aériennes
- ▶ Parc d'affaires Paris Nord 2
- ▶ Paris Region Entreprises
- ▶ PEGASE Villeneuve-le-Roi

5

BIBLIOGRAPHIE

L'étude a utilisé de nombreuses sources documentaires, et notamment les parutions suivantes :

- ▶ Contrat de Régulation Economique 2016-2020
- ▶ Enquête nationale SOFRES
- ▶ Comité Régional du Tourisme (CRT) – Région de Paris, CCI Île-de-France
- ▶ Statistiques nationales : INSEE (Open Data Sirène® et base ESANE)
- ▶ Eurostat
- ▶ Site internet / plateforme de données : STATISTA, Datatourisme
- ▶ Intervistas, Economic Impact of European Airports - Janvier 2015
- ▶ Conseil supérieur de l'aviation civile, CGET, Rapport sur le maillage aéroportuaire français - Janvier 2017
- ▶ ACI Europe, The Ownership of Europe's Airports - Mars 2016
- ▶ Bipe, Impact socio-économique des aéroports parisiens - 2012
- ▶ Union des Aéroports Français, Les aéroports au service de l'attractivité des territoires, le manifeste des aéroports français - 2017
- ▶ Fédération Nationale de l'Aviation Marchande, Rapport de Branche - 2016
- ▶ Oxford Economics Forecasting, the catalytic effects of air transport in Europe - 2005
- ▶ Observatoire des métiers, Recensement Emplois - 2015

UTOPIES®
www.utopies.com

- 25 rue Titon, 75011 Paris, France
- +33 (0)1 40 29 43 00
- localfootprint@utopies.com