COVID-19 : DES CONSÉQUENCES COLOSSALES ET INÉDITES SUR L'ACTIVITÉ AÉRIENNE, AÉROPORTUAIRE ET AÉRONAUTIQUE DE LA RÉGION ÎLE-DE-FRANCE

OCTOBRE 2021

Orly Paris

défi métiers

L'INSTITUT PARIS REGION

Paris CDG Alliance

En amont de votre lecture, nous souhaitons apporter quelques éclairages concernant les périmètres retenus dans cette note. En effet, la très grande majorité des données porteront sur deux périmètres distincts et complémentaires :

- Les plateformes aéroportuaires, qui correspondent à l'emprise aéroportuaire au sens géographique. Nous en avons trois principales en Ile-de-France : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.
- Les places aéroportuaires, relatives au périmètre d'influence des aéroports.

Pour Paris-CDG et Paris-Le Bourget, le périmètre d'influence retenu est le Grand Roissy-Le Bourget (GRLB) Celui-ci regroupe les 50 communes de la CA Roissy Pays de France et de l'EPT Paris Terres d'Envol.
Pour Paris-Orly, le périmètre d'influence retenu est le territoire d'Orly Paris®. Celui-ci regroupe les 61 communes de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre (GOSB), de la CA Paris-Saclay, de la CA Val d'Yerres Val de Seine, ainsi que la commune d'Antony.

Ces places sont d'ailleurs identiques à la zone d'influence identifiée par le cabinet UTOPIES dans son étude d'impact économique menée en 2017 sur les aéroports franciliens.[1]

Vous trouverez, en pages 21 et 22, la liste des communes rattachées à chaque place aéroportuaire.

[1] Etude d'impact socio-économique des aéroports PARIS-CHARLES DE GAULLE, PARIS-ORLY et PARIS-LE BOURGET, Utopies, 2017

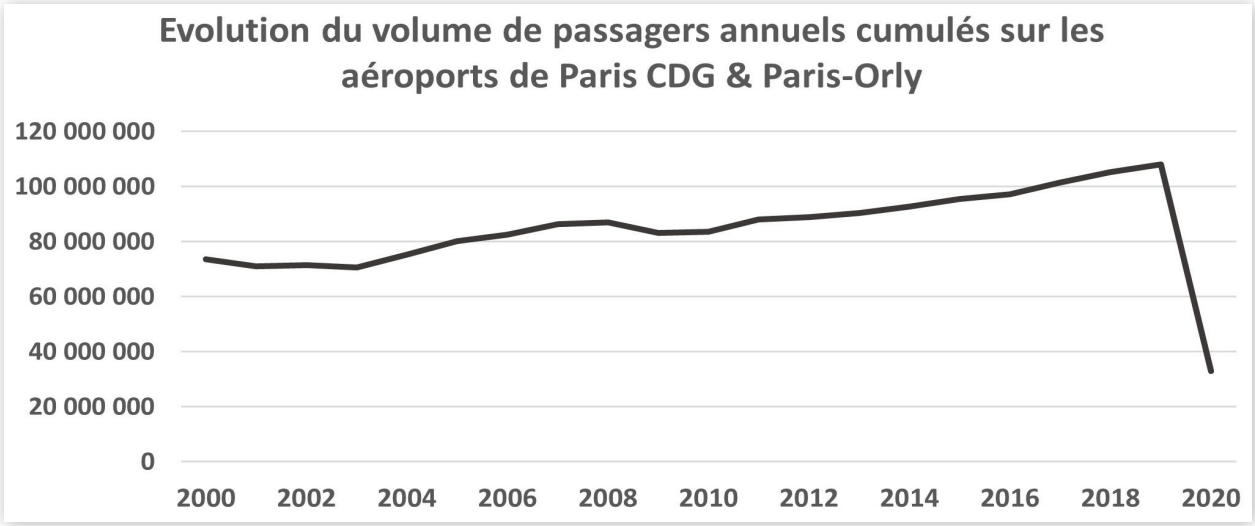
LA PANDÉMIE LIÉE À LA COVID-19 A EU DES CONSÉQUENCES COLOSSALES ET INÉDITES SUR L'ACTIVITÉ AÉRIENNE ET AÉROPORTUAIRE.

Par son ampleur géographique, tout d'abord, puisque quasiment tous les pays du monde ont dû prendre des mesures de restriction de mobilité (que cela soit au niveau international ou national).

Par sa durée également, puisque la crise a débuté au premier trimestre 2020 et, qu'à ce jour, des restrictions de mobilité perdurent dans certaines zones géographiques.

Enfin, et surtout, par sa brutalité, avec un trafic aérien réduit au strict minimum au plus fort de la pandémie.

Cette situation s'est traduite par une baisse drastique en 2020 du volume de passagers au niveau international (-66%)[2]. Les aéroports franciliens de Paris-CDG et de Paris-Orly n'ont pas été épargnés : avec une baisse de 69,4%, soit 75 000 000 de passagers en moins par rapport à 2019[3], en lien avec les restrictions des déplacements au niveau national (entrainant la suspension totale des vols commerciaux à Paris-Orly du 31 mars 2020 au 26 juin 2020) et le poids important du trafic international[4]. Pour mémoire, l'aéroport de Paris-CDG est le premier hub européen en termes de trafic intercontinental avec 328 destinations dans 119 pays. L'aéroport de Paris-Orly, de son côté, dessert 28 destinations sur 48 pays.



Source : Groupe ADP.

[2]Source : IATA

[3]Source : Groupe ADP

[4]A titre d'illustration, la part des passagers de Paris-CDG et Paris-Orly prenant un vol international était de 85% en 2019.

Les compagnies aériennes n'ont pas été les seules à subir les conséquences de la baisse du volume de voyageurs. C'est tout un écosystème qui a subi un ralentissement de son activité.

En effet, moins de voyageurs, cela signifie moins d'activité dans l'aérogare :

- L'offre de services est réduite, ce qui induit la fermeture de certains commerces et restaurants.
- Les activités de sûreté aéroportuaire sont adaptées au volume de passagers.
- Certaines infrastructures sont fermées. C'est d'ailleurs toujours le cas des Terminaux 1 et 3 de Paris-CDG, ce qui induit une perte d'activité dans le nettoyage, le gardiennage ou la maintenance des équipements.

Moins de voyageurs, cela signifie également moins de visiteurs et de touristes, ce qui a un impact conséquent sur l'hôtellerie mais également sur d'autres activités (restauration, location de voiture, taxis, ...). A titre d'illustration, le taux d'occupation des hôtels se situant aux alentours de l'aéroport de Paris-CDG (aéroport, allée des vergers & Paris Nord 2/Villepinte) était de 22% entre janvier et mai 2021[5]. C'est 53 points de moins qu'en 2019 sur la même période.

Il convient d'ailleurs de préciser que le tourisme d'affaires sera vraisemblablement impacté à moyen terme, limitant la reprise des activités liées aux salons professionnels, congrès mais également au catering (le service de restauration dans les avions, dont une part importante du chiffre d'affaires est liée au tourisme professionnel).

Moins de voyageurs, c'est également moins de vols. Or, une part du trafic cargo transite via des avions transportant des passagers. Cette situation a eu pour conséquence de limiter la capacité totale de transport de cargo via l'aérien. Cela s'est traduit par une baisse de 18% du volume de cargo transporté en France en 2020. Cette baisse reste toutefois relativement contenue si on la compare à l'effondrement du volume de passagers, grâce à l'excellent taux de remplissage des avions en matière de cargo et grâce à l'accroissement du transport aérien tout cargo.

Évolution du chiffre d'affaires des entreprises 2019 > 2020 (moyenne)

Filières	Paris-CDG échantillon de 36 entreprises	Paris-Orly échantillon de 32 entreprises
Transports aériens & service aéroportuaires	-40% *(majoritairement entre -30% et - 60% selon les activités)*	-45% *(majoritairement entre -40% et - 50% selon les activités)*
Commerces - Hôtels - Restauration - Catering	-70%	-60%
Fret - Messagerie - Transports terrestres	-30%	-75%
Sûreté et sécurité	-40%	-25%
Total général	**-42%**	**-49%**

Sources : Paris CDG Alliance & Orly International – enquête emplois 2020 et 2021

Données portant uniquement sur le chiffre d'affaires des établissements présents sur les plateformes aéroportuaires et non sur le chiffre d'affaires total des entreprises.

**Les filières sélectionnées ont un poids majeur sur les aéroports de Paris-CDG et Paris-Orly. Elles regroupent 93% des emplois sur Paris-CDG et 87% sur Paris-Orly, ce qui nous a permis de recueillir des données représentatives. Pour autant, une marge d'erreur subsiste en raison du mode de collecte (enquête auprès d'un échantillon d'établissements).*

[5]Source : Baromètre mensuel de l'hôtellerie – OT du Grand Roissy

Comme nous l'avons vu, la pandémie a ainsi impacté une très grande diversité de secteurs d'activité et ce, de manière brutale. La présente note aura ainsi vocation à faire un état des lieux sur l'impact de la pandémie sur les emplois des places aéroportuaires : quels ont été les secteurs les plus négativement impactés ?

Comment les entreprises ont dû s'adapter à cette rupture inédite et brutale de l'activité ?

A contrario, certains secteurs d'activité ont-ils mieux résisté à cette situation ? Retrouvons-nous des similitudes sur les places aéroportuaires du Grand Roissy-Le Bourget et de Orly Paris® en dépit de leurs caractéristiques différentes ?

Comparaison des places aéroportuaires : Grand Roissy-Le Bourget et Orly Paris®

	Grand Roissy-Le Bourget	Orly Paris®	*Comparaison Ile-de-France*
Nombre d'habitants *Source : INSEE RP 2017*	**721 619**	**1 265 009**	***12 213 447***
Emplois directement liés aux aéroports *Sources : Paris CDG Alliance & Orly International – données 2020*	**92 450**	**26 150**	***118 600***
Part des emplois salariés privés liés directement aux aéroports parmi l'ensemble des emplois *Sources : ACOSS URSSAF, Paris CDG Alliance & Orly International – données 2020*	**34%**	**6%**	***2,5%***
Part des emplois salariés privés liés directement aux aéroports parmi l'ensemble des emplois des communes d'emprise des aéroports *Sources : ACOSS URSSAF, Paris CDG Alliance & Orly International – données 2020*	**63%**	**25%**	-
Part des emplois occupés par des actifs qui habitent sur le territoire *Sources : Défi Métiers & Cartoviz – données 2016 / 2017*	**45%**	**52%**	***43%***
Part des ouvriers et des employés parmi les actifs qui travaillent sur le territoire	**52%**	**40%**	***38%***

Sources : INSEE RP 2017

A noter : Le Grand Roissy-Le Bourget regroupe les aéroports de Paris-CDG et Paris-Le Bourget.

Cette note nous amènera :

- *à mettre en avant certains métiers qui continuent à recruter ou dont les besoins vont s'accroître dans les prochains mois,*
- *à analyser l'adéquation entre l'appareil de formation des places aéroportuaires et les besoins en emploi sur les métiers porteurs,*
- *à identifier les enjeux en matière de développement économique des places aéroportuaires et donner des clés de lecture pour une réflexion prospective à 5 ans.*

I. L'IMPACT DE LA PANDÉMIE SUR LES EMPLOIS DES PLACES AÉROPORTUAIRES

Des places durement touchées...

Sans surprise, les places aéroportuaires ont été relativement touchées par des destructions d'emplois en 2020. Sur le Grand Roissy-Le Bourget, le volume d'emplois a connu une baisse de 3,2% en 2020[6]. Sur Orly Paris®, la baisse est légèrement mieux contenue (-2,9% en 2020) mais reste supérieure à la moyenne régionale (-2,5% en 2020 en Ile-de-France), elle-même, étant la seconde la plus impactée en France derrière la région Auvergne Rhône-Alpes.

Si l'on s'intéresse de plus près à ces deux places aéroportuaires, nous pouvons voir que ce sont les emplois liés directement à l'activité de Paris-CDG et Paris-Orly qui ont connu la plus forte décroissance, avec une baisse respective de -5,4% et -7,6%.

Une note d'analyse réalisée par France Stratégie en avril 2021[7] place d'ailleurs le territoire de Roissy parmi les 30 plus impactés par la crise à l'échelle nationale.

... dont les conséquences sur l'emploi auraient pu être encore plus importantes

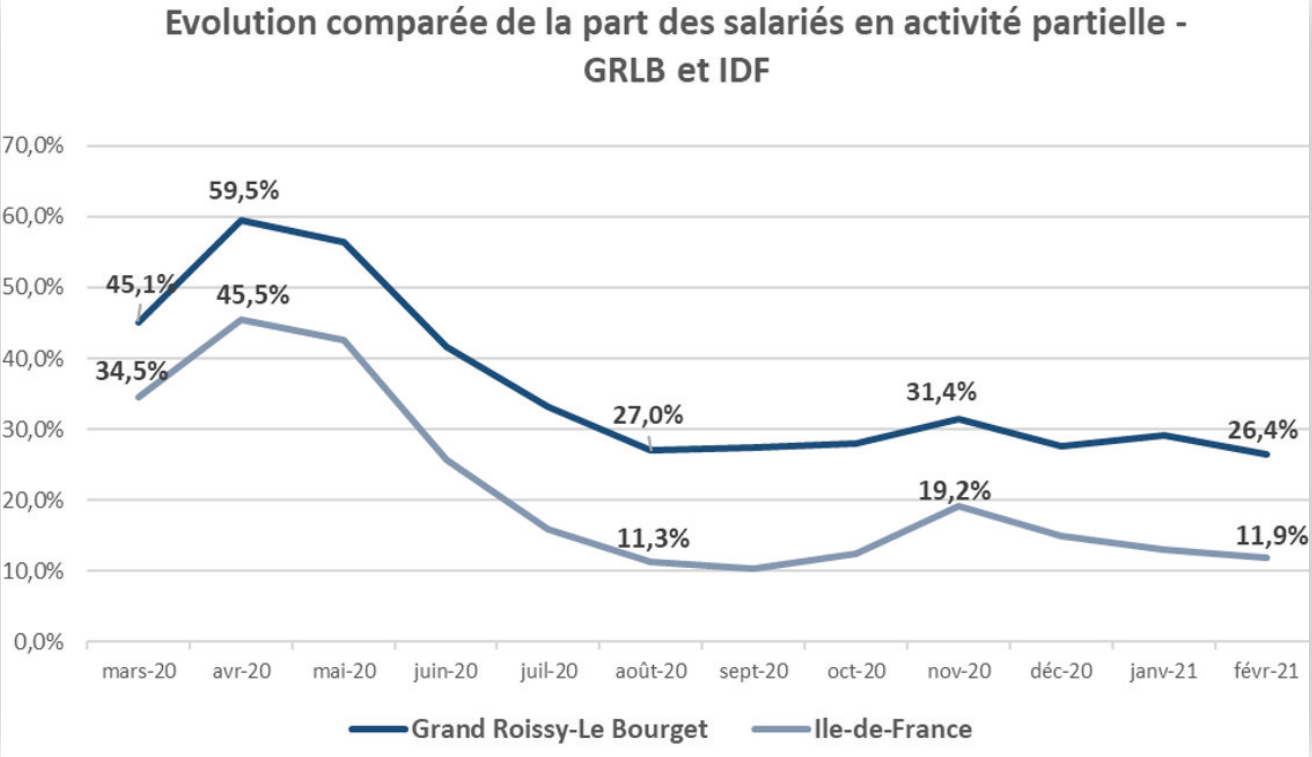
Même si cette baisse du volume d'emplois est importante, il n'en demeure pas moins qu'elle reste contenue au regard du niveau de baisse d'activité évoqué en introduction. Et ceci s'explique en premier lieu par le recours à l'activité partielle pour de nombreux salariés.

En analysant les données du Grand Roissy-Le Bourget de mars à décembre 2020, le volume de salariés indemnisés en activité partielle a toujours été supérieur à 70 000 (ce qui représente 26% des effectifs salariés privés) et a même atteint un pic en avril 2020 (à 156 000). Pourtant, ce n'est pas lors de ce pic que le Grand Roissy-Le Bourget s'est distingué du reste de la région Ile-de-France (puisque 7,2% des salariés franciliens en activité partielle étaient rattachés au GRLB, ce qui est légèrement supérieur au poids réel des salariés du territoire sur l'ensemble de la région : 5,5%). Le GRLB s'est distingué lors des phases de reprise post-déconfinement puisque celles-ci ont été plus marquées sur la région Ile-de-France. Pour preuve, en septembre 2020, 15% des salariés franciliens du secteur privé en activité partielle étaient rattachés au GRLB. Cela signifie donc que l'impact de la crise sur l'activité a été particulièrement durable sur les places aéroportuaires et que de nombreuses entreprises auraient rencontré plus de difficultés face à cette situation sans les dispositifs de l'état.

En outre, le volume d'établissements ayant au minimum un salarié a poursuivi sa croissance en 2020 sur le Grand Roissy-Le Bourget, même si elle se situe à un niveau moins important qu'en 2018 et en 2019 (+2,4% vs +3,3%). Sur Orly Paris®, cette croissance a été moins importante en 2020 (+1,3%), mais s'est inscrite dans la lignée de l'évolution constatée en 2018 et en 2019. Les secteurs de la construction et les activités des sièges sociaux ont connu une augmentation importante du volume d'établissements d'au moins un salarié en 2020.

[6] Source : ACOSS-URSSAF 2020.

[7] Note d'analyse - L'emploi en 2020 : géographie d'une crise, France Stratégie, avril 2021



Sources : Drieets IdF, données produites pour les « bassins d'emploi » par le SESE & ACOSS-URSSAF

A noter : la part des salariés en activité partielle a été calculée par rapport au volume total de salariés privés à fin 2019. Aussi, comme les salariés du secteur public ne sont pas concernés par ce dispositif, la part de l'ensemble des salariés en activité partielle est en réalité légèrement inférieure.

Il est d'ailleurs intéressant de constater que les licenciements économiques n'ont pas explosé avec la crise sanitaire sur le Grand Roissy-Le Bourget. Ils ont même connu une baisse entre le T2 2020 et le T1 2021 par rapport à l'année précédente : -21,5%[8], ce qui montre une nouvelle fois la protection offerte par les dispositifs de l'état sur l'emploi et les entreprises.

La baisse contenue du niveau d'emploi s'explique en second lieu par la grande hétérogénéité de l'impact de la pandémie en fonction des secteurs d'activité. Si certains secteurs d'activité ont été durement impactés, d'autres, à l'inverse, ont pu bénéficier d'une dynamique exceptionnelle sur des territoires au tissu économique diversifié.

[8] Source : Attestations employeur, motif licenciement économique, CDI ou CDD de plus de 30 jours, SISP, Pôle Emploi.

Un impact très hétérogène en fonction des secteurs d'activité

Les secteurs d'activité ayant connu la plus grande perte d'emplois en 2020

Grand Roissy-Le Bourget

Secteur d'activité (code APE)	Volume d'emplois en moins
Activités des agences de travail temporaire	4 100
Transports aériens de passagers	2 360
Services auxiliaires des transports aériens	1 010
Restauration collective sous contrat	510
Restauration traditionnelle	390
Activités de sécurité privée	390
Autres activités de soutien aux entreprises	380
Hôtels et hébergement similaire	370
Affrètement et organisation des transports	300
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	290

Orly Paris®

Secteur d'activité (code APE)	Volume d'emplois en moins
Activités des agences de travail temporaire	2 820
Autres activités de soutien aux entreprises	890
Activités des sièges sociaux	680
Conseil en systèmes et logiciels informatiques	550
Autres services personnels	530
Restauration traditionnelle	530
Services auxiliaires des transports aériens	420
Comm. de gros d'ordinateurs/équpmt numériques	410
Télécommunications sans fil	390
Activités de sécurité privée	390

9

Source : ACOSS-URSSAF 2020

A noter : Si l'on compare ces données par rapport aux évolutions constatées aux niveaux national et régional, nous retrouvons bien certains secteurs d'activité comme les « activités des agences de travail temporaire » ou encore la « restauration traditionnelle ». Les « transports aériens de passagers », les « services auxiliaires des transports aériens » ainsi que les « activités de sécurité privée » sont, en toute logique, surreprésentés dans les places aéroportuaires. A contrario, les « arts du spectacle vivant » sont sous-représentés sur ces territoires au niveau du volume de perte d'emplois, comparativement aux données régionales et nationales.

Même si nous avons vu que les dispositifs d'activité partielle ont pu limiter l'impact du ralentissement de l'activité sur l'emploi, il n'en demeure pas moins que des conséquences sont déjà perceptibles fin 2020, dans les filières clés que l'on retrouve dans les aéroports ou à proximité. C'est particulièrement le cas sur le Grand Roissy-Le Bourget, avec le transport aérien, les services aéroportuaires, la restauration, l'hôtellerie, la sûreté aéroportuaire ou encore les activités de fret. Sur Orly Paris®, ce constat est moins perceptible même si la restauration et les services aéroportuaires restent particulièrement touchés. Toutefois, cette différence peut s'expliquer par le poids moins important de l'activité de l'aéroport par rapport sur Orly Paris®, contrairement au Grand Roissy-Le Bourget (dont un emploi sur trois est lié à l'aéroport de Paris-CDG).

Il est par ailleurs intéressant de noter que de nombreuses activités connexes à l'activité des aéroports ont connu une décroissance importante du niveau d'emplois en 2020 (cf. tableau ci-dessous). En premier lieu, les activités liées directement au tourisme d'affaires, en lien avec l'annulation des événements professionnels (organisation de foires, de congrès, services des traiteurs). En second lieu, les activités liées à la mobilité nationale et internationale des voyageurs, comme les taxis ou encore la location de véhicules.

Enfin, et sans surprise, les conséquences sur l'emploi ont été importantes dans les secteurs des loisirs et de la culture, touchés directement par les mesures gouvernementales (annulation de spectacles, fermeture d'établissements, ...). Nous retrouvons d'ailleurs des destructions d'emplois importantes sur ces secteurs d'activité sur l'ensemble de la région Ile-de-France (5 500 emplois en moins dans les activités créatives, artistiques et de spectacle).

A noter : Orly Paris® se distingue par des conséquences négatives sur l'emploi dans le domaine de l'informatique et du numérique.

[9] Pour plus de détails sur la famille professionnelle « autres activités de soutien aux entreprises », nous vous invitons à consulter la NAF rév.2 de l'INSEE.

Les secteurs d'activité* ayant connu la plus forte décroissance du volume d'emplois en 2020

Grand Roissy-Le Bourget

Secteur d'activité (code APE)	Evolution 2019 => 2020 (en %)
Activités des agences de travail temporaire	-33,1%
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	-28,4%
Organisation de foires, salons professionnels et congrès	-28,1%
Location de courte durée voitures & véhicules auto. légers	-26,3%
Activités de clubs de sports	-22,6%
Transports de voyageurs par taxis	-21,6%
Activités de soutien au spectacle vivant	-21,3%
Autres activités de soutien aux entreprises	-19,1%
Commerce de gros d'appareils électroménagers	-15,3%
Location et location-bail autres biens personnels et domestiques	-14,4%

Orly Paris®

Secteur d'activité (code APE)	Evolution 2019 => 2020 (en %)
Organisation de foires, salons professionnels et congrès	-52,2%
Autres services personnels	-49,2%
Autres assurances	-41,8%
Tierce maintenance de systèmes et d'applications informatiques	-37,8%
Activités des agences de travail temporaire	-26,9%
Services des traiteurs	-26,4%
Transports de voyageurs par taxis	-25,3%
Comm. de gros d'ordinateurs/équipmt numériques	-24,8%
Arts du spectacle vivant	-22,7%
Activités de soutien au spectacle vivant	-17,7%

** Les secteurs retenus regroupaient au minimum 500 salariés en 2019 afin d'avoir une vision représentative.*

Source : ACOSS-URSSAF 2020

Même si de nombreux secteurs d'activité ont subi une baisse du volume d'emplois, il n'en demeure pas moins que d'autres ont connu une croissance en 2020.

Nous retrouvons ainsi plusieurs secteurs d'activité concernés par cette dynamique positive :

La construction qui a connu une croissance de 7,3% du volume d'emplois sur le Grand Roissy-Le Bourget et de 3% sur Orly Paris®. Cette tendance se retrouve également sur l'ensemble de l'Ile-de-France (+2,9%).

Le transport routier de fret avec une progression de l'emploi plus importante sur le Grand Roissy-Le Bourget (+13,5%) que sur l'ensemble de la région Ile-de-France (+8,5%) ou que sur Orly Paris® (+1,3%). Cette dynamique devrait se poursuivre ou, à minima, se maintenir avec le développement du e-commerce et des livraisons de proximité.

Les activités de nettoyage avec une croissance de 2,4% du volume d'emplois sur Orly Paris® et de 4,7% sur le Grand Roissy-Le Bourget, ce qui est significativement supérieur par rapport à la croissance observée à l'échelle régionale (+0,4%).

Les activités pour la santé humaine ont également connu une dynamique positive sur le plan de l'emploi en 2020, avec une croissance de 4,2% sur Orly Paris® et de 4% sur le Grand Roissy-Le Bourget. Une nouvelle fois, cette tendance est également perceptible sur l'ensemble de la région dans des proportions identiques (+4,2%).

A noter : ces données prennent uniquement en compte les emplois salariés privés. Les emplois rattachés aux hôpitaux publics ne sont donc pas comptabilisés ici.

Les secteurs d'activité ayant connu la plus forte hausse d'emplois en 2020

Grand Roissy-Le Bourget

Secteur d'activité (code APE)	Volume d'emplois en plus
Nettoyage courant des bâtiments	980
Transports routiers de fret interurbains	790
Transports routiers de fret de proximité	630
Maçonnerie générale et gros œuvre du bâtiment	430
Formation continue d'adultes	300
Travaux d'installation électrique	250
Travaux de peinture et vitrerie	230
Transports ferroviaires de fret	200
Construction d'autres bâtiments	160
Supermarchés	140

Orly Paris®

Secteur d'activité (code APE)	Volume d'emplois en plus
Autres activités nettoyage des bâtiments et nettoyage industriel	380
Laboratoires d'analyses médicales	360
Restauration de type rapide	240
Conseil pour les affaires et conseils de gestion	230
Commerce d'alimentation générale	210
Nettoyage courant des bâtiments	200
Travaux d'installation électrique	170
Maçonnerie générale et gros œuvre du bâtiment	170
Travaux de peinture et vitrerie	170
Recherche-développement en biotechnologie	150

Source : ACOSS-URSSAF 2020

A noter : Les « transports routiers de fret de proximité », les « transports routiers de fret interurbains » mais également « la maçonnerie générale et gros œuvre du bâtiment » ont également connu une croissance importante du volume d'emplois aux niveaux régional et national. En revanche, comparativement aux autres territoires franciliens et nationaux, certains secteurs sont mieux classés sur les places aéroportuaires franciliennes au niveau de l'augmentation du volume d'emplois en 2020. C'est le cas de « la formation continue d'adultes » ou encore du « nettoyage courant des bâtiments ».

Même si la situation de l'emploi est très hétérogène d'un secteur d'activité à un autre, il apparaît que les entreprises victimes d'un ralentissement de leur activité en 2020 ont réagi, pour la quasi-totalité, de la même manière.

Les CDD et les intérimaires : premières victimes de la pandémie sur le plan de l'emploi en 2020

Pour s'adapter au ralentissement brutal, voir même à l'arrêt de leur activité, les entreprises ont activé les leviers les plus simples et rapides à mettre en œuvre. Une très grande partie des CDD et des contrats en intérim n'ont pas été renouvelés, les départs en retraite n'ont pas été remplacés et les recrutements prévus ont été gelés.

Cette situation est vérifiable sur le plan quantitatif, puisque le volume d'emplois rattachés aux « activités des agences de travail temporaire » (et qui regroupe en grande majorité des intérimaires) a connu une baisse drastique en 2020 sur le territoire d'Orly Paris® (-26,9%) et sur le Grand Roissy-le Bourget (-33,1%). Une baisse plus importante que sur le reste de la région Ile-de-France (-17,7%). En analysant uniquement les données rattachées aux agences d'intérim situées sur les communes d'emprise des aéroports, nous observons une baisse de l'emploi encore plus importante (-51,9% sur Paris-CDG, -61,7% sur Paris-Orly).

Sur le plan qualitatif, Paris CDG Alliance et Orly International ont mené une enquête auprès d'entreprises travaillant sur les plateformes aéroportuaires de Paris-CDG et Paris-Orly. Plus des 2/3 des 69 entreprises répondantes ont déclaré ne pas avoir renouvelé leurs salariés en CDD ou en intérim en 2020. Elles sont près de la moitié à vouloir poursuivre cette dynamique de non-reconduction des CDD et des contrats intérimaires en 2021, ce qui montre que la situation sur le plan de l'emploi continuera à être difficile pour de nombreuses entreprises. Pour autant, des indicateurs positifs commencent à être perceptibles dans certains secteurs d'activité ce qui renforce l'hypothèse d'une reprise à deux vitesses.

Quelle dynamique en 2021 ?

Tout d'abord, il convient de souligner que dans certaines filières, les entreprises continueront à faire face en 2021 à la baisse d'activité générée par le ralentissement de la mobilité internationale et du trafic aérien. C'est le cas notamment pour des entreprises du transport aérien, des services aéroportuaires, de la restauration ou encore du catering qui opèrent dans les aéroports franciliens. En complément de la non-reconduction des CDD et des contrats intérimaires, certaines entreprises ont travaillé en 2020 à l'établissement de Plan de Sauvegarde de l'Emploi, de Plan de Départ Volontaire ou encore de Rupture Conventionnelle Collective. Or, l'application de ces différentes actions n'a été effective qu'en 2021. Les conséquences sur l'emploi ne seront donc pleinement mesurées qu'en fin d'année, même si nous pouvons affirmer que la décroissance du volume d'emplois se poursuivra en 2021 sur ces différents secteurs d'activité. A titre d'illustration, le volume d'emplois sur la plateforme de Paris-CDG a poursuivi sa baisse sur le premier semestre 2021, ce qui amène à une perte de 11 000 emplois depuis le début de la pandémie sur Paris-CDG (passant de 95 000 emplois en mars 2020 à 84 000 emplois en juin 2021[10]).

Pour autant, l'avenir n'est pas sombre partout et certains signaux de reprise existent sur les places aéroportuaires.

Fin 2020, le niveau de confiance des entreprises en matière de recrutement était relativement remarquable au vu des résultats de l'enquête BMO (réalisée par Pôle emploi) sur le Grand Roissy-Le Bourget. En effet, plus de 22 150 projets de recrutement ont été recensés pour 2021 sur cette enquête, ce qui est supérieur au niveau de 2019 (qui s'élevait à 21 120). La tendance est même particulièrement positive dans certains secteurs d'activité, comme la construction (+36% de projets de recrutement en 2021 par rapport à 2020) et sur certains métiers (cadres dans l'informatique, caissiers, coiffeurs/esthéticiens, employés de la comptabilité ou encore mécaniciens automobiles).

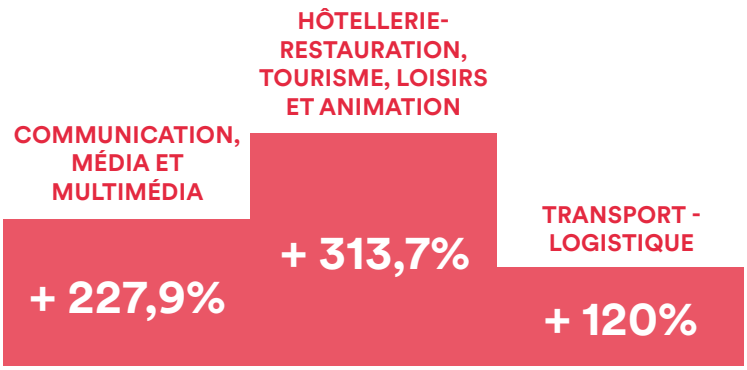
Au vu de l'évolution rapide du contexte (sanitaire et législatif) et de la date de réalisation de l'enquête (fin 2020), il est indispensable d'approfondir l'analyse au-delà de l'enquête BMO (Pôle emploi) qui reste une projection déclarative des entreprises.

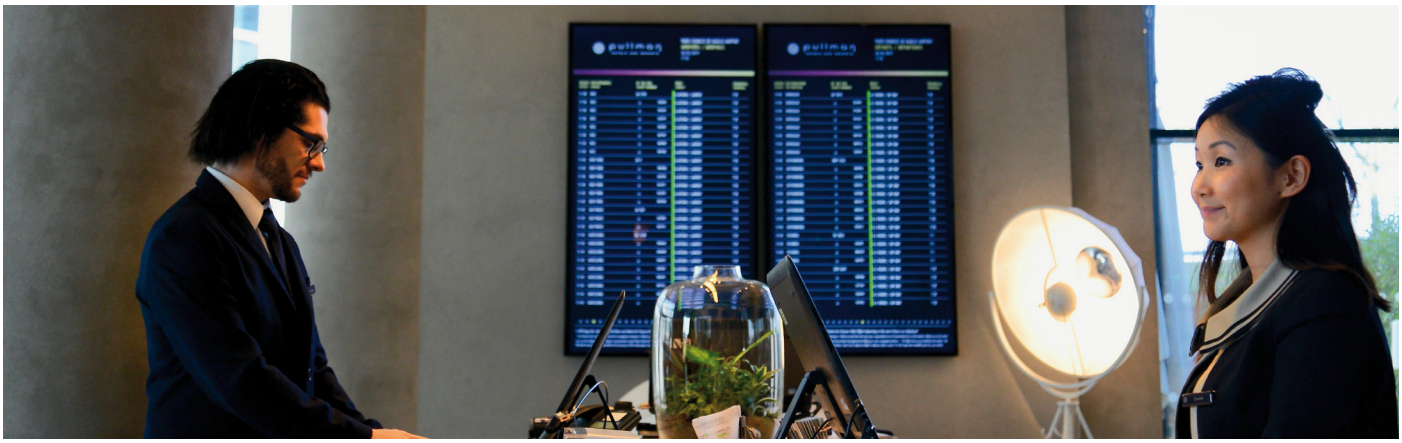
Or, les premières données relatives aux offres d'emploi diffusées par Pôle emploi et ses partenaires vont dans le sens d'une reprise progressive : 13 902 offres ont été relevées au cours du T2 2021 sur le Grand Roissy-le Bourget, ce qui est nettement supérieur aux offres du T2 2020 (+86,5%)[11]. Mieux, ce niveau est même légèrement supérieur à celui d'avant-crise (+3,1% par rapport au niveau du T1 2020).

[10] Source : ACOSS-URSSAF. Il est important de souligner qu'un ajustement de méthode dans la collecte des données a créé une rupture dans l'historique, ce qui peut constituer un biais (ACOSSTAT n°325, juin 2021). Celui-ci n'est toutefois pas suffisamment impactant pour pouvoir remettre en cause la dynamique constatée depuis la crise sanitaire.

[11] Offres d'emploi diffusées (Pôle emploi + partenaires), données brutes, STMT, statistiques du marché du travail, SISP, Pôle emploi.

Nous retrouvons d'ailleurs une reprise dans tous les secteurs d'activité, y compris ceux particulièrement impactés au plus fort de la crise sanitaire. Si l'on prend l'exemple de l'hôtellerie, la restauration, du tourisme, des loisirs et de l'animation, nous constatons une hausse de +313,7% du volume d'offres d'emploi entre le T2 2020 et le T2 2021. Cette hausse, conséquente, ne doit toutefois pas faire oublier que le niveau d'offre sur ce secteur reste en deçà du niveau d'avant-crise (-19,9% par rapport au T1 2020).





Sur Orly Paris®, en se focalisant sur les 9 communes d'emprise de l'aéroport, la tendance est aussi à la reprise des opportunités de recrutement proposées par les entreprises, si l'on en juge par le volume des offres d'emploi. En effet, 1520 offres d'emploi ont été collectées par Pôle emploi au T2 2021 soit trois fois plus que l'année précédente sur la même période. Cela représente un niveau presque équivalent à celui d'avant-crise (1570 offres collectées en moyenne au T1 2020).

En termes d'offres d'emploi diffusées entre le T2 2020 et le T2 2021, sur ce même périmètre, la tendance se confirme pour la majeure partie des secteurs d'activité. C'est particulièrement le cas pour le secteur « Commerce, Vente et Grande distribution » qui a connu la plus forte dynamique avec un volume d'offres multiplié par 9 (600 offres), et un niveau trois fois supérieur à celui d'avant-crise. Les secteurs Transport et logistique (+260 %) et Industrie (+250%) connaissent également une hausse importante du nombre d'offres d'emploi.

Concernant les secteurs de l'hôtellerie, de la restauration, du tourisme, des loisirs et de l'animation, la reprise est engagée sur les neuf communes d'emprise de l'aéroport de Paris-Orly avec une hausse de 155% des offres diffusées au T2 2021 par rapport au T2 2020, bien que ce niveau soit encore nettement inférieur à celui d'avant-crise (- 66% par rapport au T1 2020).

Cette situation montre bien que des passerelles peuvent s'opérer entre les secteurs d'activité les plus en difficulté actuellement et les plus dynamiques en termes d'emploi ce qui constitue un triple enjeu :

- Orienter les habitants vers les métiers qui recrutent dès aujourd'hui.
- Informer, faciliter et créer des passerelles. C'est tout l'enjeu des deux plateformes territoriales de transitions professionnelles qui ont démarré au 3e trimestre 2021 (dispositif «Transitions Collectives»)[12].
- Anticiper les difficultés de recrutement des métiers directement liés à l'activité aérienne et aéroportuaire. En effet, au-delà de la reprise progressive du trafic aérien, ces métiers font face au départ de nombreux salariés vers des secteurs d'activité ou des territoires plus résilients. Sans compter le déficit d'attractivité et les craintes des salariés à s'engager dans un secteur qui a connu un ralentissement inédit.

[12] Pour en savoir plus sur le dispositif «Transitions Collectives», nous vous invitons à vous rendre sur les pages dédiées d'Orly Paris et de Paris CDG Alliance

Des recrutements à anticiper

Certains secteurs d'activité devraient maintenir un bon niveau d'activité et, ainsi, générer des opportunités de recrutement.

C'est le cas notamment des secteurs qui ont bien résisté pendant la crise sanitaire. La santé et le médico-social continueront à offrir des opportunités en emploi avec le vieillissement de la population. Quant à la filière construction, les travaux liés au Grand Paris Express et aux JOP 2024, ainsi que les besoins en matière de rénovation des bâtiments permettront de maintenir un volume conséquent de recrutements. En outre, le développement du e-commerce assurera un maintien des besoins dans la logistique et les transports routiers, y compris de proximité.

Il convient également d'anticiper la reprise du trafic aérien comme vecteur de besoins en matière d'emploi. En effet, les analyses prospectives en matière de trafic passagers prévoient un retour au niveau d'avant-crise en 2024[13].

D'ici là, les besoins en recrutement seront de plus en plus marqués dans les métiers liés à l'activité aérienne et aéroportuaire pour les raisons suivantes :

- Avec l'activité partielle et la crise sanitaire, de nombreux salariés quittent aujourd'hui leur poste pour rejoindre des secteurs d'activité plus résilients. C'est d'autant plus le cas avec la reprise des recrutements et des opportunités d'emplois dans un écosystème territorial relativement agile. A cela s'ajoutent les départs en retraite (nombreux au vu de la sur-représentativité des 55 ans et plus sur les plateformes aéroportuaires), qui ont pour conséquence d'entrainer une déperdition des compétences présentes sur les plateformes aéroportuaires. Pour y faire face, les entreprises devront recruter et pérenniser les parcours de manière à assurer une continuité dans la qualité de services et dans le maintien des compétences.
- D'un point de vue quantitatif, les besoins en emploi vont s'intensifier en 2023 avec une reprise de la croissance du volume d'emplois sur les plateformes aéroportuaires franciliennes. En effet, il conviendra de rééquilibrer le volume d'emplois (qui aura connu une décroissance depuis le début de la crise) par rapport au niveau d'activité. Ces recrutements toucheront particulièrement les métiers de l'accueil en milieu aéroportuaire, de la sûreté aéroportuaire, de la vente en milieu international, de l'hôtellerie ou encore de la restauration.

Enfin, il convient de souligner que les besoins en maintenance aéronautique seront marqués dès 2022.

FOCUS SUR LES MÉTIERS PORTEURS D'ICI 2024

Secteur d'activité	Exemples de métiers	Explications	Périmètre
Maintenance aéronautique *(en cas de reprise du trafic aérien)*	Mécaniciens, techniciens ou ingénieurs	Nombreux départs en retraite sur ces métiers. Les avions seront révisés en amont de la reprise du trafic aérien.	Besoins rattachés spécifiquement aux territoires aéroportuaires
Accueil en environnement international *(en cas de reprise du trafic aérien)*	Agents d'accueil aéroportuaire, agents PMR, vendeurs, agents de sûreté aéroportuaire, réceptionnistes	Très bon niveau de langue demandé : compétence difficile à trouver Nouvelles compétences attendues (exemple : s'adapter à la culture de chaque client, ...)	
Transport	Conducteurs routiers, chauffeurs livreurs	Développement des livraisons courte distance avec le e-commerce. Départs en retraite pour les conducteurs routiers.	Besoins régionaux, intensifiés sur le Grand Roissy-Le Bourget au vu du poids de la filière
Logistique	Déclarants en douane, responsables d'entrepôt, responsables logistique, manutentionnaires qualifiés	Hausse des besoins à court terme pour les déclarants en douane (BREXIT). Hausse des besoins à moyen terme pour les autres métiers avec le développement du e-commerce et la numérisation des entrepôts.	
Maintenance (hors aéronautique)	Ouvriers qualifiés en maintenance électrique, électronique, informatique ou mécanique, techniciens de maintenance, ingénieurs informatique.	Pas d'impact de la crise sur les besoins en maintenance. Secteur en tension depuis plusieurs années.	Besoins régionaux, mais avec une tension particulièrement forte sur le GRLB
Sécurité	Agents de sécurité, agents cynophile Métiers de la cybersécurité (+38% d'emplois en IDF depuis 3 ans)	Dynamique positive (+2,6% d'emplois en Ile-de-France depuis 3 ans) Renforcement des besoins attendus avec les grands événements, le contexte sanitaire et les attentes en matière de sécurité.	Besoins régionaux
BTP	Métiers du gros œuvre/maçons, électriciens, peintres du BTP, chefs de chantier, ...	Dynamique positive (+15% d'emplois en Ile-de-France depuis 3 ans) Départs en retraite sur certains métiers.	Besoins régionaux, en lien avec les grands projets (Grand Paris Express, JOP 2024, ...)
Santé, social, aide à la personne	Aides-soignants, infirmiers, médecins, pharmaciens, techniciens médicaux, aides à domicile, employés de maison, ...	Hausse des besoins avec le contexte sanitaire & le vieillissement de la population.	Besoins nationaux
Autres	Métiers du RSE & gestion des flux humains & formateurs	Hausse des besoins exprimés par les entreprises.	Besoins nationaux

A noter : L'identification des métiers porteurs résulte d'un croisement de données quantitatives (évolution de l'emploi salarié privé, données de l'enquête BMO - Pôle emploi) et d'entretiens menés auprès d'entreprises des places aéroportuaires et des branches professionnelles.

[13] Des éléments plus précis sur ce point seront apportés dans la troisième partie de la note.

En complément des métiers porteurs, dont les besoins quantitatifs offriront des opportunités de recrutement dans les prochaines années pour les habitants des places aéroportuaires mais aussi des territoires frontaliers, il convient d'identifier les métiers émergents. Ils se caractérisent par une demande nouvelle et/ou une transformation importante impliquant l'acquisition de nouvelles compétences. Même si les métiers émergents ne sont pas toujours ceux qui recrutent le plus, ils se distinguent par leur dynamique et par la rareté des compétences demandées sur le marché du travail. S'orienter vers un métier émergent, c'est donc s'assurer une meilleure accessibilité sur le marché du travail.

France Compétences a mené un travail d'identification des métiers impactés par une évolution significative de leurs activités professionnelles et des compétences associées à l'échelle nationale. Une liste de 20 métiers a été publiée début 2021[14]. Parmi eux, nous en avons identifié plusieurs qui seront particulièrement présents sur les places aéroportuaires :

- Les métiers de plombier/chauffagiste, de technicien d'installation et de maintenance de systèmes énergétiques et de chef de projet en rénovation énergétique. Ils seront fortement impactés par des évolutions technologiques (énergie solaire thermique, haute performance énergétique, nouveaux systèmes de réseaux de fluides, domotique, transformation numérique, ...) et par les objectifs de neutralité carbone à l'horizon 2050.

Aussi, les infrastructures aéroportuaires seront-elles sans doute amenées à évoluer et à faire appel à ces nouvelles compétences dans les prochaines années.

- Le métier de couvreur, en lien avec la transition écologique (photovoltaïque, écoconstruction, ...) et dont les besoins accompagneront les projets de construction et de modernisation des bâtiments dans les prochaines années.
- Le métier de préparateur en déconstruction, en lien avec la dynamique de la filière BTP et avec les impératifs en matière de transition écologique.
- Le métier de technicien applicateur spécialisé dans la maîtrise de nuisibles, au regard des enjeux écologiques, digitaux et sanitaires. Ce métier touchera aussi bien les aérogares que la restauration, le catering ou encore l'hôtellerie (afin de protéger les bâtiments et les denrées alimentaires).
- Le métier de technicien en électronique, qui évoluera avec le développement de l'intelligence artificielle. Les techniciens en électronique devront être capables d'intervenir en amont des pannes afin de les prévenir et plus uniquement après un dysfonctionnement dans le cadre d'une mission corrective. Ils interviendront aussi bien dans les aérogares que dans les industries.
- Le métier d'assistant médical, en lien avec sa création dans le cadre de la loi n° 2019-774 du 24 juillet 2019 relative à l'organisation et à la transformation du système de santé et avec la dynamique de la filière santé.

Au-delà des métiers soulevés par France Compétences, il convient de souligner que les métiers liés au « contrôle qualité », que cela soit dans l'agronomie, le traitement de l'eau ou le bâtiment vont également se développer dans les prochaines années au regard de la hausse des exigences légales et sanitaires.

Enfin, même s'il ne s'agit pas d'un métier porteur ou émergent en tant que tel, il convient de souligner que la compétence numérique sera de plus en plus appréciée dans les prochaines années sur les places aéroportuaires. Que cela soit dans la logistique, avec la numérisation des entrepôts, l'accueil ou la vente, avec le recours aux tablettes numériques, mais également dans le BTP, avec le développement des logiciels de gestion de chantiers.

Devant ces métiers porteurs et émergents, il est désormais impératif d'analyser l'offre de formation proposée sur les places aéroportuaires et à proximité afin d'identifier les risques d'inadéquation avec les besoins du territoire.

[14] 20 Métiers en particulière évolution pour 2021, France Compétences, janvier 2021

II. L'ÉTAT DE L'OFFRE DE FORMATION AU REGARD DE BESOINS DES PLACES AÉROPORTUAIRES

Si l'accès aux emplois rattachés aux métiers « porteurs » ne passe pas systématiquement par la voie de la formation, il est intéressant de comprendre l'offre de formation professionnelle disponible sur les places aéroportuaires[15] mais aussi sur les territoires limitrophes[16].

Les spécialités de formation qui conduisent aux métiers dits « porteurs » présentes dans les bassins aéroportuaires

A l'exception de la « maintenance aéronautique », l'offre de formation qui conduit aux métiers identifiés comme porteurs[17] est présente sur les deux places aéroportuaires, mais également leurs territoires limitrophes. Lorsqu'on sélectionne les diplômes qui peuvent conduire aux métiers identifiés, ce sont ainsi, sur le Grand Roissy-Le Bourget, près de 9 000 formés[18] en 2020 en formation initiale[19] (dont 22 % en apprentissage) et plus de 4 000 sessions de formations continues accessibles en 2021[20], ce qui en fait l'un des bassins franciliens avec le volume de formés le plus élevé.

En ce qui concerne le bassin Grand-Orly Seine Bièvre, ce sont plus de 3 000 formés en formation initiale (dont la moitié en apprentissage) et près de 3 000 sessions de formations continues. L'apprentissage, particulièrement important dans ce bassin, s'y concentre sur les formations en lien avec la maintenance (hors aéroportuaire) et le BTP.

Des formations dans le transport et la logistique surreprésentées dans les places aéroportuaires d'IDF

Les formations qui conduisent aux métiers de la conduite et de la logistique sont surreprésentées dans ces bassins aéroportuaires. Alors que le poids du bassin du GRLB atteint 6% des formés en voie initiale scolaire toutes spécialités de formation confondues, il s'élève à 19% dans les formations qui conduisent aux métiers de la logistique et 16% dans celles qui forment à la conduite. Quant au bassin du GOSB, il pèse 2% au sein de l'ensemble des formations professionnelles initiales en voie scolaire, mais 8% parmi celles qui conduisent aux métiers de la logistique et 10% dans celles de la conduite.

Bien que ces bassins aient une offre spécialisée dans les formations en lien avec l'activité aéroportuaire, un volume important de jeunes y sont formés en voie scolaire dans les domaines de « l'accueil en environnement international »[21], « bâtiment », « maintenance » et « santé, social, aide à domicile ».

La spécialité de formation « maintenance aéronautique », bien que peu présente dans la région en formation initiale ou continue est cependant surtout implantée au sein du bassin du Grand Roissy-Le Bourget, ainsi que dans une moindre mesure, dans un bassin limitrophe à celui de Grand-Orly Seine Bièvre.

En termes de formation professionnelle continue, nous retrouvons la prédominance d'une offre qui alimente les métiers de la logistique et du transport, ainsi que ceux du bâtiment.

[15]Comme évoqué en introduction, le périmètre du bassin d'emploi du Grand-Orly Seine Bièvre a été retenu sur cette partie à la place de celui d'Orly Paris® afin de faciliter l'exploitation des données relatives à la formation.
[16]Nous avons considéré comme territoires limitrophes les bassins limitrophes aux bassins Grand Roissy-Le Bourget et Grand-Orly Seine Bièvre. Nous avons étudié à part l'offre disponible à Paris, qui est un bassin limitrophe au Grand-Orly Seine Bièvre mais qui est également accessible aux habitants du Grand Roissy-Le Bourget, compte tenu du réseau de transport routier et en commun francilien.
[17]Cf. liste des métiers page 13.
[18]Ensemble des inscrits en formation initiale du niveau CAP au niveau BTS pour la voie scolaire et tous niveaux pour l'apprentissage – Sélection des diplômes à l'échelle de la spécialité de formation (affiné si possible par l'intitulé du diplôme).
[19]Source : Base centrale de pilotage du ministère de l'Éducation nationale et de la recherche. Formations du niveau 1 à 5 pour la voie scolaire (jusqu'au BTS) et tous niveaux pour l'apprentissage.
[20]En cours de réalisation ou débutant en 2021, sessions de formation (conventionnées et non conventionnées) mises en visibilité sur le site de Défi métiers par les organismes de formation depuis l'application DOKELIO Ile-de-France (base de référencement de l'offre de formation continue en Ile-de-France) en aout 2021.
[21]Agents d'accueil aéroportuaire, agents PMR, vendeurs, réceptionnistes, ...

Nombre de sessions de formation continue en diffusion sur DOKELIO Ile-de-France en aout 2021

Domaines professionnels	Bassin GOSB	Limitrophes GOSB	Bassin GRLB	Limitrophes GRLB	Bassin Paris	Total bassins aéroportuaires et limitrophes
Accueil en environnement international	29	88	81	14	6	218
Bâtiment	203	616	96	479	362	1756
Informatique / Cyber sécurité	95	694	87	501	1	1378
Logistique	258	556	295	308	189	1606
Maintenance (électrique, électronique, mécanique, ...)	57	283	76	234	124	774
Maintenance aéronautique		6	10			16
RSE	88	240	81	219	91	719
Santé, social, aide à la personne	91	729	40	337	814	2011
Sécurité	72	603	133	570	216	1594
Transport	129	270	440	147	17	1003
Autres spécialités de formation	1458	7866	1249	6350	3793	20716
Total général	2480	11951	2588	9159	5613	31791

Source : Extraction DOKELIO Ile-de-France au 16/08/2021, nombre de sessions de formation en cours ou débutant prochainement

Par conséquent, l'offre de formation localisée sur les places aéroportuaires et à proximité prépare aux domaines professionnels qui seront les plus dynamiques en termes d'emploi dans les trois prochaines années.

Pour autant, des difficultés existent pour faire connaître certains métiers porteurs (mineur-boiseur ou coffreur-bancheur dans le BTP par exemple) et pour attirer du public vers certaines formations qui souffrent d'un déficit d'attractivité.

Avec l'évolution des places aéroportuaires post-crise, cet écart entre le niveau de connaissance des publics et des prescripteurs avec la réalité de l'écosystème aérien et aéroportuaire pourrait s'accentuer. De plus, le déficit d'attractivité des places aéroportuaires et des métiers associés risque de s'accroître après le ralentissement de l'activité connu en 2020 et en 2021 et les conséquences évoquées sur l'emploi dans la première partie de la note. C'est pourquoi, il convient de s'intéresser aux possibles évolutions qui toucheront les places aéroportuaires franciliennes dans les prochains mois.

III. QUEL AVENIR À MOYEN-TERME POUR LES PLACES AÉROPORTUAIRES FRANCILIENNES ?

Comme indiqué en introduction, la crise sanitaire, en lien avec la réduction drastique des flux, a entrainé une baisse sans précédent du trafic aérien à l'échelle mondiale depuis son apparition. Ainsi, on s'aperçoit que derrière la baisse de 66 % en passager-kilomètre[22] en 2020 par rapport à 2019 (70 % pour l'Europe), les trafics internationaux sont les plus touchés : - 76 %, contre - 49 % pour les trafics intérieurs. Ces différences expliquent l'impact plus fort de la crise à Paris-CDG, du fait de sa fonction plus marquée de hub international. En 2021, la situation reste encore compliquée dans le monde, les aéroports franciliens n'y échappant pas à cela avec toujours une situation plus favorable à Paris-Orly comparé à Paris-CDG. Dans son analyse de juillet 2021, le territoire de Roissy figure toujours dans la liste des trente zones les plus exposées en France aux effets de la crise[23].

Dans ce contexte quelles sont les perspectives à l'horizon 2024 des aéroports franciliens et leurs conséquences sur les économies de leurs territoires respectifs ?

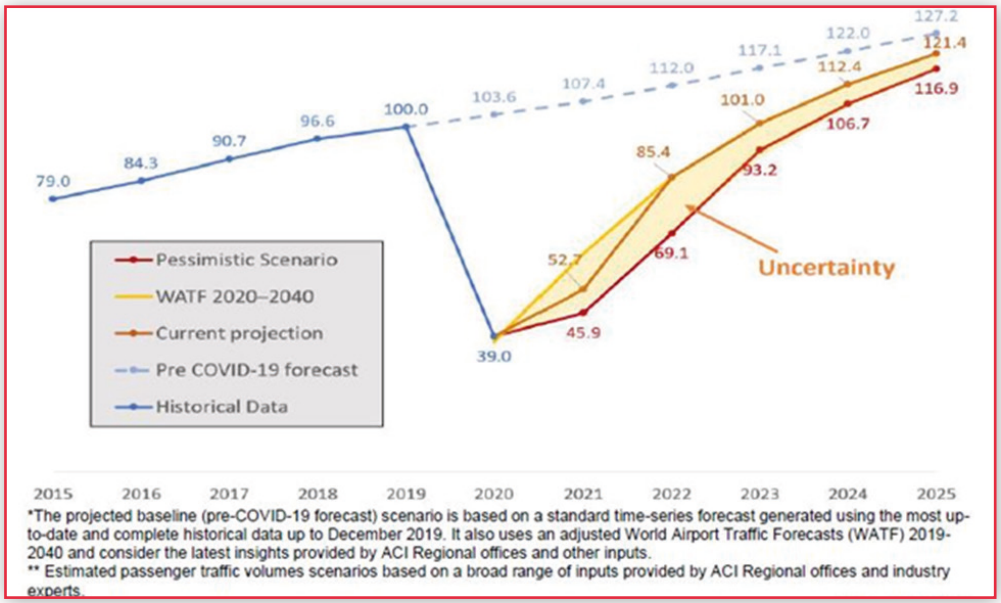
Le trafic international restera dans une situation difficile à l'horizon 2024

L'ACI (Airports Council International) propose dans son bulletin du 14 juillet 2021 une vision de la reprise du trafic à moyen terme, via trois scenarii :

- Scénario optimiste, prenant pour hypothèse la forte disponibilité des vaccins en 2021 ainsi qu'un fort enthousiasme des passagers pour voyager, et une reconstitution rapide des flottes des compagnies aériennes.
- Scénario de référence, médian. Il repose sur une capacité à distribuer assez rapidement des vaccins à l'échelle mondiale et à contenir les nouvelles vagues de variants.
- Scénario pessimiste, avec approvisionnement complexe en vaccins, la persistance des réticences des passagers à voyager, une faible reprise économique, et la difficulté des compagnies à reconstituer leurs flottes.

Pour le scénario de référence, il est estimé qu'à l'échelle mondiale, les niveaux de trafics aériens pourraient retrouver les niveaux de 2019 au second semestre 2023, avec une distinction entre les trafics domestiques (2023) et internationaux (2024). A noter que la situation du trafic aérien mondial a été revue à la baisse pour 2021.

PRÉVISIONS DE TRAFIC AÉRIEN MONDIAL DE L'ACI, SELON TROIS SCENARII (BASE 100 EN 2019)



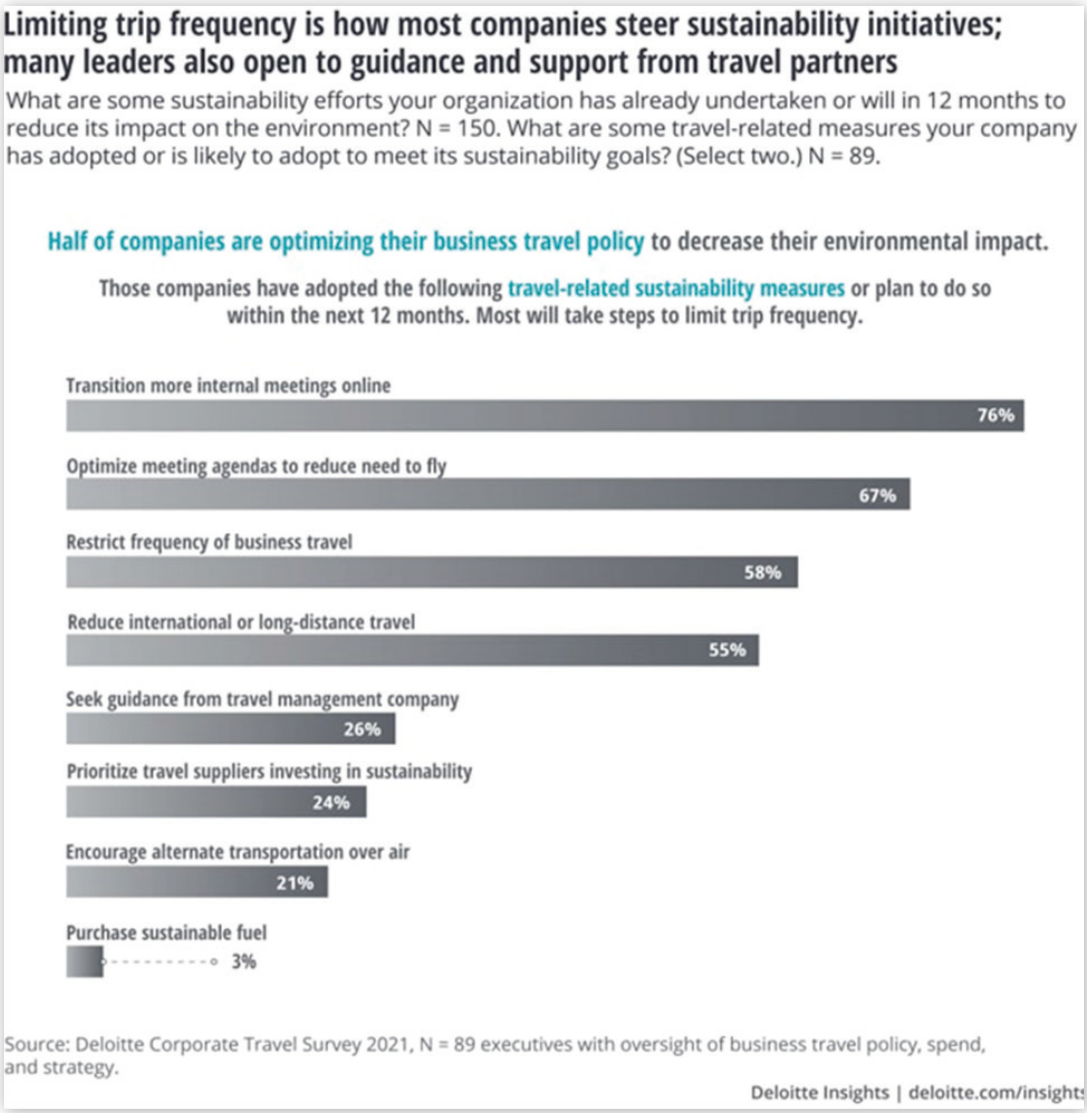
Source : ACI advisory bulletin du 14 juillet 2021[24]

[22]Le passager-kilomètre est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une personne sur un kilomètre.
[23]France Stratégie, « Géographie de la crise. Premier trimestre 2021 : quelles dynamiques territoriales en matière d'emploi et de chômage ? », 12 juillet 2021.
[24]The impact of COVID-19 on the airport business and the path to recovery, Airports Council International, Juillet 2021

Ces perspectives indiquent clairement que les métiers liés directement ou indirectement au trafic aérien des places aéroportuaires du Grand Roissy-Le Bourget et d'Orly Paris® vont s'inscrire dans une perspective progressive de reprise du trafic international avec un effet Jeux Olympiques Paris 2024 à anticiper dès 2023 pour les aéroports franciliens. L'ajustement à la baisse des capacités des entreprises liées à la situation du trafic aérien sera progressivement atténué avec la reprise, toutes choses égales par ailleurs. Durant cette période, les activités directement liées à l'aérien vont continuer à connaître des périodes difficiles et devront faire face au remplacement des compétences comme évoqué dans la première partie.

Les transformations digitales et écologiques vont prendre le relai et modifier les modèles économiques des places aéroportuaires

L'hypothèse d'un trafic aérien revenant mécaniquement d'ici 2024 à la situation de l'avant Covid et qui reprendrait les années suivantes sa dynamique de forte croissance se heurte à la nouvelle réalité du monde. Avec un dérèglement climatique généré par une activité humaine jamais égalée et une digitalisation toujours croissante de la société, les déplacements physiques sont remplacés par des interactions numériques (réunions en visioconférence). Pourquoi se rendre à un séminaire à Paris s'il est possible d'y assister en ligne ? Bien sûr tous les déplacements d'affaires ne vont pas disparaître, mais peuvent fortement être réduits. Ainsi, l'étude de Deloitte USA[25] menée en 2021 montre que la reprise des voyages d'affaires sera réelle au cours des prochains trimestres mais plus lente que ce que prévoient les acteurs de l'aérien pour les prochaines années. Les entreprises vont réduire leurs dépenses de voyage et changer leurs habitudes (cf. graphique), notamment pour respecter leurs engagements récents, ou à venir, en matière de réduction des émissions de carbone.



[25] Return to a world transformed - How the pandemic is reshaping corporate travel, Deloitte, Août 2021

Ces changements ne sont sans conséquences sur la situation des compagnies aériennes et des aéroports qui pourraient connaître une diminution du nombre de voyageurs et notamment des voyageurs d'affaires. Or, le tourisme d'affaires est aussi une activité importante pour les places aéroportuaires car plusieurs activités en dépendent fortement : le catering, dont une part importante du Chiffres d'Affaires dépend également des fréquentations en classe affaires, les entreprises des salons/évènements professionnels, l'hôtellerie, ... Pour mesurer les enjeux en matière d'emploi, rappelons que ces secteurs regroupent près de 10 000 emplois sur le Grand Roissy-Le Bourget et plus de 1 000 emplois sur Orly Paris®.

L'accélération des dérèglements climatiques intensifie également la pression des gouvernements et de l'opinion publique pour décarboner le transport aérien. D'où la multiplication des initiatives en ce sens des industriels, comme Airbus, et des autorités aéroportuaires comme le Groupe ADP qui affirme qu'afin de garantir son développement et être durablement compétitif, il s'est engagé dans une démarche volontariste en matière de gestion environnementale et de lutte contre le réchauffement climatique. Compte tenu des enjeux environnementaux et des pressions, la capacité des industriels à proposer des solutions technologiques en temps et en heure sera essentielle.

Dans ce contexte, la diversification économique des places aéroportuaires franciliennes du Grand Roissy-Le Bourget et Orly Paris® devient une évidence pour améliorer leur résilience et répondre également à de nouveaux besoins. Quelles perspectives peut-on esquisser ?

La diversification économique des places aéroportuaires : un enjeu majeur, des pistes d'avenir à explorer

Les systèmes économiques d'Orly Paris®, et plus encore du Grand Roissy-Le Bourget, sont étroitement liés à la situation du trafic aérien. Cette dépendance a été porteuse, notamment pour Paris-CDG grâce au hub Skyteam d'Air-France-KLM, mais s'avère aussi une fragilité. Si diversifier l'économie des places aéroportuaires devient une nécessité, il est nécessaire d'éviter de tomber dans des « effets de mode » sur les secteurs porteurs d'avenir ou d'identifier des activités qui seraient en fait peu ou pas intéressées par les caractéristiques d'une place aéroportuaire.

Les analyses de l'Institut Paris Région laissent à penser que les pistes suivantes peuvent se révéler comme porteuses d'avenir pour les places aéroportuaires franciliennes :

- Accompagner la reprise du trafic et les emplois qui y sont liés en s'évertuant à remonter la chaîne de valeur pour développer des activités plus qualitatives moins dépendantes des grands flux pour créer des expériences aéroportuaires attractives afin de renforcer les parts de marché des aéroports franciliens en Europe. Il s'agira aussi d'aider les entreprises des filières traditionnelles (logistique, aéroportuaire, aérien, etc.) à s'adapter aux enjeux d'une économie bas-carbone ;
- (re)Développer sur place des activités contribuant au fonctionnement des grands équipements : l'achat des productions agricoles locales brutes ou transformées à travers des circuits courts locaux est une piste importante. Tant pour Orly Paris®, qui peut s'appuyer sur le Marché International de Rungis et le projet de Cité de la Gastronomie, que pour le GRLB, du fait du projet de « Pôle d'activité et de compétences sur l'agroalimentaire, l'agriculture et les circuits courts » en lien avec la Semmaris (projet Agoralim) mais aussi de la proximité de producteurs locaux dans les 100 kilomètres autour de l'aéroport. A l'instar d'aéroports internationaux comme celui d'Atlanta, une politique d'achat de produits alimentaires cultivés à proximité pourrait être poussée ;
- Intensifier l'entrepreneuriat et nomment celui qui est porté localement par des associations engagées dans l'Economie Sociale et Solidaire ;
- Développer des projets et démonstrateurs en faveur des énergies renouvelables ;
- Développer des services marchands pour intensifier la dépense moyenne d'un visiteur ou passager passant par les deux places aéroportuaires (Services VIP et décarbonés de mobilité, expériences gastronomiques, activités immersives, etc.) ;
- Accompagner des TPE-PME qui sont poussées par la pression foncière du cœur de l'agglomération et recherchent des localisations attractives entre l'A86 et l'A104. La présence d'opportunités foncières et immobilières, y compris parfois de friches dans l'emprise des plateformes aéroportuaires pourrait répondre à tout ou partie de ces besoins. Il s'agirait de faciliter le développement de nouveaux locaux d'activité, voire de tiers lieux, pour se positionner sur ce marché ;
- Du fait de leurs caractéristiques, les exemples internationaux montrent que les places aéroportuaires offrent des opportunités intéressantes pour des activités créatives et de loisirs : accueil de tournage, nouveaux espaces de loisirs (e-sport) etc.
- Pousser le développement de compétences numériques et d'entreprises de l'e-commerce / e-événementiel en lien avec les capacités logistiques et de rencontres d'affaires des deux places aéroportuaires. Vers des places aéroportuaires démonstratrices de la phygitalisation[26] du monde économique ? ;
- Amplifier le développement de services de proximité auprès des habitants, salariés et visiteurs des places aéroportuaires (commerces, services de proximité à la personne, loisirs). C'est d'autant plus important que ces places apparaissent souvent comme assez peu conviviales du fait d'un déficit de services de proximité et de partis-pris d'aménagement parfois peu propices à la convivialité et la génération d'expériences positives[27] ;

[26]Processus par lequel une entreprise ou un point de vente va combiner les avantages d'une présence physique avec des applications ou fonctionnalités digitales.
[27]Selon Olivier Portier, créateur et pilote de l'Observatoire des impacts territoriaux de la crise (OITC), la question de l'attractivité résidentielle et de l'amélioration du cadre de vie est également importante pour l'économie des places aéroportuaires.

- S'inscrire dans les dynamiques régionales en faveur de la création de nouvelles activités en Ile-de-France : tourisme de proximité, relocalisations ciblées d'entreprises qui s'étaient délocalisées à l'étranger, filières porteuses du prochain SRDEII et pour lesquelles les places aéroportuaires possèdent de solides avantages comparatifs, etc.

Outre les précédentes pistes de diversification pour les deux places aéroportuaires, d'autres opportunités apparaissent de manière plus spécifique à chacune d'entre elles :

- Sur Orly Paris®, la proximité de Paris Saclay et l'arrivée imminente de la ligne 14 du Grand Paris Express va stimuler la création d'un quartier d'affaires complémentaire à celui de Massy sur le Cœur d'Orly mais aussi l'installation d'entreprises en lien avec le potentiel d'innovation du Sud-Ouest francilien qui rechercheront une centralité forte en matière de transports multimodaux. L'arrivée de la ligne 18 vers Paris-Saclay (l'un des premiers pôles de recherche et développement au monde selon le MIT, qui concentre 20 % de la recherche française) et la mise en service de la ligne 15 Sud vont également transformer les conditions de mobilité dans la place aéroportuaire en améliorant son attractivité[28]. Au-delà, ce développement d'infrastructures renforcera l'intégration urbaine de la place aéroportuaire et surtout la mise en synergie des grands écosystèmes du Sud francilien qui portent la croissance de demain : l'industrie et la santé sur le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre (la Biotech Vallée, qui descend plus au Sud vers le Genopole d'Evry), le numérique avec le plateau de Saclay, et la ville durable et les loisirs de demain avec le pôle d'excellence de la Cité Descartes.

- Sur le Grand Roissy-Le Bourget, poussé par les enjeux d'économie bas-carbone, le projet de TGV fret Euro Carex est relancé par des acteurs locaux. De même, la capacité à mieux articuler les compétences territoriales de la partie Hauts de France du Grand Roissy avec les compétences franciliennes mériterait d'être étudiée de manière, notamment, à attirer des projets internationaux industriels.

La diversification économique des places aéroportuaires : un enjeu collectif

Les difficultés rencontrées ainsi que les opportunités identifiées pour les places aéroportuaires en font un moment propice pour intensifier des collaborations entre les acteurs publics, privés et associatifs. Il s'agira, par la conjugaison des énergies, de bâtir une nouvelle feuille de route pour le développement de ces places au cours des 15 prochaines années, en lien avec la future révision du SDRIF Ile-de-France.

[28]Il conviendra toutefois d'être vigilant au risque de concurrence accrue pour les habitants des places aéroportuaires qui souhaiteront travailler sur les emplois situés à proximité, notamment pour les postes les plus qualifiés. En effet, les actifs qui résident dans d'autres territoires seront moins freinés par les difficultés de mobilité et pourront se positionner plus facilement sur les emplois des places aéroportuaires. La question de l'acquisition des compétences par les habitants des places aéroportuaires deviendra ainsi encore plus importante afin de leur donner les meilleures chances d'accéder aux emplois localisés près de leur lieu de vie.

LISTE DES COMMUNES RATTACHÉES AU BASSIN D'EMPLOI DU GRAND ROISSY-LE BOURGET (PÉRIMÈTRE RETENU POUR LA PLACE AÉROPORTUAIRE REGROUPANT PARIS-CDG ET PARIS-LE BOURGET) :

Nom de la commune	Structure intercommunale	Département
Arnouville	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Aulnay-sous-Bois	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Bonneuil-En-France	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Bouqueval	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Chennevières-lès-Louvres	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Claye-Souilly	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Compans	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Dammartin-en-Goële	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Drancy	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Dugny	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Ecouen	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Epiais-lès-Louvres	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Fontenay-en-Parisis	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Fosses	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Garges-lès-Gonnesse	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Gonesse	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Goussainville	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Gressy	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Juilly	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Le Blanc-Mesnil	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Le Bourget	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Le Mesnil-Amelot	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Le Mesnil-Aubry	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Le Plessis-Gassot	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Le Thillay	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Longperrier	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Louvres	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Marly-la-Ville	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Mauregard	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Mitry-Mory	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Moussy-le-Neuf	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Moussy-le-Vieux	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Othis	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Puiseux-en-France	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Roissy-en-France	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Rouvres	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Saint-Mard	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Saint-Witz	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Sarcelles	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Sevran	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Survilliers	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Thieux	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Tremblay-en-France	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Vaudherland	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Vémars	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Villeneuve-sous-Dammartin	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Villeparisis	CA Roissy Pays de France	Seine-et-Marne
Villepinte	EPT Paris Terres d'envol	Seine-Saint-Denis
Villeron	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise
Villiers-le-Bel	CA Roissy Pays de France	Val-d'Oise

LISTE DES COMMUNES RATTACHÉES AU TERRITOIRE D'ORLY PARIS® (PÉRIMÈTRE RETENU POUR LA PLACE AÉROPORTUAIRE DE PARIS-ORLY)

Nom de la commune	Structure intercommunale	Département
Ablon-sur-Seine	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Antony	EPT Vallée Sud - Grand Paris	Hauts-de-Seine
Arcueil	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Athis-Mons	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Essonne
Ballainvilliers	CA Paris-Saclay	Essonne
Boussy-Saint-Antoine	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Brunoy	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Bures-sur-Yvette	CA Paris-Saclay	Essonne
Cachan	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Champlan	CA Paris-Saclay	Essonne
Chevilly-Larue	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Chilly-Mazarin	CA Paris-Saclay	Essonne
Choisy-le-Roi	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Crosne	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Draveil	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Épinay-sous-Sénart	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Épinay-sur-Orge	CA Paris-Saclay	Essonne
Fresnes	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Gentilly	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Gif-sur-Yvette	CA Paris-Saclay	Essonne
Gometz-le-Châtel	CA Paris-Saclay	Essonne
Igny	CA Paris-Saclay	Essonne
Ivry-sur-Seine	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Juvisy-sur-Orge	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Essonne
La Ville-du-Bois	CA Paris-Saclay	Essonne
Le Kremlin-Bicêtre	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Les Ulis	CA Paris-Saclay	Essonne
L'Haÿ-les-Roses	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Linas	CA Paris-Saclay	Essonne
Longjumeau	CA Paris-Saclay	Essonne
Marcoussis	CA Paris-Saclay	Essonne
Massy	CA Paris-Saclay	Essonne
Montgeron	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Montlhéry	CA Paris-Saclay	Essonne
Morangis	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Essonne
Nozay	CA Paris-Saclay	Essonne
Orly	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Orsay	CA Paris-Saclay	Essonne
Palaiseau	CA Paris-Saclay	Essonne
Paray-Vieille-Poste	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Essonne
Quincy-sous-Sénart	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Rungis	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Saclay	CA Paris-Saclay	Essonne
Saint-Aubin	CA Paris-Saclay	Essonne
Saulx-les-Chartreux	CA Paris-Saclay	Essonne
Savigny-sur-Orge	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Essonne
Thiais	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Valenton	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Vauhallan	CA Paris-Saclay	Essonne
Verrières-le-Buisson	CA Paris-Saclay	Essonne
Vigneux-sur-Seine	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne
Villebon-sur-Yvette	CA Paris-Saclay	Essonne
Villejuif	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Villejust	CA Paris-Saclay	Essonne
Villeneuve-le-Roi	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Villeneuve-Saint-Georges	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Villiers-le-Bâcle	CA Paris-Saclay	Essonne
Viry-Châtillon	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Essonne
Vitry-sur-Seine	EPT Grand-Orly Seine Bièvre	Val-de-Marne
Wissous	CA Paris-Saclay	Essonne
Yerres	CA Val d'Yerres Val de Seine	Essonne

REMERCIEMENTS

Anne-Lise AUCOUTURIER et Jérôme LEFRANC (DRIEETS IDF),
Jacques MARTIN et Marion BONNAL (Pôle emploi),
Arnaud POUILLY, Joséphine LONDICHE et Pascale BOULAY (Groupe ADP),
Olivier PORTIER (Créateur et pilote de l'Observatoire des impacts territoriaux de la crise).

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
François Brezot

RESPONSABLE DE LA COMMUNICATION
Julie Pican

PILOTAGE DE PRODUCTION DE LA NOTE
Maximilien Dubois

PRODUCTION DE LA NOTE
Vincent Gollain (Institut Paris Région), Béatrice Pardini (Défi Métiers), Sandra Lignais et David Aboulkheir (Orly International), Baptiste Dumartin et Laury Charlot (Paris CDG Alliance)

PHOTOTHÈQUE
Paris CDG Alliance

Paris CDG Alliance
Bâtiment Aeronef, entrée B
Rue de Copenhague
93290 Tremblay-en-France

Paris CDG Alliance

www.pariscdgalliance.fr
www.observatoiredynamique.fr