

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

DU 12 FÉVRIER AU 12 MAI 2019



### COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse regroupe des associations d'Ile-de-France, principalement du Val d'Oise et de la Seine Saint Denis. Il œuvre pour sauvegarder les terres agricoles du Triangle de Gonesse et défend un projet agri-urbain alternatif à son urbanisation, le projet CARMA.

Il défend les intérêts des populations du "Grand-Roissy-le Bourget" et plaide pour des emplois de proximité dans les centres-villes. Il s'oppose à la prolifération de zones d'activités, dont les emplois peu diversifiés ne sont pas en rapport avec la main d'œuvre locale.

Plus généralement, il défend un développement soutenable en Plaine de France et rejette tous les Grands Projets inutiles.

#### COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

CPTG - 34 rue Gambetta

95400 Villiers-le Bel. Tél : 06 76 90 11 62

Site internet : <http://nonaeuropacity.com/>

## AVIS DÉFAVORABLE DU COLLECTIF POUR LE TRIANGLE DE GONESSE

### Un dispositif de concertation très insuffisant.

La concertation limitée au Terminal 4 ne prend pas en compte les grands projets du territoire et leurs effets cumulés. Compte tenu de l'ampleur du projet qui vise à augmenter de 50% la capacité du 10<sup>ème</sup> aéroport mondial (avec 30 à 40 millions de passagers supplémentaires), ce dispositif n'est pas à la hauteur des enjeux. Le CPTG soutient totalement la position de la présidente de la CNDP, Chantal Jouanno<sup>1</sup> : les multiples projets (T4, ligne 17 Nord, CDG Express, friche PSA, EuropaCity et Centre d'affaires du Triangle de Gonesse) doivent être considérés dans une cohérence d'ensemble. Nous réaffirmons notre attachement à la tenue d'un véritable débat public porté par la CNDP concernant l'ensemble des grands projets d'aménagement du "Grand Roissy-Le Bourget" (50 communes<sup>2</sup>). C'est indispensable pour apprécier les doublons, découvrir les choix contradictoires, mesurer l'impact global en termes de nuisances ou de destruction d'emplois et évaluer les besoins d'accessibilité de tous ces aménagements, pour la population riveraine et pour les régions impactées, Ile-de-France et Hauts-de-France.

- I. Un postulat insensé de progression exponentielle du trafic aérien**
- II. Arrêtons d'ajouter de nouvelles activités à un pôle déjà saturé**
- III. Des promesses d'emplois et de recrutement local mensongères**
- IV. Une offre de transports inadaptée aux besoins des actifs et menant l'autoroute A1 à la thrombose.**

<sup>1</sup> Courrier daté du 7 juin 2018

<sup>2</sup> Soit les 42 communes de la "CA Roissy-Pays de France" et les 8 communes de l'EPT "Terres d'envol".

## I. UN POSTULAT INSENSÉ DE PROGRESSION EXPONENTIELLE DU TRAFIC AÉRIEN

**ADP spéculé sur un doublement du trafic aérien mondial d'ici 2030 et souhaite capter une forte part de cette progression pour rester dans le peloton de tête des principaux hubs mondiaux en faisant de Roissy le premier aéroport européen. Ce modèle de croissance de type « pays du golfe » est tout à fait incompatible avec les engagements des accords de Paris ratifiés sur le site ADP du Bourget, visant une division par 4 des GES d'ici 2050.**

Il n'est pas tenable dans la durée de maintenir l'exception des vols de nuit à Roissy, surtout depuis la parution des études de Bruit-Parif qui estiment les conséquences du bruit à 42 mois (3 ans ½) de vie en bonne santé perdus pour les populations riveraines les plus touchées<sup>3</sup>. Les perspectives de hausse de trafic aérien se contentent de prolonger des tendances, sans tenir compte des engagements de la France pour limiter le réchauffement climatique ni des décisions politiques qu'appelle l'éveil des consciences : taxation du kérosène, interdiction des vols intérieurs, réduction du tourisme lointain, limitation du nombre de kms/habitant, pratiques vertueuses de salariés privilégiant les réunions à distance ou de citoyens se reportant sur le train, etc. La solution « isolation des logements » prônée par ADP est inappropriée, car outre les obstacles administratifs<sup>4</sup>, elle imposerait aux habitants une vie de reclus privés de relations sociales.

## II. ARRÊTONS D'AJOUTER DE NOUVELLES ACTIVITÉS À UN PÔLE DÉJÀ SATURÉ

**ADP avec l'étude Utopies de 2017 et le CPTG avec les études de J. Lorthiois n'utilisent pas les mêmes méthodes d'évaluation.**

J. Lorthiois étudie l'évolution sur 40 ans des emplois<sup>5</sup> de Roissy, en prenant comme base les données INSEE des recensements depuis 1975 comparées avec les enquêtes INSEE des "déplacements domicile-travail" aux mêmes dates. Le bassin considéré est celui du "Grand Roissy" en vigueur à l'époque (22 communes)<sup>6</sup>.

L'étude Utopies de 2017 financée par ADP prend en compte les emplois ADP de 2016, les données INSEE du recensement 2015 et de l'enquête déplacements 2013. Cette étude élargit la zone aéroportuaire au « Grand Roissy-le Bourget » définition 2016 (50 communes), regroupant deux entités créées à cette date (CA Roissy-Pays de France et EPT "Terres d'envol").

**L'élargissement du champ statistique permet d'effacer partiellement une crise de l'emploi aéroportuaire<sup>7</sup> qui ne peut être niée : malgré une certaine compensation par développement d'autres communes que Roissy, le solde**

**d'emplois est nettement négatif.**

Par ailleurs, la très grande emprise de l'aéroport (3200 ha) par rapport à Orly (1528 ha) et a fortiori Heathrow a permis à ADP d'accueillir énormément d'entreprises dans son périmètre, y compris celles peu ou non liées à l'activité aéroportuaire (centre commercial Aéroville fréquenté essentiellement le week-end par une clientèle du sud de l'Oise, entrepôts logistiques faiblement utilisateurs de fret aérien, une partie des hôtels, bureaux, sièges sociaux)... Ceci explique un taux MPPA (nombre d'emplois par million de passagers/an ou tonnes de fret<sup>8</sup>) largement surestimé, très supérieur à celui d'autres sites (Roissy, 1400 ; Orly, 900, Beauvais-Tillé spécialisé "low cost", 240) impossible à maintenir dans la durée, compte tenu des gains de productivité non intégrés et des mesures "climat" qui devront être prises en matière de trafic aérien.

Cette vaste emprise incite ADP à la spéculation foncière et à la multiplication d'activités lucratives, en gaspillant l'espace qui serait mieux utilisé pour des projets liés à l'aéroport comme CAREX à Goussainville (fret air/rail), au lieu de contribuer à l'artificialisation des sols hors périmètre.

**Il s'agit là d'une stratégie à courte vue tentant de promouvoir un modèle de "ville aéroportuaire" totalement dépassé dans un contexte de post-croissance. Jamais ce territoire dépourvu de la principale fonction urbaine (interdiction de l'habitat) ne pourra constituer une « ville » : il est donc irresponsable de continuer à densifier un pôle générant 100% de déplacements d'actifs, dont 90% en voiture, tandis que la douzaine de communes du pourtour<sup>9</sup> cumule un déficit de 100 000 emplois.**

<sup>3</sup> Cf. carte de l'article "Le bruit nuit gravement à la santé des Franciliens", in Le Monde, 8/02/2019, qui montre bien la corrélation entre zones exposées au bruit d'Orly/Roissy et taux record.

<sup>4</sup> Lenteur d'établissement des dossiers, obligations d'avance de financement, faible couverture des dépenses pour les immeubles...

<sup>5</sup> Ne sont traités ici que les « emplois directs », l'estimation des « emplois soutenus » par l'aéroport présente de graves incohérences méthodologiques que le CPTG se réserve d'analyser ultérieurement.

<sup>6</sup> Source : étude ECODEV, EPA Plaine de France, 2011.

<sup>7</sup> Voir courbe des emplois de Roissy en p. 4 de ce cahier d'acteur ou sur le site du CPTG : [http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2019/04/Courbe\\_emplois\\_Roissy.jpg](http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2019/04/Courbe_emplois_Roissy.jpg) et article de J. Lorthiois "Bétisier du pôle de Roissy : 1" : <http://blogs.mediapart.fr/j-lorthiois/blog/250119/betisier-du-pole-de-roissy-1-utilite-locale-pour-son-territoire-6>

<sup>8</sup> Un passager = 100 tonnes de fret.

<sup>9</sup> Dans le Val-d'Oise : Arnouville, Bonneuil, Garges les Gonesse, Goussainville, le Thillay, Sarcelles, Villiers-le-Bel ; en Seine-Saint-Denis : Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil, Drancy, Dugny, Sevran.

### III. DES PROMESSES D'EMPLOIS ET DE RECRUTEMENT LOCAL MENSONGÈRES

L'étude de J. Lorthiois part du point de vue de la main-d'œuvre des 22 communes du « Grand Roissy », soit 220 000 actifs occupés. Elle évalue à 6,5 % le nombre d'actifs résidents<sup>10</sup> qui travaillent sur l'aéroport (14 400).

L'étude Utopies, bien que voulant démontrer l'utilité de T4 pour la population locale, présente une faiblesse méthodologique : elle adopte le point de vue de l'entreprise en se basant sur les données ADP du périmètre aéroportuaire en 2016<sup>11</sup>, et évalue à 19% les travailleurs du pôle qui habitent les 50 communes du « Grand Roissy-le Bourget ».

**D'où notre estimation CPTG de 17.100 actifs travaillant à Roissy sur un total de 274 000 résidents ayant un emploi, soit le score très modeste de 6,2%.**

Ces deux chiffres confirment **le très faible impact local des emplois du pôle de Roissy sur son bassin environnant : respectivement 5,3% et 5,2% des actifs résidents, y compris les chômeurs qu'il est important d'intégrer**, puisqu'ils devraient constituer les principaux bénéficiaires du développement aéroportuaire.

Mais l'étude Utopies possède une autre faiblesse méthodologique : effectuée ponctuellement en 2016, elle n'analyse pas l'évolution historique de l'influence du pôle. Pourtant depuis 40 ans, dans une dizaine d'analyses successives, J. Lorthiois démontre qu'à mesure de son développement, **le pôle n'intensifie pas son aire d'attraction de proximité, mais étale son périmètre d'influence en tache d'huile** notamment dans l'Oise et l'ouest de l'Aisne. Ce phénomène est bien visible sur le jeu de 5 cartes allant de 1975 à 2018<sup>12</sup>. D'ailleurs la zone d'emploi INSEE intitulée « Roissy-Sud Picardie » couvre 393 communes dont 241 en Hauts-de-France, ce qui constitue un record national en matière de couverture spatiale.

#### Une multiplication par 10 du recrutement local ?

Dans ces conditions, prétendre passer de 5% (situation actuelle) à 50% d'embauches locales du pôle est un vœu pieux qui n'a aucune chance d'être réalisé. Sur le territoire du Grand Roissy-le Bourget, on ne compte pas moins d'une vingtaine d'organismes publics et assimilés<sup>13</sup> dont la fonction est la mise en relation entre demandeurs et entreprises. Prétendre que des structures supplémentaires (Cité des Métiers ou encore « Europacity Compétences ») pourraient multiplier par 10 le nombre de placements habituel est totalement mensonger.

**Roissy ne constituera jamais un pôle d'emploi local, en raison de sa très faible palette de métiers** (estimés entre 200 et 500, sur un total de 10 000 répertoriés) soit 2 à 5% de l'éventail.

De plus, certaines activités proposées sont déjà en tension sur le bassin (commerce, transport-logistique, hôtellerie). Mobiliser l'ensemble de l'appareil de formation pour spécialiser la main-d'œuvre locale sur des filières aussi étroites ne peut que **diminuer les chances d'employabilité et d'adaptabilité** des populations locales. En cas de crise de l'activité aéroportuaire, une stratégie aussi irresponsable renverrait directement les actifs du territoire à la « case chômage ».

Par ailleurs, constatons que le niveau de qualification du territoire ne cesse de baisser. La proportion de population de 15 ans et plus n'ayant aucun diplôme est passée de 27% en 1999 à 33% en 2012 (contre 17% en moyenne nationale et régionale) pour l'ensemble des communes<sup>14</sup> autour du pôle de Roissy. Non seulement on ne peut attendre des miracles, mais il y a de grands risques que la situation s'aggrave encore. Car nous attribuons ce phénomène aux nuisances aéroportuaires qui conduisent la population améliorant sa situation sociale à déménager, remplacée par des classes modestes peu qualifiées attirées par des prix immobiliers inférieurs à la moyenne régionale. Ce qui crée un phénomène de « puits sans fond », obligeant les enseignants, formateurs, travailleurs sociaux et acteurs de l'insertion à remettre sans cesse sur le métier leur ouvrage, sans parvenir à stabiliser durablement une population qualifiée.

En reprenant les proportions d'embauches de la main-d'œuvre locale constatées par les différentes études, ce serait au mieux 2500 emplois directs à comparer aux 330 000 actifs (chômeurs compris) actuels du territoire, ce qui représente 0,75% des besoins d'emplois en 2015 auxquels s'ajoutent ceux de la main-d'œuvre supplémentaire liée à la croissance de la population d'ici 2037. Et cette évaluation maximale ne prend pas en compte **les suppressions d'emplois par ailleurs dans les communes d'alentours**, dont les tissus urbains continueraient à se fragiliser avec l'aggravation des nuisances et la densification d'activités concurrentes implantées sur la plate-forme, sans compter la réduction d'emplois au niveau interne du pôle lui-même, avec la réorganisation entre les différents terminaux.

**En résumé, le chiffre de 50 000 emplois escompté par T4 est largement surestimé, et même s'il était atteint, il ne profiterait guère au territoire.**

<sup>10</sup> Uniquement par rapport aux actifs occupés.

<sup>11</sup> ADP a cessé de publier des statistiques annuelles « emplois » sur la plate-forme à partir de 2013.

<sup>12</sup> Voir la 2<sup>ème</sup> série de cartes animées in <http://j-lorthiois.fr/concepts-generaux/a-lecoute-des-bassins-franciliens/>

<sup>13</sup> Agences Pôle Emploi et Missions Locales (16), Maison de l'Emploi et de la Formation et GIP Emploi de Roissy, GEIQ-Aéro, CCI, Chambre des Métiers, Campus des métiers /IUT de Tremblay...

<sup>14</sup> Cf. les communes de la note n° 9, soit 293 000 habitants de 15 ans et plus en 2015.

## IV. UNE OFFRE DE TRANSPORTS INADAPTÉE AUX BESOINS DES ACTIFS ET MENANT L'AUTO-ROUTE A1 À LA THROMBOSE

Favoriser l'accessibilité de l'aéroport par une multiplication des réseaux de transports lourds (CDG EXPRESS, ligne 17 N, barreau RER B/D de Gonesse) ne répond que fort partiellement à l'objectif de report de la route vers les transports en commun. Car **il ne suffit pas de créer une nouvelle offre, il faut tenir compte de la spécificité des besoins locaux.**

Le taux très faible de TC est d'origine structurelle, pour de multiples raisons :

- l'organisation du travail, avec 80% d'emplois de l'aéroport en horaires décalés ;
- l'impossibilité de desservir par une offre linéaire de TC un bassin de forme aréolaire, dispersé sur 393 localités en périphérie d'agglomération, comme le fait un pôle central<sup>15</sup> ;
- les pratiques des entreprises de Roissy : facilités de stationnement, indemnités kilométriques, voire recrutements réclamant la possession d'un véhicule.

En matière d'aménagements routiers (contournement nord de l'A 104, aménagements internes à la plate-forme), avec la multiplication des projets actuels et futurs en Plaine de France, **on ne pourrait pas éviter la thrombose sur l'A1**, axe routier le plus fréquenté d'Europe déjà à saturation, aggravant encore la qualité de vie des riverains (bruit, pollution de l'air).

## CONCLUSION

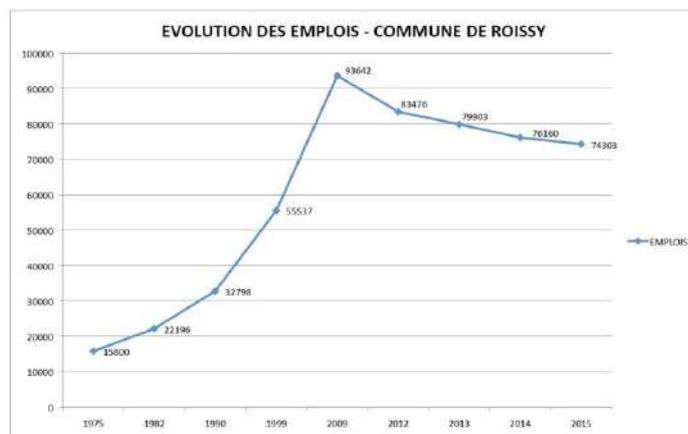
En résumé, qu'il s'agisse de l'explosion du trafic aérien avec son cortège de nuisances, des promesses d'emplois démenties par les faits, ou de la congestion des réseaux de transports, le projet T4 ne peut **qu'entraîner des conséquences très préjudiciables pour les populations, non seulement à l'échelle du Grand Roissy-le Bourget, mais pour l'ensemble de l'Île-de-France et des Hauts-de-France.**

***C'est pourquoi tant au niveau du contenu que de la méthode de concertation, le CPTG, Environnement 93 et Val d'Oise Environnement expriment UN AVIS TRÈS NÉGATIF sur le projet T4.***

Au total, l'offre de transports ne tient aucun compte des besoins des actifs : ce n'est pas la desserte de l'emploi qui est nécessaire, c'est celle de la main-d'œuvre. Celle-ci se dirige majoritairement en trajet « aller » vers le Sud, dont 40% vers Paris (20% vers le seul QCA<sup>16</sup>).

<sup>15</sup> Un actif de Gonesse possédant un véhicule dispose d'une offre plus compétitive en TC pour se rendre à St Denis ou Paris, que pour rejoindre Roissy.

<sup>16</sup> QCA : Quartier Central des Affaires regroupant les 1<sup>er</sup>, 2<sup>ème</sup>, 8<sup>ème</sup>, 9<sup>ème</sup>, 16<sup>ème</sup>, 17<sup>ème</sup> arrondissements.



Source : INSEE - RP 2013

J. LORTHIOIS - CPTG 2019

Pour agrandir le graphique voir : [http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2019/04/Courbe\\_emplois\\_Roissy.jpg](http://nonaeuropacity.com/wp-content/uploads/2019/04/Courbe_emplois_Roissy.jpg)

INFORMEZ-VOUS, EXPRIMEZ-VOUS

et INSCRIVEZ-VOUS SUR

[terminal4-cdg.groupeadp.fr](http://terminal4-cdg.groupeadp.fr)

Contact: [terminal4-cdg@adp.fr](mailto:terminal4-cdg@adp.fr)