



Conférence de presse 24.09.2020

A.D.R.A. Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle Mulhouse

## Stop à l'extension de l'aéroport de Bâle-Mulhouse

### Les emplois de l'Euroairport vus autrement !

L'ensemble de la plateforme aéroportuaire de Bâle-Mulhouse est un pourvoyeur important d'emplois dans la région. Mais quels emplois ?

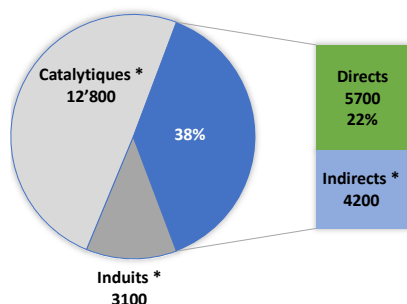
- **Economie low-cost et couts sociétaux élevés**
- **Développement d'une économie responsable et durable pour des emplois d'avenir.**



## Emplois : dirigeants et politiques annoncent des chiffres gonflés 2x

26'000 emplois ETP, 2016

Sources: rapport SDG oct/2017, media



(\*) chiffres estimés par étude SDG

Env 6000 emplois directs , 2019

Sources: media 2020

- Personnel EAP 400
- Cies Airlines 700-800
- Fret 800-1000
- Cies Maintenance 2000-2200
- Autres 2000-2100

Total estim. 6000-6500

Emplois « induits » : résultent des effets multiplicateurs des dépenses des emplois directs et indirects.  
Emplois « catalytiques » : liés aux retombées écon. dans région par tourisme, foires, congrès, voyages professionnels etc .

En ce qui concerne les emplois créés par l'aéroport, il faut **être très prudents** avec les chiffres annoncés par L'EAP.

L'EAP a commissionné en 2009 puis 2018 une étude d'impact sur l'emploi auprès des consultants Steer-Dabis-Gleave. Ceux-ci ont estimé que, si l'aéroport cessait ses activités, 26'000 emplois seraient perdus dans la région. C'est sur ce chiffre énorme que les dirigeants et politiques n'ont cessé de communiquer, pour justifier un projet d'investissement après l'autre. Or quelle est la réalité?

La plateforme aéroportuaire emploie directement 6000-6500 personnes comme vous pouvez le voir sur la droite: les plus grands employeurs sont les compagnies de Maintenance et Transformation ( Jet Aviation, AMVAC, etc). **A noter que les compagnies aériennes / passagers- qui opèrent la majorité des vols commerciaux- emploient moins de personnes que le Fret.** Sous « Autres », nous retrouvons différents prestataires de service comme le Catering, le nettoyage des avions, etc.

On peut admettre qu'à ces 6000-6500 emplois, on ajoute plus de 4000 emplois **indirects**, cad les emplois auprès des fournisseurs de l'aéroport. (Par exemple le nombre de personnes qui travaillent chez un menuisier qui installe des placards dans les bâtiments de l'aérogare.) Mais comment sont estimés ces 4000 emplois externes? **Sont-ils vraiment fiables?**

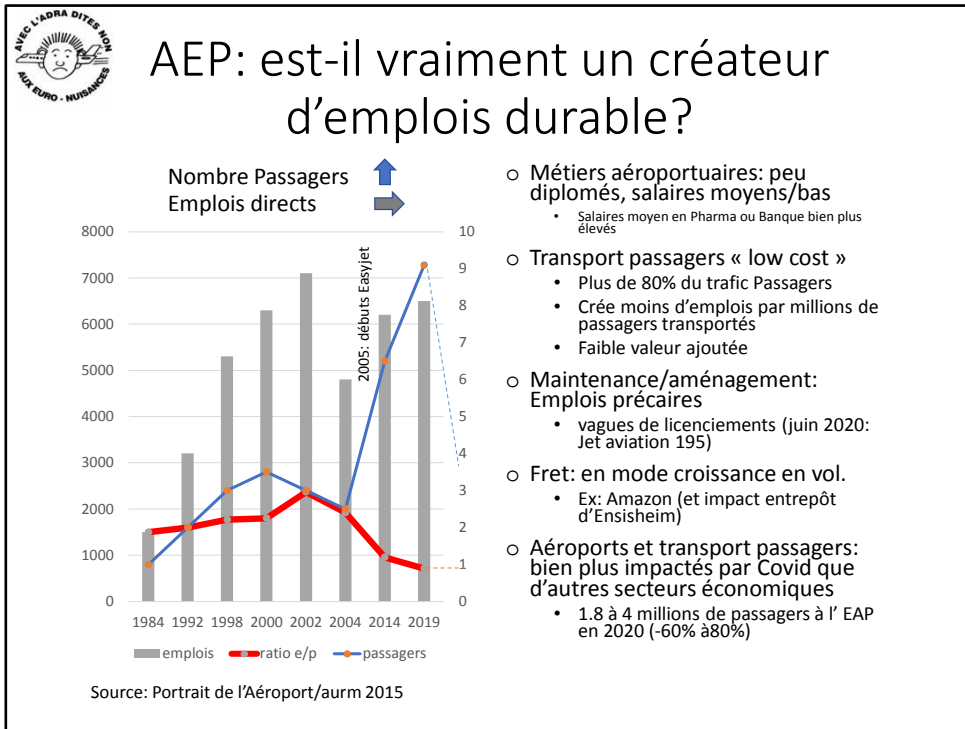
Par contre, là où les chiffres deviennent fantaisistes, c'est l'ajout des **emplois induits et**

**les emplois catalytiques, qui font plus que doubler le nombre total d'emplois.** Pour obtenir les « induits » et « catalytiques », l'étude a tenté L'IMPOSSIBLE: estimer les emplois liés aux dépenses du personnels de l'aéroport et de ses fournisseurs; et de quantifier le emplois liés au tourisme, foires, etc.

**Nous considérons que les dirigeants et des politiques, dans leur communication, induisent la population en erreur en revendiquant 26'000 emplois. IL FAUT PARLER DE 6000 EMPLOIS DIRECTS**

Remarque:

Les 5700 emplois directs en 2016 (5688 pour être précis) sont exprimés en Equivalent Temps Plein. L'AEP utilise cependant le chiffre brut (temps plein+ temps partiel, etc), ce qui reviendrait en 2016 à 6375, une différence de 10%



Si l'on se focalise sur les emplois directs de la plateforme (6000-6500), on s'aperçoit qu'en 2019, **le nombre des emplois est au même niveau qu'il y a 20 ans alors que le trafic a explosé!**

Est passée par là la crise des années 2000 liée à la fois aux conséquences du 11 septembre 2001 et aux difficultés financières des compagnies suisses, ce qui a fait baissé les emplois surtout dans le secteur Maintenance/Transformation et du transport passager. C'est l'arrivée d'Easyjet et des Cies low-cost en 2004 qui a fait remonter le chiffre des emplois.

Cependant, si l'on met en relation ces chiffres avec ceux du nombre de passagers transportés (qui a explosé de 2.5 million en 2004 à 9 million en 2019), on doit conclure que **ces compagnies low-cost ne sont pas de grandes créatrices d'emplois puisque le ratio « emplois / passagers transportés » a baissé de 60%.**

Alors que les Cies low-cost représentent de loin la majorité du trafic (et donc de la pollution), l'étude du cabinet Steer-Davis-Gleave a montré que **Easyjet and Co ne généraient en 2016 que 30% de la valeur ajoutée imputée aux emplois directs.**

Comparativement le **secteur « industriel »** générait 38% alors que relativement peu contributeur de nuisances. Cependant le secteur « industriel » est très cyclique et

instable en emplois, répondant aux crises économiques par des licenciements massifs.

En 2020, le trafic passagers a également été impacté drastiquement à l'EAP (-60-80%), plus que d'autres secteurs économiques qui peuvent recourir au télétravail.

**En conclusion, la question se pose: l'aéroport franco-suisse est-il un créateur durable d'emplois?**

Ne faudrait-il pas que nos politiques axent leurs efforts de création d'emplois sur d'autres secteurs économiques, à haute valeur ajoutée et plus alignés aux objectifs environnementaux de la France/Europe et COP-21?

Pourquoi ne pas attirer les entreprises suisses des cantons BS/BL (qui manquent d'espace) à investir du côté français, dans la région des 3F. Avec des accords privilégiés comme c'est le cas pour l'aéroport?



**Conférence de presse 24.09.2020**

A.D.R.A. Association de Défense des Riverains de l'Aéroport de Bâle Mulhouse

***Stop à l'extension de l'aéroport de Bâle-Mulhouse***



***Un environnement sain préserve son avenir !***

***Merci pour votre attention***

© ADRA 2020

[www.adra-bale-mulhouse.fr](http://www.adra-bale-mulhouse.fr)

Septembre 2020 / 4