

Grand bétonnage : « Sur l'emploi, aucune promesse n'a été tenue »

PAR JADE LINDGAARD
ARTICLE PUBLIÉ LE JEUDI 13 AOÛT 2015

Les petits et grands travaux d'aménagement du territoire permettent-ils vraiment de créer des emplois ? Oui, mais beaucoup moins que ce qu'ils promettent, selon Jacqueline Lorthiois, socioéconomiste, et l'une des très rares spécialistes de ce sujet. Suite de notre série sur le grand bétonnage.

Spécialiste de l'emploi en Île-de-France, Jacqueline Lorthiois a été conseillère technique dans plusieurs cabinets ministériels et délégations, responsable d'un bureau d'études, et a longtemps enseigné. Cette socioéconomiste a cofondé la coopérative Réseau de l'économie alternative et solidaire (REAS), ainsi que le Mouvement de l'habitat groupé autogéré, qui a monté les premières expériences d'habitat participatif et de coopératives d'habitants. Elle a aussi été candidate aux élections départementales de 2015 dans le Val-d'Oise pour EELV.

Aéroport de Notre-Dame-des-Landes, tunnel ferroviaire Lyon-Turin, Center Parcs dans la Vienne et l'Isère, centre commercial et de divertissement EuropaCity en région parisienne, etc. : tous ces projets d'aménagement du territoire affichent d'ambitieux objectifs de création d'emplois. Cela s'est-il vérifié dans l'histoire des infrastructures en France ?

Jacqueline Lorthiois. Elles ont créé des activités et de l'emploi. Mais à ma connaissance, jamais autant que le nombre d'emplois promis. Aucune promesse n'a été tenue. Par exemple, en 1975, le rapport Lachaize, du nom de son préfet rédacteur, prévoyait la création de 70 000 emplois sur le pôle de l'aéroport de Roissy, alors tout juste inauguré (en 1974). Mais en 1978, les résultats du recensement Insee ne comptabilisent que 18 000 postes. Et encore, en ratissant large : il a fallu intégrer dans ce chiffre la totalité du personnel de l'aéroport, notamment ses 5 000 navigants qui ne posaient pas le pied à terre.

Aujourd'hui encore, ça dysfonctionne. Aéroports de Paris déclare 86 000 emplois directs pour Roissy. Les actifs locaux tentent de trouver du travail à l'aérogare mais un tel site ne constitue pas véritablement un pôle d'emplois, offrant une palette suffisamment large de compétences et de qualifications pour fournir les emplois nécessaires aux habitants. C'est plutôt ce qu'on appelle un pôle d'activités, c'est-à-dire une concentration d'entreprises spécialisées dans quelques branches professionnelles (aéronautique, logistique, nettoyage, sécurité...). Résultat : l'aéroport recrute sur une aire diffuse, immense, qui s'étend sur toute l'Île-de-France et une partie de la Picardie. Plus Roissy grandit, moins son aire directe est dense en emplois. Le problème, c'est qu'on crée une offre locale de logements pour attirer les actifs non résidents. Mais ces nouveaux habitants ne trouvent pas à s'employer sur place. On doit donc créer des transports pour leur permettre d'exporter chaque jour, au loin, leur force de travail. Tout cela engendre des surcoûts qui engendrent une demande de croissance économique locale et donc de développement de nouvelles activités. C'est une histoire sans fin. Autre exemple éloquent : le parc Euro Disney, ouvert en 1992. On a promis jusqu'à 100 000 emplois, alors qu'il y en a 15 000 aujourd'hui, et que lorsqu'il a été inauguré, il n'y en avait que 12 200.



Devant le centre commercial My Place (Auchan), à Sarcelles (DR).

Retrouve-t-on le même problème avec les projets actuellement en développement ?

Sur le triangle de Gonesse, Immochan, la société immobilière d'Auchan, veut construire EuropaCity, prévu pour 2020 : 240 000 m² de centre commercial, 20 000 m² de restaurants, 50 000 m² de parc d'attractions, une piste de ski, des salles d'exposition et de congrès, 12 hôtels... Au départ, ils annonçaient la création de 20 000 emplois, parce qu'ils additionnaient

les chiffres des emplois du chantier à venir (10 000 selon eux) et de l'exploitation des sites (11 500). Mais ce n'était pas correct : les emplois se succèdent, ils n'existent pas en même temps. Par ailleurs, le temps des chantiers employant 10 000 personnes est révolu. Je conteste ce chiffre. Le chantier d'Eurotunnel dans les années 1980 a employé 10 000 personnes mais c'était pour construire 55 km de tunnel dont 35 sous la mer. C'était le plus grand chantier de France. On ne peut pas prétendre qu'EuropaCity, avec ses 30 hectares, va créer autant d'emplois qu'Eurotunnel. C'est absurde.

Actuellement, le plus grand chantier du pays, c'est l'EPR de Flamanville : 120 hectares, 300 000 m³ de béton, 500 000 m³ de coffrage, 40 000 tonnes d'acier et de béton armé. C'est considérable. En 2011, il employait 3 200 ouvriers, dont un millier d'étrangers (Roumains, Bulgares, Italiens, Espagnols) travaillant pour des filiales de Bouygues. Au départ, Pôle emploi a fait circuler un « *train de l'emploi* » qui a traversé tout le Cotentin, et a attiré des centaines de chômeurs. Mais très peu ont été recrutés. En 2011, 479 demandeurs d'emploi ont été embauchés sur le chantier après avoir suivi une formation financée par la Région.

L'autre très grand chantier en cours actuellement est ferroviaire : la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux, aussi appelée Sud Europe Atlantique. Ils construisent 350 km de voies, 400 ouvrages d'art, 19 viaducs. On décompte 50 millions de m³ de déblais, 1 million de traverses en béton. 117 communes sont concernées. C'est gigantesque. Combien de personnes y travaillent ? 4 500 salariés directs, dont 3 200 fournis par Vinci. Donc en réalité, seuls 1 300 emplois directs ont été créés le long du parcours, eux aussi successifs, dont 400 emplois en insertion. Il y a aussi 1 300 emplois pour les sous-traitants et fournisseurs.

Pourquoi un tel décalage numérique entre les emplois promis et ceux créés ?

Il faut comprendre comment fonctionne un chantier : d'abord les terrassiers creusent les trous, et manient les énormes bulldozers. Après viennent les ferrailleurs et les coffreurs-boiseurs qui édifient le béton armé. Puis les techniverriers débarquent pour faire les fenêtres.

Les électriciens posent l'électricité. Ensuite, c'est le tour des plombiers, des soliers qui posent les moquettes, etc. À la fin, les finisseurs réparent toutes les imperfections. Ces corps se succèdent et ne sont pas présents en même temps sur place. Ils ne vont pas poser les canalisations en même temps que les moquettes. De plus, le taux de productivité a beaucoup augmenté ces dernières années, avec la mécanisation et la livraison de pièces toutes faites. Je passe souvent observer les chantiers de prolongement de la ligne 14, porte de Clichy, dans le quartier des Batignolles. Vous n'avez jamais plus de quelques dizaines de personnes en même temps.



Le chantier de la LGV Tours-Bordeaux, tel que vu sur Google Maps.

Prenez le chantier du centre commercial Le Millénaire à Aubervilliers. Il y a eu jusqu'à 600 personnes à un moment sur le chantier. Ils ont formé 10 à 15 jeunes sans qualification. Au total, 20 % des personnes embauchées étaient issues du 93. Ce ne sont pas des milliers d'emplois, alors que 500 000 actifs habitent en Seine-Saint-Denis. Pour le centre commercial Quartz, à Villeneuve-la-Garenne, la mairie était enchantée car elle avait placé 10 coffreurs-boiseurs lors d'une année sur le chantier. À côté de Roissy, le centre commercial Aéroville promettait 2 500 postes pour son exploitation. En réalité, 1 600 emplois ont été créés. Quand ils ont déposé leur projet en 2008, ils tablaient sur 80 millions de passagers à Roissy en 2012, alors qu'ils sont aujourd'hui 62 millions. Ils se sont trompés de 20 millions.

[[lire_aussi]]

Les modes de calcul et d'estimation des emplois créés ne sont-ils pas à revoir ?

Il existe différentes manières d'apprécier la création d'emplois. En fonction de celle que l'on choisit, on peut artificiellement faire grossir les retombées

escomptées. Par exemple, dans le cas de l'aéroport de Roissy, le Val-d'Oise « s'attribue » 101 000 emplois, alors que l'aéroport couvre en réalité trois départements. Ou encore, Air France indique l'ensemble de son effectif au siège social de Roissy, englobant les activités situées à Tremblay mais aussi la part revenant à Orly (un tiers du trafic).

Il y a aussi le problème posé par la notion d'emplois induits, qui est un véritable mensonge. Par effet induit, on entend les retombées liées au fait que les entreprises travaillant sur le site distribuent des rémunérations qui permettent à leurs salariés d'effectuer des dépenses et donc de soutenir une activité économique, elle-même génératrice d'emplois.

Par exemple, pour les 12 200 emplois d'Euro Disney, on prend les salaires versés au personnel, on les rapporte au lieu d'habitat des salariés, et on considère qu'ils réalisent 100 % de leurs dépenses sur leur lieu d'habitation et qu'ils soutiennent le petit commerce, la restauration, etc. Mais c'est idiot. Vous n'achetez pas tout sur votre lieu d'habitat : si vous allez au cinéma à Paris quand vous habitez à Gonesse, ou quand vous partez en vacances, vous dépensez votre argent ailleurs. Cela produit des doubles comptes.

Imaginons un touriste qui passe trois jours en France, dont un à Disney, un autre au Mont-Saint-Michel et un autre aux châteaux de la Loire. À qui attribuer le mérite de ses dépenses avec ce système de comptage ? Elles vont être comptabilisées trois fois. La

méthode de mesure est absurde. Si vous additionnez tous les emplois induits annoncés en France, vous obtenez beaucoup plus que le nombre d'emplois réels. Admettons qu'EuropaCity ouvre, nous sommes en 2025, je suis touriste, je passe trois jours en France, je vais faire du ski à EuropaCity plutôt que de le passer à Disney. Mais celui-là, on ne le comptera pas en moins des emplois induits de Disney. Quand Disney a ouvert, il a volé des emplois à la tour Eiffel, aux châteaux de la Loire et au Mont-Saint-Michel. Rien ne prouve que ce ne sont pas des déplacements de consommation. Les gens n'ont pas le porte-monnaie élastique. Ce n'est pas parce que l'on augmente l'offre de sortie, que cela va augmenter les dépenses.

Passé un certain nombre de zéros, il n'y a plus d'esprit critique. La quantité aveugle tout le monde. Le coût à l'unité n'a plus d'importance.

Boîte noire

J'ai découvert le travail de Jacqueline Lorthiois par le biais du **collectif pour le triangle de Gonesse** qui s'oppose au projet EuropaCity du groupe Auchan. Elle m'a longuement reçue chez elle le 22 juillet, au milieu de ses innombrables classeurs de tableaux et de données statistiques. Par ailleurs, Jacqueline Lorthiois a aussi tenu le **blog « Le Journal d'une Impatiente »** après une greffe totale de la colonne vertébrale, et est membre de la Commission nationale des usagers de la santé.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 28 501,20€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 28 501,20€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.