

# Emplois dans les aéroports : faux espoirs et cruelles désillusions



**Brendon Sewill**

Brendon Sewill est titulaire d'un diplôme d'économie de l'université de Cambridge. Conseiller au Trésor et auprès de l'Association britannique des banques, il a été membre du Conseil du National Trust, du Comité exécutif national du Conseil pour la protection de l'Angleterre rurale (CPRE) et vice-président de l'Organisation de protection de l'environnement britannique (British Trust for Conservation Volunteers). Ayant toujours vécu à proximité de Gatwick, il s'est intéressé à l'impact de l'aviation sur l'environnement et préside l'Association de protection de la région de Gatwick (GACC).

En 2003, représentant un certain nombre de groupes de protection de l'environnement, il convainc le gouvernement britannique de revoir ses prévisions informatiques selon lesquelles les recettes fiscales générées par le transport aérien seraient équivalentes aux recettes fiscales issues du transport automobile à l'horizon 2030. *The Hidden Cost of Flying* (AEF, 2003) rend compte des résultats surprenants de cet exercice au cours duquel l'auteur évalue également les avantages fiscaux accordés au transport aérien à 9 milliards de livres sterling par an, un chiffre communément admis aujourd'hui.

Dans *Fly now, grieve later* (AEF, 2005), il résume les préoccupations relatives à l'influence du transport aérien sur le changement climatique et examine les problèmes politiques et pratiques posés par la mise en place d'un taux d'imposition rationnel des compagnies aériennes.

Encouragé par des collègues membres d'autres groupes de protection de l'environnement, l'auteur souhaite remercier toutes les personnes qui ont apporté de nombreuses informations utiles à la rédaction de cette brochure.

AEF remercie WWF-UK, HACAN Clearskies et Stop Bristol Airport Expansion pour leur contribution aux coûts d'impression et de diffusion de cette publication.

Édité par  
Aviation Environment Federation  
Broken Wharf House  
2 Broken Wharf  
London  
EC4V 3DT  
© Mars 2009

## TABLE DES MATIÈRES

Table des matières .....	3
Résumé .....	4
Introduction .....	5
L'emploi total dans le transport aérien.....	5
Les catégories d'emploi.....	6
Les prévisions d'emploi .....	9
L'augmentation de l'emploi est-elle souhaitable ?.....	11
Davantage d'emplois locaux ?.....	12
Les aéroports attirent-ils les entreprises ? .....	17
Des enquêtes biaisées .....	20
La route à deux sens .....	21
Le déficit touristique en termes d'emploi .....	22
Le doublement du déficit de l'emploi .....	26
Annexe : L'impact régional .....	27
Notes .....	30

## RÉSUMÉ

---

1. Dans le contexte actuel de récession, alors que des milliers de personnes perdent leur emploi, toute promesse de création d'emplois est la bienvenue. Les aéroports et les compagnies aériennes, pour des raisons commerciales, ont néanmoins tendance à surévaluer la création d'emplois liée à l'extension des aéroports.
2. Les affirmations selon lesquelles les aéroports sont créateurs d'emplois « indirects », « induits » et « catalytiques » se fondent sur des concepts statistiques douteux.
3. Entre 1998 et 2004, malgré une augmentation de 30 % des passagers, l'emploi total dans les aéroports et les compagnies aériennes a en réalité diminué.
4. Les plans directeurs élaborés par chaque aéroport sont incohérents, et leurs prévisions d'emploi, qui ne sont guère plus que des conjectures, sont conçues pour influencer les responsables politiques et les planificateurs locaux.
5. Selon l'Association britannique des opérateurs aéroportuaires (*Airport Operators Association*), une augmentation de 104 % du nombre de passagers transitant par les aéroports britanniques à l'horizon 2030 se traduira par une augmentation de 21 % des emplois dans les aéroports.
6. En 2005, le nombre de résidents britanniques de retour de vacances a dépassé de 41,5 millions le nombre de passagers étrangers à destination du Royaume-Uni à des fins de loisir. Le déficit touristique illustré par ces chiffres du transport aérien coûte au Royaume-Uni environ 900 000 emplois parce que les gens dépensent leur argent à l'étranger plutôt que chez eux.
7. Le transport aérien, en l'occurrence les emplois directs dans les aéroports et les compagnies aériennes, représente 200 000 emplois au Royaume-Uni. Le transport aérien coûte par conséquent environ 700 000 emplois nets au pays.
8. Il ne s'agit pas d'un jugement moral selon lequel les gens devraient passer leurs vacances en Grande-Bretagne, mais d'une simple réalité statistique qui indique que voyager à l'étranger crée des emplois ailleurs, mais pas au Royaume-Uni.
9. Suite à la mise en place par le gouvernement britannique des plans de développement du transport aérien, cette situation ne peut qu'empirer. À l'horizon 2030, le déficit touristique britannique en termes de vols retour des passagers devrait doubler et s'élever à 88,5 millions.
10. Il est probable que le développement du transport aérien entraîne une perte nette de 860 000 emplois supplémentaires au Royaume-Uni d'ici à 2030. Cette perte d'emplois touchera l'ensemble du pays.

## INTRODUCTION

---

Comme le mot « sexe », le mot « emploi » fait un excellent titre de journal à sensation : bref, fort et chargé de connotations. Il éveille les souvenirs enfouis de l'aide aux indigents et du chômage de masse des années 20 et 30. Être sans emploi, avec pour toute perspective d'avenir les privations, l'anxiété et la perte du respect de soi-même, est encore ce que redoutent la plupart des familles actives. Dans le contexte actuel de récession, alors que des milliers de personnes perdent leur emploi et que des millions craignent de le perdre, toute promesse de création d'emplois est la bienvenue.

Par conséquent, suggérer que l'extension ou la création d'un aéroport est de nature à créer davantage d'emplois est un moyen de s'attirer le soutien du public et les faveurs des planificateurs. Bien entendu, les sociétés aéroportuaires et les compagnies aériennes en tirent pleinement parti. Compte tenu de ces intérêts commerciaux, il convient d'analyser soigneusement les chiffres relatifs au nombre d'emplois qui seront créés. Les faux espoirs sont souvent suivis de cruelles désillusions.

## L'EMPLOI TOTAL DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

---

Il n'existe pas de statistiques officielles du nombre de personnes employées dans le secteur du transport aérien. Les auteurs du Livre blanc sur le transport aérien (Air Transport White Paper – 2003) n'ont pas été découragés par l'absence de

données concrètes et ont soutenu les plans d'extension des aéroports adoptés par le gouvernement britannique, affirmant que : « la contribution de l'aviation civile à notre économie est importante. Elle fournit 200 000 emplois directs et jusqu'à trois fois plus d'emplois indirects. » Ces chiffres sont basés sur un rapport commandé par l'aviation civile à un bureau d'études, Oxford Economic Forecasting (OEF)<sup>1</sup>.

La définition du transport aérien sur laquelle se fonde OEF comprend les compagnies aériennes, les activités aéroportuaires, les services aux passagers et les services de fret, l'entretien des aéronefs, le contrôle de la circulation aérienne, les commerces de détail sur le site aéroportuaire et le commissariat aérien, à l'exclusion de la construction d'aéronefs.

Compte tenu de l'absence de statistiques officielles, OEF a déclaré avoir « rassemblé ces données statistiques à partir de sources diverses. » Selon les conclusions du rapport, le secteur du transport aérien créait environ 180 000 emplois (équivalents temps plein) au Royaume-Uni en 1998.

Le ministère britannique des Transports a publié un rapport intérimaire en décembre 2006 aux conclusions similaires : « la contribution de l'aviation civile à l'emploi et à l'investissement dans l'économie britannique est considérable. Elle est elle-même un employeur important et fournit environ 200 000 emplois directs et [avec

une certaine prudence] bien plus d'emplois indirects. »

Cette déclaration se fondait sur un rapport complémentaire publié par OEF en octobre 2006.<sup>2</sup> Sur la base de chiffres fournis par l'Association britannique des opérateurs aéroportuaires (AOA), OEF a considéré que le secteur du transport aérien employait directement 186 000 personnes en 2004.<sup>3</sup> Il s'agit des derniers chiffres disponibles.

## LES CATÉGORIES D'EMPLOI

---

Les discussions relatives aux emplois dans le transport aérien font généralement référence à différentes catégories. Les définitions exactes varient d'une étude à l'autre, mais sont globalement les suivantes :

*Les emplois directs en zone aéroportuaire* : l'ensemble des emplois à l'intérieur de l'aéroport, y compris l'hôtellerie et la restauration, le commissariat aérien et le commerce de détail.

*Les emplois directs hors aéroport* : l'ensemble des salariés à l'extérieur de l'aéroport qui travaillent directement pour l'aéroport ou les compagnies aériennes, par exemple dans les bureaux des compagnies aériennes situés à l'extérieur de l'aéroport.

*Les emplois indirects* : dans les entreprises qui fournissent des biens et services au secteur du transport aérien. OEF cite les emplois dans le secteur de l'énergie liés aux achats de carburant destiné aux aéronefs ; dans l'industrie aéronautique, compte tenu des achats d'équipements de bord par les compagnies aériennes ; les ouvriers de chantier dans les

aéroports ; les ouvriers qui produisent les biens vendus dans les magasins de détail des aéroports.<sup>4</sup>

*Les emplois induits* : créés lorsque les salariés du transport aérien (emplois directs et indirects) dépensent leurs revenus. Lorsqu'un pilote achète par exemple un pain, il contribue à la création d'emplois pour les boulangers.

*Les agences de voyage* : Le rapport d'OEF (à l'exclusion des autres études) mentionne les agences de voyage, étant donné qu'elles vendent principalement des vacances en avion.

*Les emplois catalytiques* : dans les entreprises attirées par les aéroports suite à la mise en place de moyens de communication par les aéroports. Comme ces entreprises transfèrent généralement le siège de leurs activités, ces emplois catalytiques n'ont que peu d'incidence sur l'emploi total à l'échelle nationale.

Les deux études réalisées par OEF présentent pour chaque catégorie (à l'exclusion des emplois catalytiques) les chiffres suivants pour 1998 et 2004 :

	1998	2004
<b>Emplois aéroportuaires directs</b>	180 000	186 000
<b>Emplois indirects</b>	200 000	167 000
<b>Emplois induits</b>	94 000	88 000
<b>Agences de voyage</b>	75 000	82 000
<b>Total</b>	549 000	523 000

Il ressort de ce tableau que le nombre de

passagers transitant par les aéroports britanniques a augmenté de 30 % en six ans, alors que le nombre d'emplois directs créés dans les aéroports n'a progressé que de 3 %. Au cours de ces années, **l'emploi total attribué au transport aérien a en réalité diminué.**

Dans tous les documents publiés par le ministère britannique des Transports, pour le compte de l'aviation civile ou par elle-même, ces catégories d'emploi sont débitées comme des vérités indiscutables. Elles sont utilisées pour appuyer les affirmations selon lesquelles l'extension des aéroports créent de nombreux emplois « autour de la plateforme aéroportuaire. » Ces concepts sont pourtant très douteux.

## Une farce ?

**Ce sont les chiffres pour 1998 mentionnés plus haut sur lesquels se fondent les auteurs du Livre blanc pour affirmer : « l'aviation civile [...] fournit 200 000 emplois directs et jusqu'à trois fois plus d'emplois indirects ». À première vue, cette phrase laisse entendre que le nombre de personnes employées indirectement est trois fois supérieur au nombre de personnes employées directement. Mais le tableau ci-dessus indique que le nombre d'emplois indirects, y compris les emplois induits et les agences de voyage, est en réalité deux fois supérieur au nombre d'emplois**

**directs.**

**Cette affirmation, pour être exacte, ne peut être interprétée que de la manière suivante : l'emploi total, direct et indirect, est trois fois supérieur au nombre d'emplois directs. Espérons que les lacunes grammaticales des fonctionnaires qui ont rédigé le Livre blanc n'occultent pas un manque d'honnêteté mathématique.**

**Les emplois directs** comprennent un nombre considérable d'emplois dans les boutiques des aéroports, qui ne sont pas créatrices de nombreux emplois ; elles transfèrent pour l'essentiel un volume d'activités en provenance des rues commerçantes. Faire des achats dans un aéroport est fondamentalement illogique : il est en effet fastidieux d'embarquer et de débarquer des objets toujours encombrants. La seule raison pour laquelle la plupart des personnes font des achats est liée aux retards éventuels pour parvenir à l'aéroport et aux lenteurs de l'enregistrement, qui poussent nombre d'entre elles à arriver plusieurs heures avant leur départ. Cernés de toutes parts et n'ayant pratiquement rien d'autre à faire, les passagers sont attirés par les articles en franchise, qui sont une subvention injustifiée au transport aérien. Il est envisageable d'inclure les emplois dans les

boutiques des aéroports dans les statistiques de l'emploi du commerce de détail, mais pas dans le transport aérien.

**Les emplois indirects** sont un concept statistique valable qui a néanmoins pour défaut majeur le double comptage des personnes employées dans d'autres secteurs. À titre d'exemple, le rapport affirme que les emplois liés à la production de carburant pour avions sont inclus dans les statistiques : elles peuvent par conséquent comprendre certains travailleurs des plateformes pétrolières de la mer du Nord. Puisque ces personnes sont également incluses dans les statistiques relatives aux travailleurs de l'industrie pétrolière, il existe un double comptage évident.

L'inclusion des ouvriers de chantier est une erreur : les principes statistiques établis par les pouvoirs publics indiquent que ces travailleurs doivent être comptabilisés dans la construction et non pas dans les secteurs pour lesquels ils sont amenés à travailler.<sup>5</sup>

Si l'ensemble des secteurs adoptait cette technique, le nombre de personnes employées dans l'industrie britannique serait nettement supérieur à la population totale.

La définition des emplois indirects mène par ailleurs à des résultats pour le moins extravagants. Cette définition inclut les travailleurs qui fabriquent les produits vendus dans les boutiques des aéroports : à titre d'exemple, les emplois indirects comprennent par conséquent les travailleurs des distilleries écossaises qui produisent le whisky vendu dans les boutiques hors taxes des aéroports.

**Les agences de voyage** dépendent effectivement dans une large mesure de la vente

de vacances par avion. Mais compte tenu de la tendance croissante à acheter les billets et à réserver les hôtels par Internet, il est probable que l'emploi dans les agences de voyage soit condamné au déclin. Ici encore, il y a double comptage : le personnel des agences de voyage est également inclus dans les statistiques du secteur du tourisme.

**Les emplois induits** pourraient être considérés comme un concept valable s'il était appliqué aux travaux publics destinés à remédier à un chômage important. John Maynard Keynes a décrit l'idée d'effet multiplicateur en 1936 pour expliquer l'effet positif de la création d'emplois supplémentaires sur l'ensemble de l'économie. Mais comme il l'admettait lui-même, cette théorie était essentiellement applicable à une situation de chômage de masse : « Il est évident que l'emploi d'un certain nombre d'hommes à des travaux publics produit sur l'emploi global un effet beaucoup plus considérable au moment où il existe un chômage sévère que plus tard lorsque le plein emploi est près d'être atteint ».<sup>6</sup>

Par ailleurs, nombre d'emplois induits ne sont pas créés dans le secteur local : si le boulanger qui cuit le pain du pilote en fait éventuellement partie, ce n'est certainement pas le cas du travailleur sur la plateforme pétrolière. Dans la mesure où une partie non négligeable de la dépense des ménages concerne des biens produits à l'étranger, les emplois induits ne sont à la rigueur pas créés au Royaume-Uni.

Selon OEF et d'autres études aéroportuaires, sont notamment considérés



comme emplois induits des emplois liés aux achats effectués tant par les salariés directs que les salariés indirects des aéroports, ce qui, une fois encore, aboutit à des résultats pour le moins incongrus. Ces emplois comprennent par conséquent les boulangers qui fournissent le pain des pilotes, mais aussi les boulangers qui fournissent le pain aux travailleurs des plateformes pétrolières et des distilleries. Lorsque l'un de ces salariés des plateformes pétrolières prend des vacances en Cornouailles, le personnel de l'hôtel (ou tout au moins une partie) est comptabilisé dans les emplois du transport aérien. Lorsque les travailleurs des distilleries achètent des harengs fumés pour le dîner en famille, une partie des pêcheurs de ces harengs entrent dans les chiffres des emplois du transport aérien !

Il n'existe aucune raison pour que cette méthode ne soit pas appliquée indéfiniment. Pourquoi ne pas également tenir compte des pêcheurs qui dépensent une part de leur revenu à acheter des choux et contribuent à la création d'emplois dans l'agriculture, et de ces agriculteurs qui achètent des journaux et participent à la création d'emplois dans la presse, et enfin des journalistes qui prennent l'avion pour se rendre à l'étranger et créent des emplois dans le transport aérien, etc., à l'infini ?

## LES PRÉVISIONS D'EMPLOI

---

Le ministère britannique des Transports prévoit que les 228 millions de passagers transitant par les aéroports britanniques en 2005 seront 450 millions en 2030.<sup>7</sup> Nous ne disposons néanmoins d'aucune prévision officielle quant à savoir ce que cela signifie en termes d'emploi.

Peut-être n'y a-t-il pas lieu de s'étonner. L'avenir du transport aérien est pratiquement imprévisible. Le nombre de passagers est lui-même sujet à d'importantes incertitudes.<sup>8</sup>

Il dépend des hypothèses selon lesquelles :

- la croissance retrouvera sa tendance antérieure après la récession actuelle ;
- le baril de pétrole demeurera sous les 78 dollars US en termes réels jusqu'en 2030 ;
- le transport aérien ne sera pas soumis à une augmentation des impôts dans le cadre de mesures d'accroissement des recettes ;
- les taxes pour lutter contre le changement climatique (ou le coût des échanges de permis d'émission) demeureront exceptionnellement peu élevées ;
- la croissance du transport aérien ne souffrira pas de la décision récente qui vise à réduire de 80 % les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2050.

Ensuite, la conversion du nombre de passagers en nombre de salariés n'est pas non plus exempte d'incertitudes.

Pendant de nombreuses années s'appliquait une règle empirique selon laquelle à chaque million de passagers annuels correspondait un millier d'emplois (directs) dans les aéroports et les compagnies aériennes. Cette règle relative au niveau d'emploi se vérifiait approximativement à l'époque de la rédaction du Livre blanc sur le transport aérien. Aux 200 millions de passagers en

2003 correspondaient 200 000 salariés, à peu de chose près.

Il serait néanmoins imprudent de considérer qu'à chaque million de passagers supplémentaires correspondra une augmentation de mille salariés. En 2005, l'AOA a chargé York Aviation d'analyser l'évolution des tendances de l'emploi.<sup>9</sup> Selon les conclusions de la société de conseil, le nombre d'emplois devrait passer de 185 900 en 2004 à 225 200 en 2030, dans l'hypothèse de la pleine extension de l'ensemble des aéroports, conformément au Livre blanc sur le transport aérien. Une augmentation prévue de 237 millions de passagers (104 %) ne se traduirait que par la création de 39 300 emplois (21 %).

## **Le Trésor abusé**

**Expliquant pourquoi il avait renoncé à sa proposition de remplacer la taxe sur les passagers (Air Passenger Duty – APD) par une taxe par avion (Tax per Plane), le ministre britannique des Finances indiquait en novembre 1998 dans son rapport pré-budget que : « le gouvernement reconnaît la contribution du secteur du transport aérien à l'économie britannique, à savoir environ 200 000 emplois directs dans le secteur et jusqu'à 500 000 personnes employées dans la chaîne d'approvisionnement ». Une note de bas de page expliquait que**

**cette affirmation était basée sur le rapport OEF 2006.**

**Lorsque l'on fit observer aux responsables du ministère des Finances que le rapport publié par OEF indiquait que le nombre d'emplois dans la « chaîne d'approvisionnement » (autrement dit les emplois indirects) s'élevait à 167 000 et non pas « jusqu'à 500 000 », ils n'eurent pour seule réaction que d'en attribuer la responsabilité au ministère des Transports, qui était à la source de ces informations.**

Le rapport entre la création d'emplois et le nombre de passagers supplémentaires n'est que de 166, bien en deçà de 1 000.

Ce chiffre peut par ailleurs paraître optimiste. Ceci ne s'est en effet jamais vérifié dans le passé. Comme mentionné précédemment, une augmentation de 30 % du nombre de passagers britanniques ne s'est traduite que par une croissance de l'emploi de 3 %. Il en va de même à l'étranger. L'augmentation de 78 % du trafic aérien à l'aéroport de Francfort entre 1978 et 1996 n'a entraîné qu'une croissance de l'emploi de 0,6 % au cours de la même période.<sup>10</sup>

Il semble que les promesses des aéroports et des compagnies aériennes selon lesquelles l'extension est synonyme de création d'emplois soient des hypothèses qui ne se vérifient pas. Un certain nombre

de changements contribuent à une réduction du nombre de personnes employées dans les aéroports. Les compagnies aériennes à bas coûts ont montré qu'il était possible de réduire de manière draconienne le personnel, dans les aéroports et à bord des avions, et d'accroître le coefficient d'occupation. Bien que ces chiffres ne puissent être exactement comparables, Ryanair transporte plus de 10 000 passagers par membre du personnel alors que British Airways en transporte 800.<sup>11</sup> Si la concurrence contraint les compagnies aériennes traditionnelles à adopter le modèle « low cost », la diminution des emplois dans les aéroports est inévitable.

La relation entre les aéroports « low cost » et l'achat de billets sur Internet, l'enregistrement électronique, la tendance à l'automatisation de la manutention des bagages sont autant d'éléments dont l'importance n'est pas encore communément admise, mais qui permettent à un même nombre d'employés dans les aéroports de prendre en charge bien plus de passagers. Le terminal 5 de Heathrow a été conçu pour simplifier le passage à l'aéroport. Neuf passagers sur dix n'y ont aucun besoin de contacter des membres du personnel avant

### **DE NOUVELLES PISTES D'URGENCE POUR LES EMPLOIS**

par Vincent Moss, rédacteur politique

*Sunday Mirror*, le 11 janvier 2009.

*Les patrons des compagnies aériennes préviennent que 500 000 nouveaux emplois seront perdus à moins que le gouvernement ne soutienne l'extension des aéroports...*

les portes d'embarquement.

Et la tendance est à la poursuite de la simplification des aéroports. Les bagages seront enregistrés dès le parc de stationnement. Les passagers se dirigeront directement vers la salle d'embarquement, et les contrôles de sécurité seront effectués juste avant l'embarquement. Il s'agit du modèle Ryanair. C'est pourquoi la compagnie aérienne se plaint des plans de construction d'un terminal de luxe à Stansted, détenu et géré par BAA.

## **L'AUGMENTATION DE L'EMPLOI EST-ELLE SOUHAITABLE ?**

Le mot « emploi » est si chargé de connotations qu'il semble presque blasphématoire de se demander si une augmentation de l'emploi dans le transport aérien profite réellement au pays. En période de récession, la création d'emplois dans la plupart des secteurs, quand bien même s'agirait-il de creuser des trous inutiles dans le sol, est souhaitable.

En dehors de ce contexte cependant, dans une situation proche du plein emploi, si la population dispose d'un montant déterminé destiné à être dépensé, une augmentation du nombre d'emplois dans le transport aérien implique une réduction des emplois dans d'autres secteurs. Cet argument a été présenté dans une étude réalisée par Berkeley Hanover Consulting.<sup>12</sup> Il est également admis (à demi-voix) par OEF.<sup>13</sup> Davantage de pilotes, de personnel de cabine, de bagagistes et de contrôleurs aériens implique moins de médecins,

d'infirmières, d'enseignants, d'éboueurs, d'employés de commerce et moins de personnel derrière le comptoir. Ceci est parfaitement acceptable économiquement, pour autant que cela reflète les préférences réelles des consommateurs quant à leurs dépenses. Et dans la mesure où le prix des différents services reflète leur coût véritable, à l'exclusion de tout subside.

La croissance économique, ou la richesse réelle par habitant, résulte d'une efficacité accrue. Ceci implique une réduction du nombre d'emplois pour une production donnée, non pas une augmentation. La création d'emplois dans le transport aérien ne contribuera à la croissance économique que dans la mesure où elle se substitue à d'autres emplois productifs, dans d'autres secteurs. Mais de nombreux emplois dans le transport aérien, comme la manutention des bagages ou le nettoyage des avions, sont généralement occupés par des travailleurs non qualifiés. Et ces emplois sont tous subventionnés.

Le secteur du transport aérien ne paie ni taxe sur les carburants ni TVA. Il profite de ventes hors taxes dans les aéroports et de taxes d'aéroport artificiellement peu élevées. La taxe sur les passagers est faible par comparaison à l'exonération de la taxe sur les carburants et de la TVA. Les subventions nettes à caractère fiscal perçues par le transport aérien par comparaison au transport automobile représentent environ 9 milliards de livres sterling par an.<sup>14</sup>

En d'autres termes, **cela signifie que les avantages fiscaux dont bénéficie l'aviation civile par emploi (direct) s'élèvent en moyenne à 50 000 livres sterling par an, soit 1 000 livres sterling par semaine, ou 25 livres sterling par heure.**

Avec un tel niveau de subvention, n'importe quel secteur serait en mesure de promettre davantage d'emplois.

Il fut un temps où les emplois dans le transport aérien étaient auréolés de romantisme : pilotes courageux, hôtesses de l'air séduisantes, destinations lointaines et euphorie de faire partie d'un secteur à la pointe de l'innovation technologique. Mais nous savons aujourd'hui à quel point le secteur est polluant, et ces emplois semblent avoir perdu de leur prestige. En 2005, l'aviation civile britannique a produit 37,9 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> et, selon les prévisions, devrait en produire 59,9 millions de tonnes à l'horizon 2030, en tenant compte de l'efficacité accrue des aéronefs.<sup>15</sup> Actuellement, chaque travailleur employé dans le transport aérien est en moyenne responsable de l'émission de 200 tonnes de CO<sub>2</sub> par an, ou de l'équivalent d'environ 400 tonnes si l'on tient compte du forçage radiatif.

Chaque emploi dans ce secteur est par conséquent vingt fois plus nuisible pour le climat que la moyenne des emplois dans le reste de la filière (approvisionnement en énergie, commerce et transport).<sup>16</sup>

## DAVANTAGE D'EMPLOIS LOCAUX ?

---

Après cet examen de la situation nationale, il convient de se pencher sur la situation au plan local. Pas plus qu'au plan national il n'existe de statistiques officielles locales du nombre de personnes employées dans chaque aéroport. L'AOA et

OEF ont dressé le tableau suivant, qui mériterait toutefois d'être actualisé.<sup>17</sup>

### L'emploi dans le secteur du transport aérien – 2004

Aéroport	Passagers (en millions)	Emplois directs
Aberdeen	2,64	2 716
Belfast	2,13	807
Birmingham	8,86	9 071
Bristol	4,65	4 747
Cardiff	1,89	1 932
East Midlands	4,38	4 512
Édimbourg	8,02	2 300
Gatwick	31,47	23 761
Glasgow	8,58	5 442
Heathrow	67,34	68 427
Luton	7,54	7 756
Manchester	21,25	18 000
Newcastle	4,72	4 855
Stansted	20,91	10 592
Autres aéroports	20,63	21 116
<b>Total</b>	<b>214,98</b>	<b>185 900</b>

Certains chiffres semblent singulièrement élevés. On est en droit de penser que l'AOA connaît le nombre de personnes employées dans chaque aéroport, ce n'est pourtant pas le cas. Le plan directeur de l'aéroport de Bristol, élaboré par les autorités de ce même aéroport, révèle que le nombre d'emplois directs s'élevait

en 2005 à 2 284 et non pas à 4 747. Le plan directeur de l'aéroport de Birmingham relevait en 2006 un total de 7 500 emplois, y compris certains emplois indirects, non pas 9 071.

Dans d'autres cas, les autorités aéroportuaires exagèrent le nombre d'emplois. À titre d'exemple, l'enquête menée auprès des salariés de l'aéroport d'East Midlands indique que l'aéroport employait 7 089 personnes en 2004, un chiffre qui ne correspond pas aux 4 512 salariés mentionnés plus haut. Il semble que ces écarts soient imputables à l'inclusion de sociétés extérieures à l'aéroport situées dans son parc commercial.

Lorsqu'est proposée la construction d'un nouvel aéroport ou lorsque sont présentés les plans d'extension d'un aéroport existant, la société aéroportuaire prétend systématiquement que des emplois seront créés au plan local. Ces prévisions ont tendance à être optimistes et doivent être considérées avec prudence.

Lorsque les autorités de l'aéroport de Manchester ont annoncé en 1991 vouloir construire une deuxième piste, le président du conseil d'administration de la société aéroportuaire a affirmé que ce projet serait à l'origine de la création de 50 000 emplois.<sup>18</sup> Un rapport ultérieur, soumis par l'aéroport à une enquête publique, ne faisait plus mention que de 18 000 emplois nouveaux. Ce chiffre comprenait les emplois indirects, induits, et dans les sociétés attirées dans la région de Manchester. Il incluait par ailleurs les emplois créés par les entrées touristiques, sans tenir compte des sorties.

Les médias ont continué à mentionner le chiffre de 50 000, comme le fit d'ailleurs le directeur général de l'aéroport en 1997, suite à la délivrance du permis d'aménagement.<sup>19</sup>

La piste fut en définitive construite et ouverte en 2001. En 2006, l'aéroport comptait 4 000 salariés de plus que dix ans auparavant. Même si l'on cumulait les emplois indirects et induits, selon les rapports habituellement mentionnés, l'augmentation correspondrait à environ 6 400 emplois. Il est évident que le chiffre avancé de 50 000 emplois nouveaux était une lubie.

Le Livre blanc sur le transport aérien a encouragé le développement de la plupart des aéroports au Royaume-Uni et l'élaboration d'un plan directeur par chaque aéroport. Le ministère britannique des Transports a néanmoins fini par admettre que les plans directeurs ont tendance à être optimistes quant aux prévisions du nombre de passagers. Le ministère reconnaît que ses prévisions relatives au nombre de passagers britanniques sont inférieures à la somme totale de l'ensemble des plans directeurs parce que chaque aéroport a une tendance à l'optimisme.<sup>20</sup>

Les plans directeurs ne sont pas éternels. L'aéroport de Luton a publié son plan directeur en octobre 2005, l'a retiré en juillet 2007, et a renoncé au projet de construction d'une nouvelle piste.

## **La psychologie des plans directeurs**

**Les plans directeurs sont élaborés par les propriétaires des aéroports et sont une expression de leurs attentes. Il est entendu que les plans directeurs susciteraient**

**un scepticisme justifié s'ils étaient appelés « ce que nous souhaitons afin de maximiser nos bénéfices ». Le langage courant voudrait que l'on parle de « plans aéroportuaires ». Mais l'ajout du mot « directeur » implique que tout leur est subordonné et leur donne une connotation prestigieuse. Et les autorités locales chargées de l'aménagement s'inclinent, d'autant que les plans directeurs sont assortis de promesses d'emploi.**

**Le gouvernement britannique a par ailleurs renforcé ce rôle « directeur » en modifiant le système de planification de sorte que les plans régionaux et locaux tiennent compte des plans directeurs.**

Les prévisions du nombre de passagers et d'emplois pour chaque aéroport sont des conjectures. Les circonstances individuelles, le rapport entre les vols réguliers et les vols charters, l'importance des compagnies aériennes à bas coûts et les perspectives de création d'emplois au-delà de la région (ex. British Airways : entretien des moteurs à Cardiff et assistance informatique à

Bangalore, en Inde) sont autant de paramètres qui rendent ces chiffres peu fiables.

Le rapport selon lequel un million de passagers supplémentaires entraîne la création de mille emplois est parfois inférieur à la réalité et plus souvent largement supérieur. Ce rapport était de 1359 emplois par million de passagers à Exeter en 2005, en recul à 1 029 en 2030 selon les prévisions ; de 439 à Bristol, en progression (sic) à 454 à l'horizon 2030 selon les prévisions ; de 376 actuellement à Édimbourg, en progression à 391 en 2030, toujours selon les prévisions. Ces trois aéroports semblent engagés dans une course à la distinction pour inefficacité !

Annonçant la construction de la troisième piste à Heathrow, le ministre britannique des Transports, Geoffrey Hoon, a déclaré : « l'aéroport de Heathrow est à l'origine de plus de 100 000 emplois au Royaume-Uni. Une troisième piste devrait créer 8 000 emplois sur le site d'ici à 2030 et générer de nombreuses retombées économiques en périphérie. » (janvier 2009).

Certains conseillers municipaux de Luton refusaient à se départir de la règle des 1 000 emplois par million de passagers jusqu'au jour où on leur fit observer en 2006 que depuis dix ans, selon l'enquête annuelle sur l'emploi réalisée par le Conseil municipal, ce rapport s'élevait à cent emplois par million de passagers.

Dans la mesure où les prévisions d'emploi sont adaptées de façon à séduire le public et les

planificateurs, ces variations ne sont pas étonnantes. À titre d'exemple, le plan directeur provisoire de Heathrow pour l'année 2005 <sup>21</sup> a relevé 68 400 emplois directs sur le site aéroportuaire, soit un rapport de 1 021 emplois par million de passagers. L'inspecteur en charge du terminal 5 a néanmoins conclu que le site ne pouvait abriter qu'un maximum de 61 500 emplois. Le plan directeur prévoyait par conséquent que, malgré une éventuelle augmentation de 40 % du nombre de passagers d'ici à 2015, le nombre d'emplois chuterait de 10 %. Voilà une belle prouesse !

La crainte qu'une efficience accrue entraîne une perte d'emplois représente une arme redoutable aux mains des partisans de l'extension des aéroports. Lorsque des emplois sont menacés, l'ensemble des travailleurs dans les aéroports ne peuvent que souscrire à leur extension. Le document de consultation « *Adding Capacity at Heathrow Airport* » (Accroître la capacité de l'aéroport d'Heathrow), publié par le gouvernement, laisse entendre que si l'exploitation de l'aéroport se poursuit au rythme actuel, il ne comptera plus que 52 400 travailleurs en 2030, mais que la construction d'une nouvelle piste et d'un terminal supplémentaire portera ce chiffre à 60 400.

La crainte d'une perte d'emplois liée aux nouvelles technologies ne constitue pas une raison valable pour promouvoir une extension par ailleurs injustifiée. Si tel était le cas, le marché de l'emploi compterait bon nombre de brûleurs de charbon, d'empenneurs, de charrons, de palefreniers

et de postillons.

Il semble que les propriétaires des aéroports subordonnent la valeur de leurs suppositions en matière de création d'emplois à l'accueil plus ou moins favorable de la population et des autorités locales. À Gatwick, qui connaît un haut degré d'emploi depuis cinquante ans, la population considère que la création d'emplois nuit aux entreprises locales. Il y existe une réelle opposition à l'immigration du travail, source d'une augmentation de la demande de logements, dans une région très attachée au maintien de l'espace rural. Et comme par enchantement, le plan directeur provisoire de Gatwick (octobre 2006) ne mentionne aucune création d'emplois entre 1997 et 2015, malgré une augmentation prévue du nombre de passagers, de 25 à 40 millions.<sup>22</sup>

Le plan directeur de Gatwick évoque une éventuelle piste supplémentaire destinée à doubler la taille de l'aéroport, ce qui ferait de Gatwick un aéroport plus vaste que celui de Heathrow aujourd'hui. Il est pourtant dénué de l'emphase habituelle quant à la création d'emplois. BAA ne sait que trop bien à quel point les conseillers municipaux seraient horrifiés par la perspective d'une multiplication des logements, des bureaux et des usines dans la campagne du Surrey et du Sussex.

Tous les plans directeurs, à l'exclusion de celui de Gatwick, épanchent à flots intarissables le nombre d'emplois indirects, induits ou catalytiques créés dans la région. Selon le plan directeur d'Aberdeen, les 2800 emplois dans l'aéroport en soutiennent 9 000 autres dans toute l'Écosse. Celui de Birmingham assure que « si l'on tient compte de l'influence sur la création d'emplois indirects et induits, il est estimé que l'aéroport soutenait en 2006 environ 10 490 emplois équivalent temps plein dans la région

des West Midlands. » Heathrow, qui compte 70 000 salariés, « soutient plus de 100 000 emplois supplémentaires à travers le Royaume-Uni. »

Comme nous l'avons vu, les concepts d'emploi indirect et d'emploi induit sont très douteux au plan national, mais ils le sont davantage au plan local.

## **Les emplois locaux indirects**

Pour récapituler : on entend par emplois indirects les emplois dans les entreprises qui fournissent des services à l'aéroport. Il est indéniable que certaines entreprises seront liées à l'aéroport, comme certains hôtels et les parcs de stationnement en périphérie de la zone aéroportuaire. Les ouvriers de chantier de l'aéroport peuvent être considérés comme des travailleurs locaux, mais temporaires. De nombreux emplois indirects seront néanmoins situés dans d'autres régions du Royaume-Uni, voire à l'étranger, bien qu'ils ne soient pas inclus dans ce qu'il est convenu d'appeler les statistiques de l'emploi. La demande en carburant pour les aéronefs sera créatrice d'emplois en mer du Nord ou en Arabie saoudite, et les achats d'équipements de bord se feront auprès d'Airbus, à Toulouse, ou de Boeing, à Seattle. La vente de produits locaux n'est pas à proprement parler une caractéristique des boutiques des aéroports.

Dans les études sur les services aériens régionaux du Sud-Est et de l'Est de l'Angleterre (SERAS) menées pour le compte du ministère britannique des Transports au cours de la période précédant



la publication du Livre blanc de 2003, les conseillers de Halcrow ont répertorié diverses études antérieures qui ont évalué les rapports appliqués aux emplois indirects, à savoir le nombre d'emplois locaux indirects pour chaque emploi direct dans les aéroports. Ces chiffres varient entre 0,2 pour Newcastle et 0,45 pour Stansted. La moyenne se situait à 0,3.<sup>23</sup> Mais il convient de noter que toutes ces études ont été réalisées à la demande des lobbies du transport aérien.

*Il est indéniable que l'investissement est créateur d'emploi. Mais l'emploi est utilisé pour justifier tout et rien. En cas de récession, les initiatives de promotion de l'emploi acquièrent une valeur politique d'autant plus importante. Les projets, éventuellement refusés en période de prospérité par les planificateurs ou les politiques, jouissent subitement de toutes les faveurs. Quiconque s'opposerait à de tels projets, si bêtes soient-ils, serait aussitôt taxé de réactionnaire antisocial.*

*Mais la presse ne pose que très rarement la question essentielle : quel crédit apporter à ces promesses ? Qu'il s'agisse de la conclusion d'un nouveau contrat de défense, de la construction d'un hypermarché, d'une route ou d'un aéroport, les médias répètent inlassablement le nombre d'emplois annoncé sans émettre aucun doute. Ils ne suivent que rarement l'information dont ils ont rendu compte pour s'assurer de la véracité de ces affirmations.*

*George Monbiot, « The Guardian », le 1er avril 2008.*

## **Les emplois locaux induits**

Comme nous l'avons vu, l'emploi induit est un concept qui débouche sur des résultats extravagants. Ceci est d'autant plus vrai au plan local. Lorsque le pilote achète son pain, il existe une chance raisonnable que la boulangerie à qui il donne du travail soit située dans la région, mais pratiquement tout ce qu'il achètera au supermarché proviendra de partout au Royaume-Uni, voire du monde entier. Lorsqu'il achète une banane, il participe à la création d'emplois induits par le transport aérien aux Antilles.

En 1995, le Trésor britannique a avancé le chiffre de 0,2 pour le rapport appliqué à l'emploi régional induit.<sup>24</sup> L'étude de Halcrow sur les services aériens régionaux du Sud-Est et de l'Est de l'Angleterre a estimé que ce rapport variait entre 0,2 pour l'aéroport de Birmingham et 0,5 pour celui de Stansted et que cette variation s'expliquait par l'utilisation de définitions différentes. La moyenne s'établissait à 0,3, bien que ce chiffre ne soit pas mentionné dans la version finale du document de consultation sur les services aériens régionaux du Sud-Est et de l'Est de l'Angleterre, comme si le ministère britannique des Transports admettait lui-même la difficulté d'établir ce chiffre avec précision.

## **LES AÉROPORTS ATTIRENT-ILS LES ENTREPRISES ?**

---

Les sociétés aéroportuaires aiment aborder la question des emplois catalytiques. Ce terme long, obscur et chargé d'érudition ne peut que convaincre. Il signifie que les aéroports agissent comme catalyseurs (ainsi qu'au cours d'une réaction chimique) et attirent les entreprises à leur proximité. L'emploi catalytique est un concept protectionniste. Les entreprises attirées à proximité des aéroports viennent d'une autre région, qui, par conséquent, perdra des emplois. Il est aussi quelque peu obsolète : les communications électroniques et la téléconférence donnent à penser que le transport aérien n'est plus aussi indispensable aux activités commerciales.

Une étude théorique fondamentale sur le sujet, bien que relative au transport routier, a été menée à la demande du ministère des Transports par Ronald W. McQuaid et des collègues du Transport Research Institute de l'université Napier d'Édimbourg.<sup>25</sup> Cette étude révèle qu' « *il existe un vaste ensemble de connaissances qui remonte au 19e siècle et décrit l'influence du transport sur l'implantation des entreprises [...]. Cette première rétrospective indique que si le transport est un facteur d'implantation des entreprises, il n'est ni le seul ni le plus déterminant. Dans certains cas, la relation entre les investissements dans les transports considérés isolément et l'implantation industrielle semble ténue ou indirecte. [...].*

*Selon les indications disponibles, le transport est une condition nécessaire, sans être suffisante, du choix de l'implantation d'une entreprise. Il apparaît que d'autres facteurs, comme la qualification et/ou le coût de la main-d'œuvre, la qualité de l'environnement local et le coût des installations sont aussi, voire plus, importants, lorsqu'ils sont considérés*

*séparément. Les travaux de recherche révèlent également que le climat, le contexte commercial et l'aide publique sont de nature à attirer les entreprises [...]. Il s'avère que les coûts de transport ne représentent habituellement qu'une faible proportion des coûts totaux des entreprises, généralement moins de 5 %. C'est pourquoi il est peu probable que les améliorations apportées aux infrastructures de transport contribuent à réduire considérablement les coûts des entreprises. »*

L'Agence de développement régional du Sud Ouest de l'Angleterre a chargé les services de recherche d'EKOS de réaliser une évaluation économique des aéroports régionaux de l'Ouest de l'Angleterre. Leur rapport, publié en décembre 2007, révèle que « la relation entre les secteurs à forte croissance dans la région et le transport aérien semble faible. Le transport aérien n'est pas nécessairement une condition préalable à la croissance économique ».

Une enquête publiée en 1998 par des agents du développement économique des autorités locales conclut que la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et la présence de sites appropriés ont une importance égale ou supérieure au transport en termes d'attraction de l'investissement extérieur.<sup>26</sup>

Les partisans du développement du transport aérien citent un certain nombre d'enquêtes menées auprès des entreprises, selon lesquelles la qualité du réseau de communications, ou la proximité d'un aéroport, sont des éléments déterminants de l'implantation des entreprises. L'une des plus souvent citées est l'étude sur l'attractivité des

viles européennes (*European Cities Monitor*), réalisée annuellement par l'agence immobilière Cushman & Wakefield.<sup>27</sup> À titre d'exemple, le ministère britannique des Transports, au cours de la phase de consultation relative à l'extension de Heathrow déclarait : « une enquête menée auprès de 500 entreprises parmi les plus importantes en Europe révèle que 52 % d'entre elles considèrent que le transport est un facteur essentiel d'implantation et que 58 % des entreprises estiment que l'accessibilité aux marchés et aux clients est un facteur primordial. » Une note de bas de page indique qu'il s'agit d'une citation extraite d'un document publié par BAA intitulé : « The Economic Benefit of Heathrow », qui citait à son tour « *European Cities Monitor* ».

*Presque dix fois plus de personnes que le nombre d'entreprises au Royaume-Uni sont favorables à la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Londres et le nord du pays plutôt qu'à l'extension de Heathrow.*

*Seules 4 % des entreprises britanniques interrogées pensent profiter de l'extension de Heathrow. Elles sont 95 % à affirmer que cela ne fera que peu, ou pas, de différence. En revanche, 23 % des entreprises considèrent qu'elles profiteraient d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Londres et le nord du pays, comme l'a proposé David Cameron.*

Woodnewton Associates. Le 5 décembre 2008.

[www.woodnewtonassociates.co.uk](http://www.woodnewtonassociates.co.uk)

Ce document se fondait sur une enquête réalisée auprès de 500 cadres supérieurs à travers l'Europe. 53 % d'entre eux (52 % en 2007) classaient en effet les moyens de communication avec d'autres villes et à l'échelle internationale parmi les facteurs déterminants du choix de l'implantation. Mais cet aspect ne venait qu'en quatrième position dans la liste des facteurs déterminants, et un examen plus approfondi révèle que « les moyens de communication avec d'autres villes » incluait les trains et les autoroutes !

Si l'on se réfère exclusivement au Royaume-Uni, seule l'enquête de Cushman & Wakefield, réalisée auprès de 200 cadres supérieurs (interrogés probablement dans le cadre de la même enquête), demande quels sont les facteurs déterminants du choix de l'implantation. Les liaisons internationales ne recueillent que 30 % des suffrages (22 % en 2007)<sup>28</sup>, après sept autres facteurs, plus déterminants. Cette enquête n'est pas citée par les partisans du développement du transport aérien.

OMIS est une importante société de conseil indépendante, spécialisée dans l'implantation des entreprises et leur délocalisation, qui réalise depuis plus de dix ans des enquêtes auprès de directeurs généraux et de cadres supérieurs d'entreprises de premier plan situées dans les plus grandes villes du Royaume-Uni. L'enquête la plus récente a été menée auprès de 5 000 chefs d'entreprise entre août et novembre 2005. Ses résultats ont été publiés en mars 2006. Elle ne montre qu'une faible corrélation entre les services aériens des grandes villes et l'attrait qu'ils exercent sur les entreprises. Manchester, Glasgow et

Leeds passaient avant Londres. L'enquête précédente, réalisée en 2003, plaçait Leeds (qui ne dispose que d'un modeste aéroport) en première place des villes les plus attrayantes pour les entreprises.<sup>29</sup>

Les investissements japonais les plus importants au Royaume-Uni, dans les usines de montage automobile à Sunderland, à Swindon et à Derby, et dans les biens de consommation électriques et électroniques, dans le Sud du Pays de Galles, démontrent que la qualité des installations aéroportuaires et des liaisons aériennes ne sont pas les aspects les plus importants en matière d'investissements étrangers. Aucun de ces lieux d'implantation (à l'exception de Swindon, éventuellement) n'est proche d'un aéroport qui assure des liaisons avec le Japon.

Le secteur du transport aérien, et particulièrement le Livre blanc sur le transport aérien, fait grand cas de l'investissement étranger. John Whitelegg répond à cette question : « *Les données pour le Royaume-Uni dans leur ensemble indiquent que les montants investis par les sociétés britanniques à l'étranger sont plus élevés que l'investissement étranger au Royaume-Uni. S'il existe un lien entre l'investissement étranger et l'amélioration de l'accessibilité liée aux services aériens internationaux (comme le prétend le secteur du transport aérien), celui-ci agit au détriment du Royaume-Uni et contribue à une sortie nette de capitaux. En d'autres termes, des emplois potentiels au Royaume-Uni sont sacrifiés au profit des avantages dérivés de l'investissement à l'étranger. Si l'on est en droit d'affirmer que cette perte d'emplois et cette sortie nette de capitaux n'est pas imputable au transport aérien, il convient par contre de remettre en question la*

*logique inverse qui sous-tend les déclarations de l'aviation civile elle-même. L'affirmation selon laquelle le transport aérien est favorable à l'investissement étranger n'est éventuellement admissible qu'après imputation des éléments classés au passif du bilan.*

*Or ce bilan affiche une perte nette considérable [...], environ 38 milliards de livres sterling par an.<sup>30</sup>*

*Et cette perte nette a pour corollaire une perte d'emplois. Si l'on considère que le coût de création d'un emploi au Royaume-Uni s'élève à environ 23 000 livres sterling (National Audit Office, 1999), cette sortie de capitaux implique une perte de 1,65 millions d'emplois par an pendant cinq ans [...]. Le développement des services et du transport aériens contribue à cette perte d'emplois. »<sup>31</sup>*

## DES ENQUÊTES BIAISÉES

Le ministère britannique des Transports, dans son rapport intérimaire 2006 relatif au Livre blanc sur le transport aérien, déclarait que : « selon les derniers travaux de recherche réalisés par Oxford Economic Forecasting, l'accessibilité aux services aériens est un facteur déterminant de l'implantation de 25 % des entreprises au Royaume-Uni, tous secteurs confondus. L'accessibilité à ces services influence par ailleurs la décision de 10 % des entreprises d'investir ou non au Royaume-Uni. »

Selon le rapport publié par OEF, « les questionnaires ont été envoyés à environ 6 000 sociétés. OEF a reçu 165 réponses. »<sup>32</sup> Tout institut de sondage respectable ne manquerait pas de considérer que ce taux de

réponse de 2,75 % est exceptionnellement bas et de nature à introduire une forte distorsion. Ce faible taux de réponse indique que, lorsque OEF et le ministère britannique des Transports font référence à 10 % des entreprises, ils ne fondent leurs affirmations que sur les réponses de 10 % de ces 165 sociétés, soit 16 sociétés sur 6000.

La lettre envoyée à ces 6 000 sociétés explique que : « Oxford Economic Forecasting réalise cette enquête pour le compte de la CBI [Confédération de l'industrie britannique], du ministère des Transports, d'un groupement de compagnies aériennes et d'aéroports et de VisitBritain, afin d'évaluer la contribution des services aériens à l'économie britannique et à la compétitivité des entreprises au Royaume-Uni. Les résultats de cette enquête seront présentés au gouvernement afin de servir de base à la rédaction du rapport intérimaire relatif au Livre blanc sur le transport aérien. » Avec une telle introduction, il est particulièrement significatif que 5835 sociétés n'aient pas jugé utile de répondre. Il n'est pas impossible d'aboutir à une conclusion à l'opposé des affirmations d'OEF et du ministère des Transports, à savoir que plus de 97 % des entreprises considèrent que les services aériens sont un sujet dépourvu de l'importance qui justifierait que l'on consacre dix minutes à répondre à un questionnaire.

Un rapport réalisé par York Aviation à la demande de la Corporation de la City (*City of London Corporation*) et publié en 2008 se fonde également sur une enquête biaisée. Sur la base d'une enquête réalisée auprès de sociétés situées à Londres, ce rapport défend la thèse de l'importance du transport aérien pour la City. Mais seules 44 entreprises, représentant un total de 38 000 voyages d'affaires par an, ont répondu à cette enquête, soit environ 0,1 % des voyages

d'affaires à Heathrow.

À Prestwick, SQW Consulting a récemment publié une étude<sup>33</sup>, à la demande du Conseil de l'Ayrshire du Sud et de Scottish Enterprise, selon laquelle 66 % des entreprises utilisent l'aéroport pour des voyages d'affaires. Plus de 1 000 questionnaires ont été envoyés, et l'enquête a été diffusée par courrier électronique à l'ensemble des membres de la Chambre de commerce. Seuls 174 questionnaires complétés ont été renvoyés, par les entreprises les plus susceptibles d'y répondre. Si l'on considère que les sociétés qui n'ont pas pris la peine d'y répondre ne sont pas concernées par l'aéroport, la proportion des entreprises qui utilisent l'aéroport est largement inférieure à 10 %.

## LA ROUTE À DEUX SENS

---

En 1999, le Comité scientifique consultatif sur l'évaluation des voies à grande circulation du gouvernement britannique (SACTRA) déclarait : « Rien ne garantit que les améliorations apportées au transport ne servent les intérêts de l'économie locale ou régionale qu'à une extrémité de la route. Les routes ont deux sens, et, dans certaines circonstances, ce sont d'autres régions, en concurrence, qui profiteront des retombées. »<sup>34</sup>

Sally Cairns, de l'Environmental Change Institute de l'université d'Oxford faisait observer : « Il semble plausible que l'argument de la route à deux sens soit également applicable à une extension de la capacité du transport aérien au Royaume-Uni. »<sup>35</sup> Une entreprise locale peut par

conséquent ne plus être en mesure de satisfaire la demande locale si le développement d'un aéroport local permet l'acheminement de produits moins onéreux en provenance d'une autre région où ils sont produits en masse.

Cependant, l'argument qui sous-tend les projets d'extension des aéroports est relatif à l'amélioration des communications au service des entreprises. Mais il s'agit encore d'une route à deux sens. Il est probable que l'extension des aéroports britanniques et la multiplication des destinations favorisent l'établissement d'entreprises ou de centres d'appel à l'étranger, dans des pays comme la Chine ou l'Inde, entraînant par conséquent une perte d'emplois au Royaume-Uni.

Rien n'empêche d'imaginer que la construction ou l'extension d'un aéroport poussera les directeurs d'une entreprise spécialisée dans la production de biscuits, par exemple, quelque part au Royaume-Uni, d'aller vanter les mérites de leur produits à l'étranger, et facilitera, par ailleurs, la venue d'acheteurs étrangers, qui savoureront les spécialités locales en question et passeront commande de quantités importantes. Les responsables politiques locaux, qui ne connaissent guère mieux que ces biscuits, seront bien entendu enchantés de délivrer les permis d'aménagement nécessaires.

En revanche, il est plus difficile à imaginer, malgré une probabilité identique, que l'aéroport permettra à des responsables commerciaux d'entreprises spécialisées dans la production de biscuits en France, en Allemagne, en Italie ou ailleurs de se rendre sur place, de s'emparer du marché et de contraindre cette entreprise locale à fermer ses portes. Comme les routes, les liaisons aériennes ont deux sens.

Lorsqu'un aéroport ne dessert qu'une petite ville, il est peu probable qu'il offre un large éventail de destinations. Le Conseil municipal de Doncaster pensait que la création de l'aéroport Robin Hood serait source de prospérité et de création d'emplois pour la ville. Mais il n'offre en réalité que des services réguliers vers 16 destinations, dont deux quotidiennement (Belfast et Dublin). Huit d'entre elles sont des destinations touristiques (comme Tenerife), qui ne sont a priori pas fréquentées par des passagers affaires. Quatre routes ont pour destination la Pologne. Il semble évident que ces services s'adressent essentiellement à des travailleurs migrants, en parfaite opposition avec l'intention de créer des emplois pour les résidents locaux.

Il est par conséquent possible de disposer d'une longue piste, de donner à l'aéroport un nom prestigieux, mais de ne proposer que peu de vols utiles aux passagers affaires. L'aéroport de Manston, rebaptisé *Kent International Airport*, constitue un autre exemple intéressant. À l'exclusion des vols charter, cet aéroport n'assure qu'une liaison à Mallorca, le vendredi, pendant l'été, et à Gran Canaria, le mardi, et uniquement au mois d'août. Mais l'espoir est éternel. Le plan directeur de Manston, publié en octobre 2008, prévoit un transit de 6 millions de passagers par an à l'horizon 2033 (sic) et 7 500 emplois.

## LE DÉFICIT TOURISTIQUE EN TERMES D'EMPLOI

---

Le fait que tant de Britanniques se rendent à l'étranger pour y passer leurs vacances par

comparaison au nombre d'étrangers qui viennent au Royaume-Uni a pour conséquence une énorme perte d'emplois dans ce pays. Chaque région du pays en subit les conséquences. Le Royaume-Uni enregistre actuellement un déficit touristique de 19 milliards de livres sterling par an<sup>36</sup>, y compris les entrées et sorties de touristes par train et ferry. Le déficit touristique imputable au transport aérien s'élève, lui, à environ 17 milliards de livres sterling par an.

Le salaire moyen des personnes employées dans le secteur touristique au Royaume-Uni est de 19 000 livres sterling par an.<sup>37</sup> On peut par conséquent déduire de ces chiffres que **le déficit touristique imputable au transport aérien correspond à une perte d'environ 900 000 emplois au Royaume-Uni.**

Un homme d'affaires pragmatique pourrait alléguer que la création d'un emploi ne se résume pas au salaire versé au travailleur concerné, mais porte également sur le paiement d'une somme à peu près équivalente en frais généraux, liés notamment aux locaux et à l'équipement. Mais comme l'acquisition de locaux et d'équipement peuvent également être comptabilisés en termes d'emplois supplémentaires, cette perte d'environ 900 000 emplois demeure une estimation correcte. Ceci pour autant que, s'agissant d'un concept statistique et non pas d'une situation plausible, ces personnes dépensent le même montant si elles demeurent au Royaume-Uni.

Il convient de répéter qu'il s'agit d'un exercice statistique et non pas d'un jugement moral. Il n'est pas nécessaire d'affirmer que les gens « devraient » prendre leurs vacances au Royaume-Uni. Tout comme il serait erroné de prétendre que les défenseurs de l'environnement sont des rabat-joie opposés aux vacances au soleil. Mais

l'évaluation du nombre d'emplois créés par le transport aérien implique que l'on tienne compte des pertes d'emploi provoquées par ce secteur.

Autrement dit, il n'y a pas de mal si les gens veulent consommer davantage de bananes et moins de pommes anglaises. Ceci ne signifie rien de plus qu'une légère modification de la balance commerciale, de sorte que le Royaume-Uni doit vendre davantage de produits quelconques ou de dérivés financiers afin de payer les bananes supplémentaires. En termes d'emploi, il ne s'agit que d'une simple question statistique relative au nombre d'emplois perdus dans les vergers britanniques et au nombre d'emplois créés dans les bananeraies à l'étranger. Les producteurs de bananes, à la différence des lobbies du transport aérien, ne prétendent pas qu'acheter davantage de bananes crée des emplois au Royaume-Uni.

Deux questions « morales » se posent néanmoins : l'une relative à l'impact de la croissance continue des vols touristiques sur le changement climatique ; l'autre liée au nombre de Britanniques voyageant à l'étranger et à leur tendance à choisir des séjours de courte durée, possibles grâce aux importantes subventions à caractère fiscal octroyées au transport aérien par les exonérations de la taxe sur les carburants et de la TVA (qui ne sont que partiellement contrebalancées par la taxe sur les passagers). Mais ces questions sortent du cadre d'une étude sur l'emploi.

Les prévisions officielles du nombre d'entrées et de sorties touristiques, actuellement et pour les années à venir ont

été publiées en janvier 2009.<sup>38</sup> Des données extraites du tableau principal figurent à la page 25. Ce tableau tient pour acquis que de nouvelles pistes seront construites à Heathrow et à Stansted, « à capacité limitée » signifie que le développement de l'aéroport est néanmoins subordonné aux propositions contenues dans le Livre blanc sur le transport aérien. Ces chiffres indiquent le nombre de passagers transitant par les aéroports, il est par conséquent nécessaire de le diviser par deux pour obtenir le nombre de vols retour.

Il ressort de ce tableau un certain nombre d'éléments :

- La colonne de droite montre 83 millions de vols touristiques au départ du Royaume-Uni de plus que les vols touristiques en provenance de l'étranger et à destination du Royaume-Uni en 2005. Par conséquent, les voyages touristiques de britanniques à l'étranger sont supérieurs de 41,5 millions aux voyages touristiques des étrangers à destination du Royaume-Uni ;
- Suite à l'adoption du plan gouvernemental de développement du transport aérien, cette situation ne peut qu'empirer. En 2015, le déficit touristique du Royaume-Uni en termes de vols retour des passagers devrait s'élever à 60 millions et à 88,5 millions à l'horizon 2030 (ces chiffres sont nettement plus mauvais que les prévisions de novembre 2007) ;
- À Heathrow, les passagers touristes sont actuellement plus nombreux que les passagers affaires, soit 30 millions et 19 millions respectivement. En 2030, avec une piste supplémentaire, le nombre de passagers affaires devrait atteindre 40 millions, mais le nombre de passagers touristes devrait s'élever à 59 millions. Les sorties touristiques devraient

être trois fois supérieures aux entrées touristiques ;

- Gatwick reste synonyme de vacances familiales au bord de la mer et compte six fois plus de passagers touristes que de passagers affaires. Les britanniques se rendant à l'étranger y sont quatre fois plus nombreux que les touristes en provenance de l'étranger ;
- Stansted privilégie essentiellement le tourisme, au détriment des affaires. Actuellement, le déficit touristique à Stansted en termes de vols retour des passagers s'élève à 3 millions. La construction d'une nouvelle piste devrait porter ce déficit à 8,5 millions de vols retour des passagers. L'extension de Stansted devrait, selon la même règle de calcul, provoquer la perte de 120 000 emplois au Royaume-Uni, suite aux dépenses réalisées à l'étranger par des Britanniques plutôt que dans leur pays<sup>39</sup> : incomparablement plus que la croissance de l'emploi liée à l'extension d'un aéroport.



**NOMBRE DE PASSAGERS PAR TERMINAL À CAPACITÉ LIMITÉE, PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT ET PAR ANNÉE (en millions)**

<b>2005</b>	<b>Heathrow</b>		<b>Gatwick</b>		<b>Stansted</b>		<b>Total Royaume-Uni</b>	
<b>Affaires Royaume-Uni</b>	12	24 %	3	11 %	3	14 %	40	20 %
<b>Loisir Royaume-Uni</b>	19	40 %	20	68 %	11	55 %	116	57 %
<b>Affaires étranger</b>	7	15 %	1	4 %	1	7 %	15	7 %
<b>Loisir étranger</b>	11	22 %	5	17 %	5	25 %	33	16 %
<b>International – Transit international</b>	18		3		1		22	
<b>Total</b>	66		33		10		225	
<b>2015</b>	<b>Heathrow</b>		<b>Gatwick</b>		<b>Stansted</b>		<b>Total Royaume-Uni</b>	
<b>Affaires Royaume-Uni</b>	15	26 %	4	11 %	5	14 %	57	20 %
<b>Loisir Royaume-Uni</b>	24	43 %	22	66 %	19	55 %	162	58 %
<b>Affaires étranger</b>	8	14 %	2	5 %	2	7 %	20	7 %
<b>Loisir étranger</b>	10	17 %	6	18 %	8	25 %	42	15 %
<b>International – Transit international</b>	21		3				26	
<b>Total</b>	78		37		2		308	
					36			
<b>2030</b>	<b>Heathrow</b>		<b>Gatwick</b>		<b>Stansted</b>		<b>Total Royaume-Uni</b>	
<b>Affaires Royaume-Uni</b>	26	26 %	4	11 %	7	13 %	91	22 %
<b>Loisir Royaume-Uni</b>	44	44 %	26	68 %	30	56 %	234	56 %
<b>Affaires étranger</b>	14	15 %	2	4 %	3	6 %	32	8 %
<b>Loisir étranger</b>	15	15 %	7	17 %	13	25 %	57	14 %
<b>International – Transit international</b>	34		2		3		39	
<b>Total</b>	133		40		56		452	

## LE DOUBLEMENT DU DÉFICIT DE L'EMPLOI

La politique du gouvernement qui vise à doubler le transport aérien à l'horizon 2030 doublera le déficit touristique lié au secteur et pourrait entraîner la perte de 900 000 emplois supplémentaires dans le secteur des loisirs.

Dans ce contexte, il convient d'établir l'augmentation éventuelle du nombre d'emplois dans le transport aérien. Comme mentionné plus haut, l'AOA a chargé York Aviation d'une étude, qui a révélé que la création de 39 000 emplois directs dans les aéroports suffirait à soutenir le doublement du nombre de passagers en 2030.

**Il est par conséquent probable que la politique menée par le gouvernement entraîne une perte supplémentaire de 860 000 emplois au Royaume-Uni d'ici à 2030, suite aux dépenses des Britanniques à l'étranger plutôt que dans leur pays. Ceci représente une perte moyenne de 3 500 emplois par mois, chaque mois, année après année.**

Le transport aérien sert les intérêts du Royaume-Uni en ce sens qu'il permet aux Britanniques de voyager à travers le monde et de profiter du soleil. Il a aussi des conséquences désastreuses par sa contribution croissante au changement climatique. Mais on ne peut lui reprocher de créer davantage d'emplois au Royaume-Uni.

Sinon à Alicante, à Antigua et à Athènes ; davantage d'emplois à Bangkok, à Cancún et à Corfou ; davantage d'emplois à Faro, à Ibiza, à Larnaca et à Orlando ; davantage d'emplois à Palma, à Phuket et à Prague. Mais moins d'emplois en Grande-Bretagne.

## LES MYSTIFICATIONS DES GROUPES D'INTÉRÊT

Le lobby du transport aérien « *Flying Matters* » a publié un communiqué de presse le 3 décembre 2008 pour manifester son influence sur la décision relative à l'extension de Heathrow.

Ce communiqué était intitulé : « **Renoncer à construire de nouvelles pistes coûtera un demi-million d'emplois nouveaux** ». Le texte indiquait que : « *le nombre de voyageurs en provenance du monde entier et à destination du Royaume-Uni devrait plus que doubler et passer de 32 millions l'année dernière à 82 millions en 2030 [...]. La croissance du nombre de visiteurs en provenance de l'étranger [...]* devrait générer quelque 500 000 emplois supplémentaires à l'horizon 2030.

Ces chiffres semblent exagérés, en partie parce qu'ils incluent les voyages en train et en ferry. Selon les prévisions officielles du ministère britannique des Transports (voir tableau page 25), les visites en provenance de l'étranger pour affaires ou à des fins de loisir progressera de 24 millions en 2005 à 44,5 millions en 2030.

Mais il y a plus grave. Compter le nombre d'entrées touristiques et omettre de compter le nombre de sorties est statistiquement inacceptable. La méthode correcte consiste à calculer le déficit touristique net.

En admettant l'existence d'une relation entre le transport aérien, les voyages, le tourisme et les emplois, le secteur du transport aérien a donné raison au point de vue adopté dans cette étude.

## ANNEXE : L'IMPACT RÉGIONAL

---

L'étude novatrice sur le coût du déficit touristique régional a été réalisée par les Amis de la Terre (Friends of the Earth) et publiée en août 2005.<sup>40</sup> Les conclusions de cette étude sont illustrées dans la colonne A du tableau ci-après.

### PERTE NETTE D'EMPLOIS IMPUTABLE AU DÉFICIT TOURISTIQUE

Région	Déficit touristique en 2005 (en millions de livres sterling)	Perte d'emplois dans le secteur du tourisme en 2005	Emplois dans les aéroports en 2004	Perte nette d'emplois (arrondi)
	A	B	C	D
Nord-Est	- 761	40 000	4 100	36 000
Nord-Ouest	- 2 212	116 000	21 800	94 000
York - Humber	- 1 610	85 000	2 100	83 000
East Midlands	- 1 339	70 000	6 500	64 000
West Midlands	- 1 680	88 000	7 200	81 000
Est de l'Angleterre	- 1 913	101 000	20 000	81 000
Londres et Sud-Est	- 2 335	124 000	96 800	27 000
Sud-Ouest	- 1 240	65 000	6 800	58 000
Galles	- 756	40 000	1 800	38 000
Écosse	- 1 291	68 000	12 400	56 000
Irlande du Nord	- 114	6 000	5 300	1 000
<b>TOTAL</b>	<b>- 15 251</b>	<b>803 000</b>	<b>184 800</b>	<b>620 000</b>

---

40 *Why airport expansion is bad for regional economies.*  
Friends of the Earth, 2005,  
[http://www.foe.co.uk/resource/briefings/regional\\_tourism\\_deficit.pdf](http://www.foe.co.uk/resource/briefings/regional_tourism_deficit.pdf).

En fonction de la règle selon laquelle le salaire moyen dans le secteur du tourisme au Royaume-Uni s'élève à 19 000 livres sterling par an, la colonne B indique la perte d'emplois actuelle dans le secteur du tourisme par région à cause du transport aérien.

La colonne C reproduit le nombre d'emplois directs dans les aéroports britanniques dans chaque région, selon l'AOA.<sup>41</sup> Sont exclus les emplois induits et catalytiques. S'ils devaient être inclus dans les emplois des aéroports, ils devraient également être compris dans les chiffres du secteur du tourisme au Royaume-Uni (et si ce secteur disposait d'un lobby aussi puissant que celui du transport aérien, nous serions absorbés par le calcul de la somme des emplois indirects et induits qu'il fournit).

La colonne D (B moins C) fait apparaître la perte nette d'emplois que supporte actuellement chaque région à cause du transport aérien. Les totaux sont inférieurs aux chiffres mentionnés plus haut car ce tableau porte sur des années antérieures.

Quelle que soit la région, le déficit touristique imputable au transport aérien est responsable d'une perte d'emplois considérable. Les emplois créés dans les hôtels, les cafés, les terrains de golf, etc. en Espagne, en Italie, en Grèce, en Floride, etc., et par conséquent perdus au Royaume-Uni, sont beaucoup plus nombreux que les emplois dans les aéroports et les compagnies aériennes.

Si le gouvernement atteignait son objectif de faire mieux que doubler le trafic aérien d'ici à 2030, cette situation ne ferait qu'empirer. Comme démontré plus haut, le déficit touristique imputable au transport aérien doublerait. Dans l'hypothèse d'une répartition uniforme du développement du transport aérien dans l'ensemble des régions, le nombre d'emplois perdus dans chaque région serait

doublé.

La colonne E du tableau suivant révèle la perte d'emplois supplémentaires dans le secteur des loisirs suite au doublement du nombre de passagers à l'horizon 2030. Comme « doubler » signifie additionner un montant identique, les chiffres de la colonne E sont identiques à ceux de la colonne B plus haut.

Il est dès lors nécessaire d'évaluer le nombre d'emplois supplémentaires créés dans chaque région par le doublement du trafic aérien. En partant du principe que l'augmentation de 21 % de l'emploi direct dans les aéroports, conformément aux affirmations de l'AOA, se répartit proportionnellement dans chaque région, il semble évident de déduire que les chiffres de la colonne F représentent 21 % des montants de la colonne C.

Nous arrivons ensuite à la colonne G, une estimation sommaire de la perte nette d'emplois dans chaque région, à laquelle il est raisonnable de s'attendre suite à la volonté politique de doubler les chiffres du transport aérien au Royaume-Uni.

---

41 *Idem* note 9.

**FUTURE PERTE NETTE D'EMPLOIS  
 IMPUTABLE À L'ACCROISSEMENT DU  
 DÉFICIT TOURISTIQUE**

Région	Perte d'emplois supplémentaires par région d'ici à 2030	Création d'emplois directs dans les aéroports d'ici à 2030	Perte nette d'emplois d'ici à 2030 (arrondi)
	E	F	G
<b>Nord-Est</b>	40 000	860	39 000
<b>Nord-Ouest</b>	116 000	4 580	111 000
<b>York - Humber</b>	85 000	440	85 000
<b>East Midlands</b>	70 000	1 370	69 000
<b>West Midlands</b>	88 000	1 510	86 000
<b>Est de l'Angleterre</b>	101 000	4 200	97 000
<b>Londres et Sud-Est</b>	124 000	20 330	104 000
<b>Sud-Ouest</b>	65 000	1 430	64 000
<b>Galles</b>	40 000	380	40 000
<b>Écosse</b>	68 000	2 600	65 000
<b>Irlande du Nord</b>	6 000	1 110	5 000

## NOTES

---

- <sup>1</sup> *The Contribution Aviation Industry to the UK Economy*. Oxford Economic Forecasting, novembre 1999. Pour une analyse qui démontre à quel point le ministère britannique des Transports se fondait sur ce rapport, voir *Alexander's Ragtime Band*. AirportWatch, 2007.
- <sup>2</sup> *The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK*. Oxford Economic Forecasting, 2006, [www.aoa.org.uk/publications/OEF\\_Report.pdf](http://www.aoa.org.uk/publications/OEF_Report.pdf).
- <sup>3</sup> Les chiffres de l'AOA sont basés sur un rapport rédigé par York Aviation sur les conséquences économiques et sociales des aéroports : *The Economic and Social Impacts of Airports*, AOA, septembre 2005, [www.aoa.org.uk/publications/Economic\\_ImpactReport.doc](http://www.aoa.org.uk/publications/Economic_ImpactReport.doc).
- <sup>4</sup> Voir note 1.
- <sup>5</sup> EGRUP guidance, [www.webtag.org.uk/archive/msapart1/11.htm](http://www.webtag.org.uk/archive/msapart1/11.htm).
- <sup>6</sup> *Théorie générale de l'emploi, de l'intérêt et de la monnaie*, John Maynard Keynes, 1936.
- <sup>7</sup> *UK Air Passenger Demand and CO2 Forecasts*, ministère britannique des Transports, janvier 2009. Le chiffre de 450 millions tient compte des taux plus élevés de taxe sur les passagers annoncés en novembre 2008, [www.dft.gov.uk/pgr/aviation/atf/co2forecasts09/co2forecasts09.pdf](http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/atf/co2forecasts09/co2forecasts09.pdf).
- <sup>8</sup> *Fallible Forecasts*. Airport Watch, 2008.
- <sup>9</sup> *Economic and Social Impacts of Airports*, septembre 2005, [www.aoa.org.uk/publications/Economic\\_Impact\\_Report.doc](http://www.aoa.org.uk/publications/Economic_Impact_Report.doc).
- <sup>10</sup> Friends of the Earth, Birmingham.
- <sup>11</sup> Sur la base des chiffres tirés de leurs rapports annuels.
- <sup>12</sup> *The Impacts of Future Aviation Growth in the UK*, Berkeley Hanover Consulting, 2000.
- <sup>13</sup> Voir note 1.
- <sup>14</sup> *The Hidden Cost of Flying*. Sewill, 2003. Le Trésor britannique admet que l'absence de taxe sur les carburants et de TVA correspond à 10 milliards de livres sterling par an. Réponse à la consultation sur l'évaluation du coût des émissions, [www.dft.gov.uk/pgr/aviation/environmentalissues/aviationemissionscostassess/costassesssresponconsul.pdf](http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/environmentalissues/aviationemissionscostassess/costassesssresponconsul.pdf).
- <sup>15</sup> Voir note 7.
- <sup>16</sup> [www.defra.gov.uk/environment/statistics/globalatmos/gagccukem.htm](http://www.defra.gov.uk/environment/statistics/globalatmos/gagccukem.htm).
- <sup>17</sup> Voir note 2.
- <sup>18</sup> [www.gmpte.com/upload/library/met\\_south.pdf](http://www.gmpte.com/upload/library/met_south.pdf).
- <sup>19</sup> Rapport de presse, 16 janvier 1997.
- <sup>20</sup> *Idem* note 7. Voir page 55.
- <sup>21</sup> [www.baa.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/LHRInterimMasterPlan.pdf](http://www.baa.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/LHRInterimMasterPlan.pdf).
- <sup>22</sup> [http://www.gatwickairport.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/lgw\\_int%20erim\\_masterplan.pdf](http://www.gatwickairport.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/lgw_int%20erim_masterplan.pdf).
- <sup>23</sup> *South East and East of England Regional Air Services Study: Stage Two Appraisals Findings Report: Airport Employment Forecasting*, ministère britannique des Transports (DTLR), 2002.
- <sup>24</sup> *Framework for the Evaluation of Regeneration Projects and Programmes*, Trésor britannique, 1995.
- <sup>25</sup> *The Importance of Transport in Business Location Decisions*, 2004, [www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/social/theimportanceoftransp%20ortinbu1933?page=1](http://www.dft.gov.uk/pgr/scienceresearch/social/theimportanceoftransp%20ortinbu1933?page=1).
- <sup>26</sup> *Transport Links and the Economy*. Automobile Association et Confédération de l'industrie britannique, 1998.
- <sup>27</sup> *European Cities Monitor*. Cushman & Wakefield, 2008, [www.cushwake.com/cwglobal/jsp/kcRegisterLogin.jsp?documentURL=/cwglobal/docviewer/2008\\_E](http://www.cushwake.com/cwglobal/jsp/kcRegisterLogin.jsp?documentURL=/cwglobal/docviewer/2008_E)

---

[uropean\\_Cities\\_Monitor.pdf?id=c20100017p&repositoryKey=CoreRepository&itemDesc=document&cid=c17500010p&crep=Core&cdesc=binaryPubContent&Country=GLOBAL&Language=FR](#)

<sup>28</sup> *UK Cities Monitor 2008* (voir note 27).

<sup>29</sup> OMIS, 2006. *Britain's Best Cities 2005-2006*.

<sup>30</sup> Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Rapport sur l'investissement dans le monde, 2002 : « sociétés transnationales et compétitivité à l'exportation », septembre 2002.

<sup>31</sup> *The Economics of Aviation: a North West England perspective*. John Whitelegg, avril 2003.

<sup>32</sup> *Idem* note 1.

<sup>33</sup> [www.sqw.co.uk/file\\_download/129](http://www.sqw.co.uk/file_download/129).

<sup>34</sup> Stationery Office.

<sup>35</sup> Predict and Decide, 2006.

<sup>36</sup> [www.tourismalliance.com/attach.pl/204/240/TA%20Aviation%20D%20uty%20Submission.pdf](http://www.tourismalliance.com/attach.pl/204/240/TA%20Aviation%20D%20uty%20Submission.pdf).

<sup>37</sup> Salaire brut des employés des secteurs de l'hôtellerie, de la restauration, des loisirs, de la culture et des sports. ONS, 2008.

<sup>38</sup> *UK Air Passenger Demand and CO2 Forecasts*, page 134, ministère britannique des Transports, janvier 2009. [www.dft.gov.uk/pgr/aviation/atf/co2forecasts09/co2forecasts09.pdf](http://www.dft.gov.uk/pgr/aviation/atf/co2forecasts09/co2forecasts09.pdf).

<sup>39</sup> 5,5 millions divisés par 41,5 millions, multiplié par 900 000.