



Brendon Sewill est titulaire d'un diplôme d'économie de l'université de Cambridge. Conseiller auprès du Trésor et auprès de la *National Bankers' Association* (association britannique des banques), il a été membre du conseil du *National Trust* (fondation nationale pour la protection du patrimoine), du comité exécutif national du CPRE – *Campaign to Protect Rural England* (mouvement pour la protection de l'Angleterre rurale) et vice-président du *British Trust for Conservation Volunteers* (fondation britannique pour la protection de l'environnement). Ayant toujours vécu à proximité de l'aéroport de Gatwick, il s'est intéressé à l'impact de l'aviation sur l'environnement et préside le GACC - *Gatwick Area Conservation Campaign* (mouvement pour la protection de la région de Gatwick).

En 2003, représentant plusieurs groupes de protection de l'environnement, il a convaincu le gouvernement britannique de revoir ses prévisions informatiques selon lesquelles les recettes fiscales générées par le transport aérien seraient équivalentes aux recettes fiscales provenant du transport automobile à l'horizon 2030. *The Hidden Cost of Flying* (Le coût caché de l'aviation, AEF, 2003) rendait compte des résultats surprenants de cet exercice à l'occasion duquel l'auteur a également calculé que les avantages fiscaux dont bénéficie le transport aérien totalisaient 9 milliards de livres sterling par an, un chiffre communément admis aujourd'hui.

Dans *Fly now, grieve later* (Prenez l'avion maintenant, pleurez plus tard, AEF, 2005), il a résumé les préoccupations concernant l'impact du transport aérien sur le changement climatique et examiné les problèmes politiques et pratiques posés par la mise en place d'un taux d'imposition raisonnable des compagnies aériennes.

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

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

Édité par:

*Aviation Environment Federation*

Broken Wharf House

2 Broken Wharf

London

EC4V 3DT

© Mars 2009

# TABLE DES MATIÈRES

<b>Table des matières .....</b>	<b>3</b>
<b>Résumé.....</b>	<b>4</b>
<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>Le volume total de l'emploi dans le transport aérien</b>	<b>5</b>
<b>Les catégories d'emplois.....</b>	<b>6</b>
<b>Les prévisions en matière d'emploi.....</b>	<b>9</b>
<b>L'augmentation de l'emploi est-elle souhaitable ?</b>	<b>11</b>
<b>Davantage d'emplois locaux ? .....</b>	<b>13</b>
<b>Les aéroports attirent-ils les entreprises ? .....</b>	<b>18</b>
<b>Des pseudo-enquêtes .....</b>	<b>21</b>
<b>La route à double sens .....</b>	<b>22</b>
<b>Le déficit d'emplois dans le tourisme .....</b>	<b>23</b>
<b>Le doublement du déficit d'emplois .....</b>	<b>26</b>
<b>Annexe : L'impact régional.....</b>	<b>27</b>
<b>Notes.....</b>	<b>30</b>

# RÉSUMÉ

---

1. Dans le contexte actuel de récession, alors que des milliers de personnes perdent leur emploi, toute promesse de création d'emplois est bienvenue.

Les aéroports et les compagnies aériennes ont néanmoins tendance, pour des raisons commerciales, à surévaluer la création d'emplois liée à l'expansion 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 % du nombre de passagers, le volume total de l'emploi dans les aéroports et les compagnies aériennes a en réalité diminué.

4. Les plans directeurs élaborés par chaque aéroport sont incohérents, et leurs prévisions en matière d'emploi, qui ne sont guère plus que des conjectures, sont conçues pour influencer les élus et les planificateurs locaux.

5. Selon l'Association britannique des exploitants 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 ayant pris l'avion pour leurs vacances a dépassé de 41,5 millions le nombre de passagers étrangers qui sont venus au Royaume-Uni pour leurs loisirs. Le déficit touristique coûte au Royaume-Uni environ 900 000 emplois parce que les Britanniques 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 au Royaume-Uni environ 700 000 emplois nets.

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. Étant donné que le gouvernement britannique a élaboré des plans visant à développer le transport aérien, cette situation risque d'empirer. À l'horizon 2030, le déficit touristique britannique exprimé en vols aller-retour devrait doubler et s'élever à 88,5 millions.

10. Il est probable que le développement du transport aérien entraînera une perte nette de 860 000 emplois supplémentaires au Royaume-Uni d'ici à 2030. Cette perte d'emplois touchera l'ensemble du Royaume-Uni.

# INTRODUCTION

---

Comme le mot « sexe », le mot « emploi » fait un excellent titre de journal à sensation : bref, fort et émotionnel. 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'angoisse et la perte de l'estime de soi, est encore aujourd'hui ce qui angoisse 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 bienvenue.

Par conséquent, suggérer que l'expansion ou la création d'un aéroport est de nature à créer davantage d'emplois est un moyen de s'attirer le soutien de l'opinion publique et les faveurs des planificateurs. Bien entendu, les exploitants d'aéroports et les compagnies aériennes en tirent pleinement parti. Vu leur intérêt à gonfler le nombre d'emplois créés, il convient d'analyser soigneusement les chiffres qu'ils avancent. Des faux espoirs naissent de cruels canulars.

## LE VOLUME TOTAL DE L'EMPLOI DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

---

Il n'existe pas de statistiques officielles sur le 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'expansion des aéroports élaborés 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 activités des compagnies aériennes, les activités aéroportuaires, les services aux passagers et les services de fret, l'entretien des aéronefs, la régulation du trafic aérien, les commerces de détail et les cafés, snacks et restaurants sur le site aéroportuaire, à l'exclusion de la construction d'aéronefs.

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

Le ministère britannique des Transports a publié en décembre 2006 un rapport intermédiaire aux conclusions similaires : « la contribution du secteur du transport aérien à l'emploi et aux investissements dans l'économie britannique est considérable. Il est lui-même un employeur important et fournit environ 200 000 emplois directs et [avec une certaine prudence] bien plus encore d'emplois indirects. »

Cette déclaration se fondait sur un autre rapport publié par OEF en octobre 2006.<sup>2</sup> Sur la base de chiffres fournis par l'Airport Operators' Association (AOA - Association britannique des exploitants d'aéroports), 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'EMPLOIS

---

Les discussions relatives à l'emploi 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 les emplois dans les hôtels, les restaurants, les snacks et les cafés et dans le commerce de détail.

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

*Les emplois indirects* : les emplois dans les entreprises qui fournissent des biens et services au secteur du transport aérien. OEF cite les emplois dans le secteur de l'énergie résultant des achats de carburant destiné aux aéronefs, les emplois dans l'industrie aéronautique résultant des achats d'équipements de bord par les compagnies aériennes, les ouvriers du bâtiment travaillant dans les aéroports, les ouvriers fabriquant les biens vendus dans les magasins de détail situés dans les aéroports.<sup>4</sup>

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

*Les agences de voyage* : Le rapport d'OEF (ce

n'est pas le cas d'autres études) ajoute les emplois dans les agences de voyage, parce qu'elles vendent principalement des vacances en avion.

*Les emplois catalytiques* : les emplois dans les entreprises attirées dans les environs des aéroports suite à la mise en place de voies de communication. Comme ces entreprises proviennent généralement d'autres parties du Royaume-Uni, ces emplois catalytiques n'ont que peu d'incidence sur le volume total de l'emploi 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 secteur

aérien ou par le ministère britannique des Transports pour le compte du secteur aérien, ces catégories d'emploi sont serinées comme des vérités irréfutables. Elles sont utilisées pour appuyer les affirmations selon lesquelles l'expansion des aéroports crée de nombreux emplois « *dans les environs*. » Ces concepts sont pourtant clairement suspects.

## Un mini-canular ?

**Ce sont apparemment les chiffres pour 1998 cités plus haut sur lesquels se sont fondés les auteurs du Livre blanc pour affirmer : « *l'aviation civile [...] fournit quelque 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 serait exacte si elle était interprétée de la manière suivante : le volume total de l'emploi, direct et indirect, représente trois fois le nombre d'emplois directs. Espérons que les fonctionnaires qui ont rédigé le Livre blanc ont des lacunes grammaticales plutôt qu'un manque d'honnêteté mathématique.**

**Les emplois directs** englobent un nombre considérable d'emplois dans les boutiques des aéroports, qui ne sont pas créatrices de nombreux emplois ; il s'agit pour l'essentiel d'un déplacement d'activités des rues commerçantes de la ville. Faire des achats dans un aéroport est fondamentalement illogique : il est en effet fastidieux d'embarquer et de débarquer ses achats. La seule raison pour laquelle la plupart des gens font des achats dans les aéroports tient aux retards éventuels pour parvenir à l'aéroport et aux lenteurs de l'enregistrement, qui les poussent à arriver plusieurs heures avant leur départ. Enfermés dans l'aéroport et n'ayant pratiquement rien d'autre à faire, les passagers sont attirés par les marchandises en franchise, qui sont une subvention injustifiée au transport aérien. On est en droit de se demander si les emplois dans les boutiques des aéroports ne devraient pas figurer dans les statistiques de l'emploi du commerce de détail plutôt que 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 indique que les emplois liés à la production de carburant aéronautique 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 y a manifestement un double comptage.

L'inclusion des ouvriers du bâtiment est une

erreur : les principes statistiques établis par les pouvoirs publics indiquent que ces travailleurs doivent être comptabilisés dans le secteur de la construction et non pas dans les secteurs où ils sont amenés à travailler.

Si tous les secteurs adoptaient cette méthode, le nombre de personnes employées dans l'industrie britannique serait très 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 les travailleurs des distilleries écossaises qui produisent le whisky vendu dans les boutiques hors taxes des aéroports.

**Les agences de voyage** vivent effectivement dans une large mesure de la vente de vacances par avion. Mais vu la tendance croissante à acheter les billets et à réserver les chambres d'hôtel 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 utilisé le concept de l'effet multiplicateur en 1936 pour expliquer les retombées positives 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 le recours à un nombre donné d'hommes pour effectuer des travaux publics produit sur l'emploi global un effet beaucoup plus considérable au moment où il existe un chômage énorme que par la suite lorsqu'on est proche du plein emploi* ».

Par ailleurs, bon nombre d'emplois induits ne sont pas créés localement : si le boulanger qui cuit le pain du pilote se trouve peut-être dans les parages, ce n'est certainement pas le cas du travailleur sur la plateforme pétrolière. Dans la mesure où une partie non négligeable des dépenses des ménages sont affectées à des biens produits à l'étranger, les emplois induits ne sont même pas créés au Royaume-Uni.

Selon l'étude OEF et d'autres études sur les aéroports, sont notamment considérés comme emplois induits des emplois liés aux achats effectués tant par les salariés directs que par 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. Lorsqu'un salarié de plateforme pétrolière 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 des 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, et ainsi de suite ?

## LES PRÉVISIONS EN MATIÈRE D'EMPLOI

---

Le ministère britannique des Transports prévoit que le nombre de passagers transitant par les aéroports britanniques passera de 28 millions en 2005 à 450 millions en 2030.<sup>5</sup> Nous ne disposons néanmoins d'aucune prévision officielle quant à savoir ce que cela pourrait signifier en matière d'emploi.

Peut-être n'y a-t-il pas lieu de s'étonner. L'avenir du transport aérien est quasi impossible à prévoir. Le nombre de passagers est lui-même sujet à d'énormes incertitudes.<sup>6</sup> Il dépend des hypothèses suivantes :

- la croissance retrouvera sa tendance antérieure après la récession actuelle ;
- le baril de pétrole demeurera sous les 78 dollars US en monnaie constante jusqu'en 2030 ;
- le transport aérien ne sera pas soumis à une augmentation des taxes en vue d'accroître les recettes ;
- les taxes instaurées pour lutter contre le changement climatique (ou le coût des

droits d'émission) seront exceptionnellement peu élevées ;

- la croissance du transport aérien ne pâtira pas de la décision récente qui vise à réduire de 80 % les émissions de CO<sub>2</sub> d'ici à 2050.

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

Pendant de nombreuses années s'est appliquée 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 se vérifiait à peu près pour le niveau d'emploi à l'époque de la rédaction du Livre blanc sur le transport aérien. Il y avait en 2003 environ 200 millions de passagers et 200 000 salariés.

Il serait néanmoins téméraire de considérer qu'à chaque million de passagers supplémentaires correspondra une augmentation de mille salariés. En 2005, l'AOA a chargé *York Aviation* d'étudier l'évolution future des tendances de l'emploi.<sup>7</sup> Selon les conclusions de l'étude, le nombre d'emplois devrait passer de 185 900 en 2004 à 225 200 en 2030, dans l'hypothèse de l'expansion maximale de tous les aéroports, comme prévu par le Livre blanc sur le transport aérien. Une augmentation prévue de 237 millions de passagers (104 %) devrait se traduire par la création de 39 300 emplois nouveaux seulement (+ 21 %).

## Le Trésor abusé

Expliquant pourquoi il avait renoncé à sa proposition de remplacer la taxe passager (*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-budgétaire 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», leur seule réaction a été 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

excessivement optimiste. Ceci ne s'est en effet pas vérifié dans le passé. Comme dit précédemment, une augmentation de 30 % du nombre de passagers britanniques ne s'est traduite par une croissance de l'emploi de 3 % seulement. Il en va de même à l'étranger. L'augmentation de 78 % du trafic aérien à l'aéroport de Francfort entre 1978 et 1996 a entraîné une croissance de l'emploi de 0,6 % seulement au cours de la même période.<sup>8</sup>

Il semble que les promesses faites par les aéroports et les compagnies aériennes selon lesquelles l'expansion est synonyme de création d'emplois soient des chimères. Un certain nombre de changements contribuent à une réduction du nombre de personnes employées dans les aéroports. Les compagnies aériennes « *low-cost* » ont montré qu'il était possible de réduire le personnel de manière draconienne, tant dans les aéroports qu'à bord des avions, tout en augmentant le taux d'occupation des avions. Bien que ces chiffres ne soient pas exactement comparables, Ryanair transporte plus de 10 000 passagers par membre du personnel alors que British Airways en transporte moins de 800.<sup>9</sup> Si la concurrence contraint les compagnies aériennes traditionnelles à adopter le modèle « *low-cost* », le nombre d'emplois dans les aéroports diminuera.

On ne se rend généralement pas compte qu'il y a un parallèle entre la tendance des aéroports « *low cost* » et l'achat de billets sur Internet, l'enregistrement électronique, la tendance à l'automatisation de la manutention des bagages, ce qui permet à un même nombre d'employés dans les aéroports de

prendre en charge un nombre bien plus élevé de passagers. Le terminal 5 de l'aéroport de Heathrow a été conçu comme un terminal self-service. Neuf passagers sur dix n'y ont pas besoin de contacter des membres du personnel avant d'atteindre l'embarquement.

### **LES NOUVELLES PISTES SONT « VITALES POUR L'EMPLOI »**

par Vincent Moss, rédacteur politique

*Sunday Mirror*, le 11 janvier 2009.

*Les patrons des compagnies aériennes préviennent que 500 000 emplois nouveaux seront perdus si le gouvernement ne soutient l'expansion des aéroports...*

Il se pourrait qu'on observe à l'avenir une simplification encore plus poussée des aéroports. Les bagages seront enregistrés dès le parking. Les passagers se dirigeront directement vers la salle d'embarquement, et les contrôles de sécurité seront effectués juste avant l'embarquement. C'est le modèle Ryanair. C'est pourquoi la compagnie aérienne se plaint du projet de BAA (anciennement *British Airports Authority, propriétaire et exploitant de 6 aéroports britanniques, NdT*) de construction d'un terminal de luxe à l'aéroport de Stansted.

## **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 n'importe quel secteur, quand bien même il

s'agirait de creuser des trous inutiles dans le sol, est bienvenue.

En dehors de ce contexte cependant, dans une situation proche du plein emploi, si la population dispose d'un montant fixe à dépenser, une augmentation du nombre d'emplois dans le transport aérien implique moins d'emplois dans d'autres secteurs. Cet argument a été exposé dans une étude réalisée par *Berkeley Hanover Consulting*.<sup>10</sup> Il est également admis (*sotto voce*) par OEF.<sup>11</sup> Davantage de pilotes, de personnel de cabine, de bagagistes et de contrôleurs aériens signifie moins de médecins, d'infirmières, d'enseignants, d'éboueurs, d'employés de magasins et moins de personnel dans les *pubs*. Ceci est parfaitement acceptable économiquement, pour autant que cela reflète les préférences réelles des consommateurs quant à la manière de dépenser leur argent. Et dans la mesure où le prix des différents services traduit leur coût réel, sans subvention aucune.

La croissance économique, ou la richesse réelle par habitant, résulte d'une efficacité accrue. Ceci implique une réduction, et non pas une augmentation, du nombre d'emplois pour une production donnée. La création d'emplois dans le transport aérien ne contribuera à la croissance économique que dans la mesure où elle remplace 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 redevances d'atterrissage artificiellement peu élevées. La taxe passager est faible par comparaison à l'exonération de la taxe sur les carburants et de la TVA. Les subventions fiscales nettes dont bénéficie le transport aérien, par comparaison au transport automobile, représentent environ 9 milliards de livres sterling par an.<sup>12</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 subventionnement, 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 sentiment euphorique de faire partie d'un secteur à la pointe de l'innovation technologique. Mais maintenant que nous savons à quel point ce secteur est polluant, ces emplois ont 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, même en tenant compte de l'efficacité accrue des aéronefs.<sup>13</sup> Actuellement, chaque travailleur employé dans le transport aérien est responsable de l'émission de 200 tonnes de CO<sub>2</sub> par an en moyenne, 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 les autres secteurs économiques (approvisionnement en énergie, commerce et transports).<sup>14</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 du nombre de personnes employées dans chaque aéroport. L'AOA et OEF ont établi le tableau suivant, qu'il faudrait toutefois actualiser.<sup>15</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. Il semble logique de penser que l'AOA connaît le nombre de personnes employées dans chaque aéroport, or ce n'est pas le cas. Le plan directeur pour l'aéroport de Bristol, élaboré par l'exploitant de ce même aéroport, indique que le nombre d'emplois directs s'élevait en 2005 à 2 284 et non pas à 4 747. Le plan directeur pour l'aéroport de Birmingham indiquait en 2006 un total de 7 500 emplois, y compris certains emplois indirects, et non pas 9 071.

Dans d'autres cas, les exploitants aéroportuaires gonflent le nombre d'emplois qu'ils fournissent. 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 d'activités.

Lorsqu'est proposée la construction d'un nouvel aéroport ou lorsque sont présentés les plans d'expansion d'un aéroport existant, l'exploitant aéroportuaire prétend systématiquement que des emplois nouveaux seront créés localement. Ces prévisions ont tendance à être optimistes et doivent être considérées avec prudence.

Lorsque l'aéroport de Manchester a annoncé en 1991 vouloir construire une deuxième piste, le président du conseil d'administration de l'exploitant aéroportuaire a affirmé que ce projet entraînerait la création de 50 000 emplois.<sup>16</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 qui seraient attirées dans la région de Manchester. Il incluait par ailleurs les emplois créés par le tourisme entrant, sans tenir compte du tourisme sortant. Les médias ont continué à citer le chiffre de 50 000, tout comme d'ailleurs le directeur général de l'aéroport en 1997, après la délivrance du permis d'aménagement.<sup>17</sup>

La piste a été de fait construite et ouverte en 2001. En 2006, l'aéroport comptait 4 000 salariés de plus que dix ans auparavant. Même en ajoutant les emplois indirects et induits, dans les proportions habituelles, l'augmentation se situerait autour de 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 pour chaque aéroport. Le ministère britannique des Transports a néanmoins fini par admettre que les plans directeurs ont tendance à être excessivement optimistes quant aux prévisions du nombre de passagers. Le ministère reconnaît maintenant que ses prévisions du nombre de passagers britanniques sont inférieures à la somme totale de tous les plans directeurs parce que chaque aéroport a fait preuve d'un optimisme excessif.<sup>18</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 l'expression de leurs attentes. Les plans directeurs susciteraient**

**un scepticisme justifié s'ils étaient intitulés « Ce Que Nous Souhaitons Qu'Il Arrive Afin de Maximiser Nos Bénéfices ». En langage normal, on parlerait de « plans aéroportuaires ». Mais l'ajout du mot « directeur » implique que tout leur est subordonné et le fait de les écrire généralement avec une majuscule, comme Dieu, les fait paraître omnipotents et omniscients. Alors les organes locaux chargés de l'aménagement du territoire s'inclinent, surtout quand les plans directeurs sont assortis de promesses d'emplois nouveaux.**

**Le gouvernement britannique a par ailleurs renforcé ce processus en modifiant le système de planification de sorte que les plans régionaux et locaux doivent prendre en compte les plans directeurs.**

Les prévisions du nombre de passagers et d'emplois pour chaque aéroport sont des conjectures. Les circonstances particulières, le rapport entre les vols réguliers et les vols *charters*, l'importance des compagnies aériennes « *low-cost* » et les possibilités de création d'emplois hors de la région (British Airways, par exemple, fait entretenir ses

moteurs à Cardiff et a son assistance informatique à Bangalore en Inde) sont autant de paramètres qui rendent ces chiffres peu fiables.

Le rapport « un million de passagers supplémentaires = mille emplois nouveaux » est parfois inférieur à la réalité et plus souvent largement supérieur. Ce rapport était de 1359 emplois par million de passagers à l'aéroport d'Exeter en 2005, et retomberait, selon les prévisions, à 1 029 en 2030 ; il était de 439 à l'aéroport de Bristol, et progresserait (sic), selon les prévisions, à 454 à l'horizon 2030 ; il est prévu qu'il passerait de 376 actuellement à l'aéroport d'Édimbourg à 391 en 2030. Ces trois aéroports semblent engagés dans une course à la distinction pour inefficacité !

Annonçant la construction de la troisième piste à l'aéroport de Heathrow, le ministre britannique des Transports, Geoffrey Hoon, a déclaré : « *l'aéroport de Heathrow fournit 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 nombreux emplois nouveaux aux alentours.* » (janvier 2009).

Certains conseillers municipaux de Luton ont continué d'invoquer la règle des 1 000 emplois par million de passagers jusqu'au jour où on leur a fait observer en 2006 que, depuis dix ans, selon l'enquête annuelle sur l'emploi réalisée par le conseil municipal, ce rapport était de cent emplois par million de passagers.

Ces variations dans les prévisions d'emploi peuvent s'expliquer par le fait que ces prévisions

sont calculées pour impressionner l'opinion publique et les planificateurs. À titre d'exemple, le plan directeur provisoire de Heathrow pour 2005 <sup>19</sup> a recensé 68 400 emplois directs sur le site aéroportuaire, soit un rapport de 1 021 emplois par million de passagers. L'inspecteur du terminal 5 a néanmoins conclu que le site ne pouvait accueillir qu'un maximum de 61 500 emplois. Le plan directeur a donc prévu que, même si le nombre de passagers devait augmenter de 40% d'ici à 2015, le nombre d'emplois chuterait de 10 %. Voilà qui est bien commode !

La crainte qu'une efficacité accrue entraîne une perte d'emplois constitue une arme redoutable aux mains des partisans de l'expansion des aéroports. Lorsque des emplois sont menacés, l'ensemble des travailleurs dans les aéroports ne peuvent que souscrire à leur expansion. Le document de consultation « *Adding Capacity at Heathrow Airport* » (Accroissement de 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 porterait ce chiffre à 60 400.

La crainte d'une perte d'emplois liée aux nouvelles technologies n'est pas une raison valable pour défendre une expansion par ailleurs injustifiée. Si tel était le cas, le marché de l'emploi compterait une foultitude de charbonniers, de facteur de flèches, de charrons, de palefreniers et de postillons.

Il semble que les propriétaires des aéroports placent très haut leurs conjectures là où ils

pensent que des emplois nouveaux seront bien accueillis par la population et les collectivités locales. À Gatwick, qui connaît un taux élevé 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 de travailleurs qui alimente la demande de logements, dans une région où la préservation du caractère rural est prioritaire. Et, comme par enchantement, le plan directeur provisoire pour l'aéroport de Gatwick (octobre 2006) ne mentionne aucune création d'emplois entre 1997 et 2015, malgré une augmentation prévue du nombre de passagers, qui devrait passer de 25 à 40 millions.<sup>20</sup>

Le plan directeur pour l'aéroport de Gatwick contient une étude détaillée pour une 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 en ce qui concerne 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, se caractérisent par une rhétorique ampoulée sur le nombre d'emplois indirects, induits ou catalytiques créés dans la région. Selon le plan directeur pour l'aéroport d'Aberdeen, les 2800 emplois à l'aéroport en assurent 9 000 autres dans toute l'Écosse. Celui de l'aéroport de Birmingham affirme que « *si l'on tient compte de l'impact sur la création d'emplois indirects et induits, on estime que l'aéroport fournissait en 2006 environ 10 490 emplois*

*équivalent temps plein dans la région des West Midlands.* » Heathrow, qui compte 70 000 salariés, « *fournit plus de 100 000 emplois nouveaux dans tout le Royaume-Uni.* »

Comme nous l'avons vu, les concepts d'emploi indirect et d'emploi induit sont très suspects au plan national, mais ils le sont encore 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 locales sont liées à l'aéroport, comme les hôtels et les parkings à proximité de la plateforme aéroportuaire. Les ouvriers du bâtiment employés à l'aéroport sont certes des travailleurs locaux, mais ils n'y travaillent que temporairement. De nombreux emplois indirects seront néanmoins situés dans d'autres régions du Royaume-Uni, voire à l'étranger, bien qu'ils ne soient pas repris dans des statistiques de l'emploi dignes de ce nom. La demande en carburant pour les avions 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. Les boutiques des aéroports ne sont pas réputées pour vendre des produits locaux.

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 en préparation à l'élaboration du Livre blanc de 2003, la société



de consultance Halcrow a répertorié diverses études antérieures qui avaient calculé le taux d'emploi indirect, c'est-à-dire le nombre d'emplois locaux indirects pour chaque emploi direct dans les aéroports. Les chiffres varient entre 0,2 pour l'aéroport de Newcastle et 0,45 pour l'aéroport de Stansted. La moyenne était de 0,3.<sup>21</sup> Mais toutes ces études avaient été commandées par le lobby du transport aérien.

*Il est indéniable que les investissements sont créateurs d'emplois. Mais l'argument de l'emploi est utilisé pour justifier tout et son contraire. En cas de récession, les initiatives en faveur de l'emploi acquièrent une valeur politique d'autant plus importante. Des projets qui auraient été refusés en période de prospérité par les planificateurs ou les politiques trouvent subitement preneur. Quiconque s'opposerait à ces projets, si loufoques soient-ils, serait aussitôt taxé de réactionnaire antisocial.*

*Mais la presse ne pose que très rarement la question essentielle : quel crédit accorder à ces promesses ? Qu'il s'agisse de la conclusion d'un nouveau contrat militaire, de la construction d'un hypermarché, d'une route ou d'un aéroport, les médias répètent inlassablement le nombre d'emplois annoncé sans le remettre en question. Ils ne creusent que rarement l'information qu'ils relatent pour s'assurer du bien-fondé de ces affirmations.*

*George Monbiot, « The Guardian », le 1<sup>er</sup> avril 2008.*

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 le boulanger à qui il donne du travail se trouve 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 la proportion d'emplois régionaux induits.<sup>22</sup> L'étude 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, vu que même le ministère britannique des Transports admettait la difficulté d'établir ce chiffre avec précision.

## **Les emplois locaux induits**

Comme nous l'avons vu, l'emploi induit est un

## LES AÉROPORTS ATTIRENT- ILS LES ENTREPRISES ?

---

Les sociétés aéroportuaires aiment parler des emplois catalytiques. Ce terme long, obscur et savant ne peut que convaincre. Il signifie que les aéroports agissent comme catalyseurs (comme dans une réaction chimique) et attirent les entreprises près d'eux. L'emploi catalytique repose sur le principe du jeu de « bataille » aux cartes. Les entreprises attirées à proximité des aéroports viennent d'une autre région qui perdra par conséquent des emplois. Il est aussi quelque peu obsolète : les communications électroniques et la téléconférence font que le transport aérien n'est plus aussi indispensable aux activités commerciales.

Une étude universitaire fondamentale sur le sujet, bien que portant sur le transport routier, a été commandée par le ministère des Transports au professeur Ronald W. McQuaid et à ses collègues du *Transport Research Institute* de l'université Napier d'Édimbourg.<sup>23</sup> Cette étude fait apparaître qu' « *il existe une vaste somme de connaissances remontant au 19<sup>ème</sup> siècle qui décrit le rôle des transports dans le choix du lieu d'implantation des entreprises [...]. Il ressort de cette première analyse que, si le transport est un facteur qui intervient dans le choix du lieu 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. [...].*

*Les éléments disponibles donnent à penser que le transport est une condition nécessaire, mais non suffisante, du choix du lieu d'implantation d'une entreprise. Il apparaît que*

*d'autres facteurs, comme les qualifications et/ou le coût de la main-d'œuvre, la qualité de l'environnement local et le coût des locaux sont aussi importants, voire plus importants, lorsqu'ils sont considérés séparément. Il ressort également des travaux de recherche que le climat, le contexte commercial et les aides publiques sont de nature à attirer les entreprises [...]. Les coûts de transport ne représentent habituellement qu'une faible part des coûts totaux des entreprises, généralement moins de 5 %. Il est donc peu probable que les améliorations apportées aux infrastructures de transport contribuent à réduire considérablement les coûts des entreprises. »*

L'Office pour le développement régional du Sud-Ouest de l'Angleterre a chargé la société de consultance EKOS de réaliser une évaluation économique des aéroports régionaux de l'Ouest de l'Angleterre. Il ressort de leur rapport, publié en décembre 2007, que « *la relation entre les secteurs à forte croissance dans la région et le transport aérien semble faible. Le transport aérien n'est pas forcément une condition préalable à la croissance économique* ».

Une enquête effectuée en 1998 auprès des fonctionnaires locaux chargés du développement économique conclut que la disponibilité d'une main-d'œuvre qualifiée et de terrains appropriés ont une importance égale ou supérieure au transport pour attirer les investissements extérieurs.<sup>24</sup>

Les partisans du développement du transport aérien citent plusieurs enquêtes menées auprès des entreprises, selon lesquelles la qualité des communications ou la proximité d'un aéroport sont des éléments déterminants dans le choix

du lieu d'implantation des entreprises. L'une des études les plus souvent citées est l'étude sur l'attractivité des villes européennes (*European Cities Monitor*), réalisée annuellement par la société immobilière *Cushman & Wakefield*.<sup>25</sup> À titre d'exemple, le ministère britannique des Transports, au cours de la phase de consultation relative à l'expansion 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 dans le choix du lieu d'implantation et que 58% des entreprises estiment que l'accessibilité aux marchés et aux clients est primordiale.* » 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 le '*European Cities Monitor*' ».

*Il y a presque dix fois plus d'entreprises au Royaume-Uni qui sont favorables à la construction d'une ligne ferroviaire à grande vitesse entre Londres et le nord du pays que d'entreprises partisans de l'expansion de l'aéroport de Heathrow.*

*Seules 4 % des entreprises britanniques interrogées pensent profiter de l'expansion de l'aéroport 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)

réalisée auprès de 500 cadres supérieurs dans toute l'Europe. 53 % d'entre eux (52 % en 2007) classaient en effet les moyens de communication avec d'autres villes et au niveau international 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 » incluaient les trains et les autoroutes !

Si l'on se réfère exclusivement aux entreprises du 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 sont citées que par 30 % des personnes interrogées (22 % en 2007)<sup>26</sup>, après sept autres facteurs considérés comme plus déterminants. Cette enquête n'est pas citée par les partisans du développement du transport aérien.

OMIS est une importante société de consultance 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. Les 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'elles exercent sur les entreprises. Manchester, Glasgow et Leeds étaient préférées à Londres. L'enquête

Ce document se fondait sur une enquête

précédente, réalisée en 2003, plaçait Leeds (qui ne dispose que d'un aéroport modeste) en tête des villes les plus attrayantes pour les entreprises.<sup>27</sup>

Les plus gros investissements japonais 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 peut-être de Swindon) n'est proche d'un aéroport qui assure des liaisons avec le Japon.

Le secteur du transport aérien, tout comme le Livre blanc sur le transport aérien, fait grand cas des investissements entrants. John Whitelegg répond à cet argument : « *Les données pour le Royaume-Uni indiquent que les montants investis par les sociétés britanniques à l'étranger sont plus élevés que les investissements étrangers au Royaume-Uni. S'il existe un lien entre les investissements étrangers et l'amélioration de l'accessibilité liée aux services aériens internationaux (comme le prétend le secteur du transport aérien), celui-ci est défavorable au Royaume-Uni et contribue à une sortie nette de capitaux. Plus simplement dit, des emplois potentiels au Royaume-Uni sont sacrifiés aux avantages dérivés des investissements réalisés à l'étranger. S'il n'entre pas dans nos intentions de prétendre que cette perte d'emplois et cette sortie nette de capitaux devraient être imputées au transport aérien, nous tenons à remettre en question la logique du secteur aérien lui-même qui affirme le contraire. Les investissements*

*entrants ne sauraient être revendiqués comme un bienfait découlant des aéroports ou de l'aviation. S'ils sont revendiqués comme tels, il convient alors d'accorder la même importance au passif du bilan.*

*Or ce bilan fait apparaître un déficit net considérable [...], environ 38 milliards de livres sterling par an.<sup>28</sup>*

*Et ce déficit net a pour corollaire une perte d'emplois. Si l'on admet que le coût de création d'un emploi au Royaume-Uni se chiffre à environ 23 000 livres sterling (National Audit Office, 1999), cette sortie de capitaux représente une perte de 1,65 millions d'emplois par an pendant cinq ans [...]. Cette perte d'emplois est facilitée par le développement des services aériens et de l'aviation. »<sup>29</sup>*

## DES PSEUDO-ENQUÊTES

Le ministère britannique des Transports, dans son rapport intermédiaire de 2006 sur le 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 dans le choix 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>30</sup> Tout institut de sondage qui se respecte ne manquerait pas de considérer que ce taux de réponse de 2,75 % est exceptionnellement bas et ouvre largement la porte aux distorsions. 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 6 000.

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 consortium de compagnies aériennes et d'aéroports et de VisitBritain ((office national du tourisme de G-B – NdT), 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 intermédiaire sur le Livre blanc sur le transport aérien.* » Avec une telle

introduction, il est particulièrement significatif que 5835 sociétés ne se sont pas donné la peine de répondre. On pourrait tirer une conclusion à l'opposé des affirmations d'OEF et du ministère des Transports, à savoir que plus de 97 % des entreprises jugent 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 *City of London Corporation* et publié en 2008 se fonde également sur une pseudo-enquête. Sur la base d'une enquête réalisée auprès d'entreprises situées à Londres, ce rapport soutient que le transport aérien est important 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 l'aéroport de Heathrow.

À l'aéroport de Prestwick, *SQW Consulting* a récemment publié une étude<sup>31</sup>, à la demande du Conseil du South Ayrshire et de *Scottish Enterprise* (organisme pour le développement économique en Écosse – NdT), selon laquelle 66 % des entreprises utilisent l'aéroport pour des voyages d'affaires. Plus de 1 000 questionnaires ont été expédiés par la poste, et l'enquête a été envoyée par courrier électronique à tous les membres de la chambre de commerce. Seuls 174 questionnaires complétés ont été renvoyés par les entreprises les plus susceptibles d'y répondre. À supposer que les entreprises qui n'ont pas pris la peine d'y répondre ne se sentent pas concernées par l'aéroport, la proportion des entreprises qui utilisent l'aéroport est largement inférieure à 10%.

## LA ROUTE À DOUBLE 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 aux transports ne profiteront à l'économie locale ou régionale qu'à un seul bout de la route. Les routes sont à double sens, et, dans certaines circonstances, ce sont d'autres régions, concurrentes, qui profiteront des retombées. »<sup>32</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 double sens vaut aussi pour l'expansion de la capacité du transport aérien au Royaume-Uni. »<sup>33</sup>

Une entreprise locale peut donc ne plus se contenter de satisfaire la demande locale si le développement d'un aéroport local permet de faire venir par avion des produits à moindre coût en provenance d'une autre région où ils sont produits en série.

Cependant, le plaidoyer en faveur des projets d'expansion des aéroports invoque généralement l'amélioration des communications au service des hommes et femmes d'affaires. Mais il s'agit aussi d'une route à double sens. Il est probable que l'expansion des aéroports britanniques et la multiplication des destinations faciliteront l'installation d'usines ou de centres d'appels à l'étranger, dans des pays comme la Chine ou l'Inde, entraînant par conséquent une perte d'emplois au Royaume-Uni.

Les cadres d'une entreprise du « *Furthershire* » fabriquant, disons, des biscuits peuvent aisément s'imaginer que l'ouverture d'un nouvel aéroport ou l'expansion d'un aéroport existant leur permettra de parcourir le monde

pour vanter les qualités des biscuits du « *Furthershire* ». Et que les acheteurs étrangers seront incités à venir au « *Furthershire* » pour y goûter aux charmes du climat et aux délices de sa gastronomie et pour y passer des grosses commandes de biscuits.

Il est plus difficile d'imaginer, en revanche, bien que la probabilité soit quasi identique, que l'aéroport permettra aux commerciaux d'entreprises de fabrication de biscuits françaises, allemandes, italiennes ou autres de se rendre en avion au Royaume-Uni, de s'emparer du marché et de contraindre la bonne vieille « *Furthershire Biscuits Ltd* » à cesser ses activités. Comme les routes, les liaisons aériennes sont à double 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 des vols réguliers que vers 16 destinations, dont deux seulement quotidiennement (Belfast et Dublin). Huit d'entre elles sont des destinations touristiques (comme Tenerife), qui ne sont a priori pas fréquentées par des hommes et femmes d'affaires. Quatre liaisons ont pour destination la Pologne. Il est évident que ces liaisons sont utilisées essentiellement par des travailleurs migrants, ce qui se situe à l'exact opposé de l'intention de créer des emplois pour la population locale.

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 hommes et femmes d'affaires.

L'aéroport de Manston, rebaptisé *Kent International Airport*, en est un autre exemple. En dehors des vols charter, cet aéroport n'assure qu'une liaison avec Majorque, le vendredi, pendant l'été, et avec la Grande Canarie, le mardi, et uniquement au mois d'août. Mais l'espoir vit éternellement. Le plan directeur de l'aéroport de Manston, publié en octobre 2008, prévoit un transit de 6 millions de passagers par an à l'horizon 2033 (sic) et un total de 7 500 emplois.

## LE DÉFICIT D'EMPLOIS DANS LE TOURISME

---

Le fait que le nombre de Britanniques qui se rendent en avion à l'étranger pour y passer leurs vacances est supérieur au nombre d'étrangers qui viennent au Royaume-Uni a pour conséquence une énorme perte d'emplois dans ce pays. Toutes les régions du pays en font les frais. Le Royaume-Uni enregistre actuellement un déficit touristique de 19 milliards de livres sterling par an<sup>34</sup>. Les entrées et les sorties de touristes par train et par ferry sont prises en compte. Le déficit touristique imputable au transport aérien se chiffre 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>35</sup> On peut donc 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 ou une femme d'affaires pragmatique pourrait alléguer que la création d'un emploi ne se résume pas au salaire versé au

travailleur, mais comprend aussi un montant à peu près équivalent en frais généraux, notamment pour les locaux et pour l'équipement. Mais comme la mise à disposition de locaux et d'équipement peut également se traduire en emplois nouveaux, cette perte d'environ 900 000 emplois reste une estimation correcte, en partant de l'hypothèse (il s'agit d'un concept statistique et non d'une situation probable) que ces personnes dépensent le même montant si elles passent leurs vacances au Royaume-Uni.

Nous répétons qu'il s'agit d'un exercice statistique et non pas d'un jugement moral. On ne saurait 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 pour comptabiliser le nombre d'emplois créés par le transport aérien, il faut tenir compte des pertes d'emploi provoquées par ce secteur.

Autrement dit, il n'y a rien de mal à ce que les gens veuillent consommer davantage de bananes et moins de pommes anglaises. Ceci ne signifie rien de plus qu'une légère modification du taux de change, de sorte que le Royaume-Uni doit vendre davantage de gadgets ou de produits financiers dérivés afin de payer les bananes supplémentaires. Du point de vue de l'emploi, le nombre d'emplois perdus dans les vergers britanniques et le nombre d'emplois créés dans les bananeraies à l'étranger relèvent de la statistique pure et simple. Les producteurs de bananes, à la différence du lobby 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 a trait à l'impact de la croissance continue des vols touristiques sur le changement climatique ; l'autre tient au fait que le grand nombre de Britanniques voyageant à l'étranger et leur tendance à y faire des séjours de courte durée sont rendus possibles par les importantes subventions à caractère fiscal dont bénéficie le transport aérien : exonérations de la taxe sur les carburants et de la TVA (qui ne sont que partiellement contrebalancées par la taxe passager). Mais ces questions sortent du cadre d'une étude sur l'emploi.

Les prévisions officielles du nombre actuel et futur de touristes entrants et sortants ont été publiées en janvier 2009.<sup>36</sup> Des données extraites du tableau principal figurent page suivante. Ce tableau part de l'hypothèse que des nouvelles pistes seront construites à l'aéroport de Heathrow et à l'aéroport de Stansted, « à capacité limitée » signifie que le développement de l'aéroport est 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 aller-retour.

Plusieurs faits ressortent de ce tableau :

- La colonne de droite indique qu'il y a eu en 2005 83 millions de vols touristiques au départ du Royaume-Uni de plus que de vols touristiques en provenance de l'étranger. Les voyages touristiques de Britanniques à l'étranger ont donc dépassé de 41,5 millions les voyages touristiques des étrangers à destination du Royaume-Uni ;
- Cette situation risque d'empirer avec les

projets de développement du transport aérien du gouvernement. Le déficit touristique du Royaume-Uni en vols aller-retour devrait s'élever à 60 millions en 2015 et à 88,5 millions à l'horizon 2030 (ces chiffres sont nettement plus mauvais que les prévisions de novembre 2007) ;

- À l'aéroport de Heathrow, les passagers de tourisme sont actuellement plus nombreux que les passagers d'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 de tourisme devrait grimper à 59 millions. Les touristes britanniques sortants devraient être quasiment trois fois plus nombreux que les touristes entrants ;
- L'aéroport de Gatwick reste synonyme de vacances familiales au bord de la mer et il y passe six fois plus de passagers de tourisme que de passagers d'affaires. Les Britanniques se rendant à l'étranger y sont quatre fois plus nombreux que les touristes étrangers ;
- L'aéroport de Stansted est aussi un aéroport de tourisme plutôt qu'un aéroport d'affaires. Le déficit touristique à l'aéroport de Stansted en vols aller-retour se chiffre actuellement à 3 millions. La construction d'une deuxième piste devrait porter ce déficit à 8,5 millions de vols aller-retour. L'extension de l'aéroport de Stansted devrait, selon la même règle de calcul, provoquer la perte de 120 000 emplois au Royaume-Uni, par suite des dépenses effectuées par les Britanniques à l'étranger <sup>37</sup> : incomparablement plus que l'augmentation de l'emploi dans le secteur aérien qui résulte de l'expansion d'un aéroport.



**NOMBRE DE PASSAGERS PAR TERMINAL À CAPACITÉ LIMITÉE, PAR MOTIF DE DÉPLACEMENT ET PAR AN (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 DES EMPLOIS

---

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

Toute augmentation du nombre d'emplois dans le transport aérien doit être resituée dans ce contexte. Comme dit précédemment, l'AOA a commandé à *York Aviation* une étude qui a révélé que la création de 39 000 emplois directs dans les aéroports suffirait à assurer le doublement du nombre de passagers d'ici à 2030.

**Il est par conséquent probable que la politique menée par le gouvernement entraînera une perte supplémentaire de 860 000 emplois au Royaume-Uni d'ici à 2030, parce que les Britanniques iront dépenser leur argent à l'étranger plutôt que dans leur propre pays. Cela représente une perte moyenne de 3 500 emplois par mois, chaque mois, année après année.**

Il est bien possible que le transport aérien profite au Royaume-Uni en ce sens qu'il permet aux Britanniques de parcourir le monde et de profiter du soleil. Il est aussi bien possible que le transport aérien soit un désastre en raison de sa contribution croissante au changement climatique. Mais il est certain qu'il ne crée pas de nouveaux emplois au Royaume-Uni.

Il crée des emplois à Alicante, à Antigua et à Athènes ; il crée des emplois à Bangkok, à Cancún et à Corfou ; il crée des emplois à Faro, à Ibiza, à Larnaca et à Orlando ; il crée des emplois à Palma, à Phuket et à Prague. Mais il fait perdre des emplois en Grande-Bretagne.

### LE CANULAR DU LOBBY AÉRIEN

Le lobby du transport aérien « *Flying Matters* » a publié le 3 décembre 2008 un communiqué de presse dans le but manifeste de peser sur la décision relative à l'expansion de l'aéroport de Heathrow.

Ce communiqué était intitulé : « **Renoncer à construire de nouvelles pistes coûterait un demi-million d'emplois nouveaux** ». Le texte disait 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'an dernier à 82 millions en 2030 [...]. La croissance du nombre de visiteurs en provenance de l'étranger [...] devrait générer quelque 500 000 emplois nouveaux à l'horizon 2030.* »

Ces chiffres semblent exagérés, notamment 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 avion en provenance de l'étranger pour affaires ou à des fins de loisirs passeront de 24 millions en 2005 à 44,5 millions en 2030.

Mais, surtout, compter le nombre de touristes entrants et omettre de compter le nombre de touristes sortants est une ineptie statistique. 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 justifié l'approche suivie dans la présente étude.

## ANNEXE : L'IMPACT RÉGIONAL

[http://www.foe.co.uk/resource/briefings/regional\\_tourism\\_deficit.pdf](http://www.foe.co.uk/resource/briefings/regional_tourism_deficit.pdf).

Une étude novatrice sur le coût des déficits touristiques régionaux 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 indiquées 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)	Pertes 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
Pays de 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>

<sup>40</sup> *Why airport expansion is bad for regional economies.* Friends of the Earth, 2005,

Appliquant la même règle selon laquelle le salaire moyen dans le secteur du tourisme au Royaume-Uni se chiffre à 19 000 livres sterling par an, la colonne B indique la perte d'emplois actuelle dans le secteur du tourisme, par région, qui est imputable au transport aérien.

La colonne C indique 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 : si on voulait les inclure dans les emplois des aéroports, il faudrait également les faire figurer dans les chiffres du secteur du tourisme au Royaume-Uni (et si le secteur du tourisme disposait d'un lobby aussi puissant que celui du transport aérien, nous serions occupés à rajouter les emplois indirects et induits qu'il fournit).

La colonne D (B moins C) fait apparaître la perte nette d'emplois que subit actuellement chaque région à cause du transport aérien. Les totaux sont inférieurs aux chiffres cités précédemment 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. Il y a bien plus d'emplois créés dans les hôtels, les cafés, les golfs, etc. en Espagne, en Italie, en Grèce, en Floride, etc. - et donc perdus au Royaume-Uni - qu'il n'y a d'emplois dans les aéroports et les compagnies aériennes au Royaume-Uni.

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. En supposant que le développement du transport aérien soit réparti

uniformément entre toutes les régions, le nombre d'emplois perdus dans chaque région serait doublé.

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

Il faut ensuite évaluer le nombre d'emplois nouveaux créés dans chaque région par le doublement du trafic aérien. Si on part du principe que l'augmentation de 21 % de l'emploi direct dans les aéroports, comme suggéré par l'AOA, intervient proportionnellement dans chaque région, il suffit de déduire les chiffres de la colonne F qui représentent 21 % des montants de la colonne C.

Nous arrivons donc à la colonne G, une approximation de la perte nette d'emplois dans chaque région à laquelle on peut s'attendre en raison de la volonté politique de doubler les chiffres du transport aérien au Royaume-Uni.

---

41 *Idem* note 9.

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

Région	Perte d'emplois nouveaux par région d'ici à 2030	Création d'emplois directs nouveaux 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>Pays de 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*. Airport Watch, 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 l'impact économique et social des aéroports : *The Economic and Social Impact 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> *UK Air Passenger Demand and CO2 Forecasts*, ministère britannique des Transports, janvier 2009. Le chiffre de 450 millions tient compte du relèvement des taux de la taxe passager annoncé 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>6</sup> *Fallible Forecasts*. Airport Watch, 2008.
- <sup>7</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>8</sup> Friends of the Earth, Birmingham.
- <sup>9</sup> Sur la base des chiffres tirés de leurs rapports annuels.
- <sup>10</sup> *The Impacts of Future Aviation Growth in the UK*, Berkeley Hanover Consulting, 2000.
- <sup>11</sup> Voir note 1.
- <sup>12</sup> *The Hidden Cost of Flying*. Sewill, 2003. Le Trésor britannique admet que la non-perception d'une taxe sur les carburants et de la 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>13</sup> Voir note 7.
- <sup>14</sup> [www.defra.gov.uk/environment/statistics/globalatmos/gagccukem.htm](http://www.defra.gov.uk/environment/statistics/globalatmos/gagccukem.htm).
- <sup>15</sup> Voir note 2.
- <sup>16</sup> [www.gmpte.com/upload/library/met\\_south.pdf](http://www.gmpte.com/upload/library/met_south.pdf).
- <sup>17</sup> Rapport de presse, 16 janvier 1997.
- <sup>18</sup> *Idem* note 7. Voir page 55.
- <sup>19</sup> [www.baa.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/LHRInterimMasterPlan.pdf](http://www.baa.com/assets/B2CPortal/Static%20Files/LHRInterimMasterPlan.pdf).
- <sup>20</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>21</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>22</sup> *Framework for the Evaluation of Regeneration Projects and Programmes*, Trésor britannique, 1995.
- <sup>23</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>24</sup> *Transport Links and the Economy*. Automobile Association and Confederation of British Industry, 1998.
- <sup>25</sup> *European Cities Monitor*. Cushman & Wakefield, 2008, [www.cushwake.com/cwglobal/jsp/kcRegisterLogin.jsp?documentURL=/cwglobal/docviewer/2008\\_European\\_Cities\\_Monitor.pdf?id](http://www.cushwake.com/cwglobal/jsp/kcRegisterLogin.jsp?documentURL=/cwglobal/docviewer/2008_European_Cities_Monitor.pdf?id)

---

[=c20100017p&repositoryKey=CoreRepository&itemDesc=document&cid=c17500010p&crep=Core&cdesc=binaryPubContent&Country=GLOBAL&Language=FR](#)

<sup>26</sup> *UK Cities Monitor 2008* (voir note 27).

<sup>27</sup> OMIS, 2006. *Britain's Best Cities 2005-2006*.

<sup>28</sup> Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement (CNUCED). Rapport sur les investissements dans le monde, 2002 : « sociétés transnationales et compétitivité à l'exportation », septembre 2002.

<sup>29</sup> *The Economics of Aviation: a North West England perspective*. John Whitelegg, avril 2003.

<sup>30</sup> *Idem* note 1.

<sup>31</sup> [www.sqw.co.uk/file\\_download/129](http://www.sqw.co.uk/file_download/129).

<sup>32</sup> Stationery Office.

<sup>33</sup> Predict and Decide, 2006.

<sup>34</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>35</sup> Salaire brut des employés des secteurs de l'hôtellerie, de la restauration, des loisirs, de la culture et des sports. ONS, 2008.

<sup>36</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>37</sup> 5,5 millions divisés par 41,5 millions, multiplié par 900 000.

---

## **Airport jobs- false hopes, cruel hoax**

Published by: Aviation Environment Federation, Broken Wharf House  
2 Broken Wharf - London EC4V 3DT - © March 2009

## **Banen in luchthavens, valse hoop, wrange ontuchtering**

Oorspronkelijke publicatie: Aviation Environment Federation, Broken Wharf House  
2 Broken Wharf - London EC4V 3DT - © March 2009  
**Nederlandse versie door Air Libre Brussel v.z.w.,**  
**Vijf Bunderlaan 35 - 1150 Brussel**  
**[www.bruairlibre.be](http://www.bruairlibre.be)**

## **Emplois dans les aéroports: faux espoirs et cruel canular**

Publication originale: Aviation Environment Federation, Broken Wharf House  
2 Broken Wharf - London EC4V 3DT - © March 2009  
**Adaptation française par Bruxelles Air Libre Brussel a.s.b.l.**  
**rue des Cinq Bonniers 35 - 1150 Bruxelles**  
**[www.bruairlibre.be](http://www.bruairlibre.be)**

