

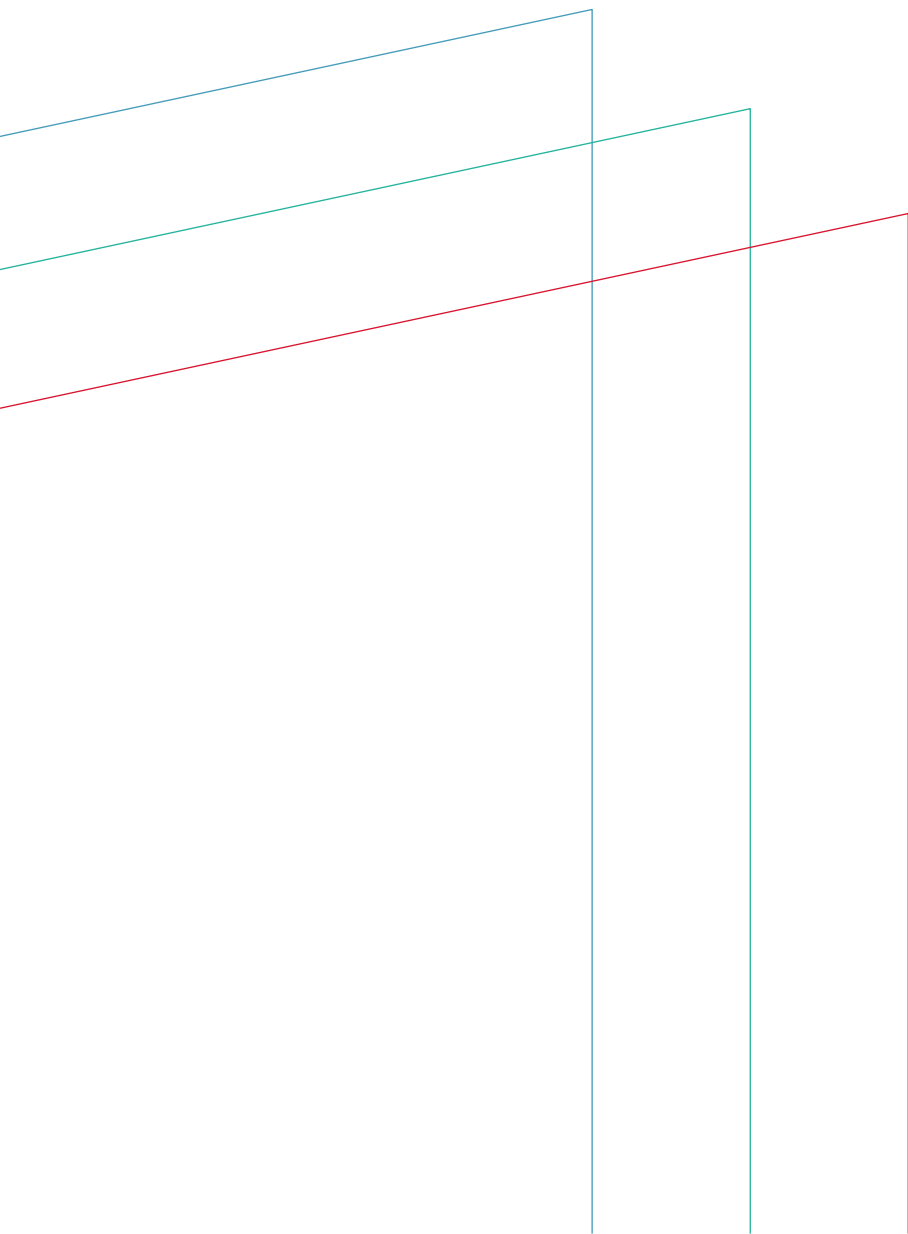


NEW
ECONOMICS
FOUNDATION

PERTE D'ALTITUDE

L'ECONOMIE DU TRANSPORT
AERIEN EN GRANDE-BRETAGNE

DR ALEX CHAPMAN



SOMMAIRE

RÉSUMÉ EXÉCUTIF	2
1. INTRODUCTION	5
1.1 EXAMENS ANTÉRIEURS DE L'ÉCONOMIE DU TRANSPORT AÉRIEN	5
1.2 CHAMP D'APPLICATION DE LA RECHERCHE ET QUESTIONS	7
2. TROUVER LE POINT CENTRAL - L'EMPREINTE OU L'IMPACT MARGINAL	8
3. L'EMPREINTE DU TRANSPORT AERIEN SUR L'ECONOMIE BRITANNIQUE	10
3.1 AUGMENTATION DU TRANSPORT AÉRIEN ET DE LA CONSOMMATION DE VOYAGES INTERNATIONAUX	10
3.2 EMPLOIS, SALAIRES ET PIB	11
3.3 TRANSPORT AÉRIEN CONSOMMATEUR	15
3.4 ÉQUITÉ ET BIEN-ÊTRE	19
3.5 STAGNATION DU TOURISME INTÉRIEUR	19
3.6 INÉGALITÉ RÉGIONALE DES FLUX TOURISTIQUES	22
3.7 TENDANCES MACROÉCONOMIQUES	22
4. L'IMPACT ÉCONOMIQUE MARGINAL DE LA CROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN	25
4.1 COMPRENDRE LA CAUSALITÉ DANS LA RELATION ENTRE LE TRANSPORT AÉRIEN CROISSANCE ET CROISSANCE ÉCONOMIQUE	25
4.2 DES PREUVES RÉCENTES DU LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ AÉRIENNE ET L'AUGMENTATION DU NOMBRE DE PASSAGERS. CROISSANCE ÉCONOMIQUE	26
4.3 DIMINUTION DU RENDEMENT ÉCONOMIQUE DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DE TRANSPORT AÉRIEN	27
5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS	31
5.1 RECOMMANDATIONS	31
ANNEXE A	33

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Tes inconvénients environnementaux de la croissance du nombre de vols sont importants.

Le secteur n'a pas

Il n'existe pas de solution technologique à court terme pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre ; à moyen et à long terme, une grande incertitude subsiste quant au rythme de réduction des émissions réalisable. Tous les scénarios publiés par des parties prenantes telles que la commission sur le changement climatique, le ministère des transports (DfT) et les organismes du secteur du transport aérien, suggèrent que la croissance future du trafic aérien nécessiterait l'utilisation de technologies de captage du carbone coûteuses et non éprouvées.

Malgré ces risques, le gouvernement continue d'accorder un soutien conditionnel à la croissance de la capacité aérienne en partant du principe (souvent tacite) que les avantages économiques l'emportent sur les effets négatifs et les risques futurs.

Toutefois, les hypothèses économiques qui sous-tendent cette position en faveur de la croissance sont dépassées et ne sont plus valables.

n'ont pas été révisées depuis plusieurs années.

Compte tenu de l'urgence et de l'ampleur du risque climatique, il est impératif que les preuves et l'équilibre relatif des incidences économiques et environnementales de la croissance du transport aérien soient actualisés et constamment réexaminés.

Ce rapport montre que, depuis le dernier examen approfondi de l'impact économique des mesures de lutte contre la pauvreté, le gouvernement n'a cessé de se pencher sur la question.

du transport aérien en 2012, les tendances dans le secteur du transport aérien britannique ont changé de manière spectaculaire.

Contrairement aux attentes, la croissance du nombre de passagers d'affaires a effectivement cessé et les nouveaux passagers proviennent désormais exclusivement du marché des loisirs. En particulier, la croissance du nombre de passagers a

PERTE D'ALTITUDE

L'ECONOMIE DU TRANSPORT

AERIEN EN GRANDE-

BRETAGNE été tirée par les riches résidents britanniques plutôt que par les touristes étrangers ou les personnes à faible revenu. Les premières données suggèrent que la pandémie a accéléré cette tendance. Ce rapport examine les données actuelles sur l'impact de la croissance du transport aérien dans quatre domaines économiques essentiels : le bien-être, l'emploi et les salaires, le tourisme et les aspects plus larges de la croissance économique, de la productivité des entreprises et du commerce.

L'**impact sur le bien-être** d'un large accès aux voyages internationaux (c'est-à-dire les expériences et les relations qu'il permet), bien que difficile à quantifier, apporte des avantages sociaux aux résidents britanniques. En tant qu'argument en faveur d'une augmentation de la capacité aérienne au Royaume-Uni, l'argument du bien-être est toutefois affaibli par les éléments suivants

La part de la nouvelle capacité qui est généralement accaparée par un petit groupe aisé de la population britannique alors que, chaque année, environ la moitié des résidents britanniques ne volent pas du tout. En outre, l'avantage social doit maintenant être compensé par les pertes de bien-être résultant de dommages environnementaux plus importants ; ces pertes sont substantielles, comme l'a montré le NEF dans des travaux antérieurs.¹ La croissance du trafic aérien implique un transfert important de bien-être de la majorité, qui souffre des effets néfastes des émissions de gaz à effet de serre, du bruit et de la réduction de la qualité de l'air, vers une minorité aisée de grands voyageurs.

Les discours sur la **création d'emplois** dans le transport aérien confondent souvent l'empreinte actuelle de l'aviation avec les mérites relatifs de la croissance. En tant que secteur, le transport aérien soutient un grand nombre d'emplois britanniques, mais le nombre d'emplois créés par la croissance a diminué au fil du temps. Le secteur est, en fait, elle est l'un des plus mauvais créateurs d'emplois de l'économie par livre de recettes. Elle a réussi à augmenter sa productivité grâce à l'automatisation et aux économies d'efficacité, à tel point que l'augmentation rapide du nombre de passagers observée entre 2015 et 2019 n'a pas suffi à ramener l'emploi direct à son niveau record d'avant la crise financière de 2007.

La croissance de la productivité dans le transport aérien ne s'est pas traduite par une augmentation des salaires ; après prise en compte de l'inflation, les salaires dans le transport aérien étaient nettement inférieurs en 2022 à ce qu'ils étaient en 2006. Cette compression des salaires a été ressentie exclusivement par les travailleurs aux salaires moyens et inférieurs, les salaires réels au sommet ayant connu une croissance en termes réels. Dans l'ensemble, entre 2008 et 2022, le transport aérien a connu la plus forte baisse de salaire en termes réels de tous les secteurs en Grande-Bretagne, ce qui a aggravé le problème plus général de la stagnation des salaires dans le pays. Les gains de productivité ont profité aux salariés les mieux payés et aux actionnaires.

Deux décennies de preuves confirment aujourd'hui que la croissance du transport aérien va à l'encontre des intérêts de **l'industrie touristique nationale du Royaume-Uni**. Bien que la pandémie ait déclenché un sursis, avant la fermeture, les dépenses touristiques intérieures avaient stagné et les flux de liquidités étaient plutôt dirigés vers l'étranger, les habitudes de dépenses des ménages s'orientant vers les vacances à l'étranger. L'effet national net est un déficit important des dépenses de voyage qui contribue au déficit global de la balance courante du Royaume-Uni. Bien que l'on puisse affirmer qu'une partie des liquidités qui quittent le Royaume-Uni par le biais du tourisme émetteur peut revenir sous forme d'investissements directs étrangers (IDE) et de prêts, il est peu probable que les tendances décrites soient positives pour la santé de l'économie britannique et de sa monnaie.

Ce diagnostic négatif est renforcé par la dynamique régionale des flux de dépenses touristiques. Londres et le Sud-Est enregistrent un excédent de dépenses de voyage grâce à la part du lion qu'ils reçoivent des dépenses des touristes étrangers. Les régions plus vastes (et en moyenne plus pauvres) du Royaume-Uni ont vu leurs déficits déjà importants en matière de dépenses de voyage se creuser rapidement.

Pour aggraver cette tendance, les liquidités qui reviennent au Royaume-Uni sous forme d'IDE se concentrent aussi fortement à Londres et dans le Sud-Est. La dynamique actuelle du transport aérien britannique va probablement à l'encontre du programme de nivellement du gouvernement et des objectifs du tourisme intérieur, mais cette dynamique est activement encouragée par la politique fiscale du gouvernement, qui offre un avantage concurrentiel aux vacanciers étrangers.

La dernière dimension fondamentale de l'interaction du transport aérien avec l'économie est son impact sur des **processus commerciaux plus larges** tels que le commerce, l'investissement, la productivité et, en fin de compte, la croissance du produit intérieur brut (PIB). Les partisans du secteur ont Depuis longtemps, on affirme que la croissance de la connectivité aérienne - et des passagers d'affaires utilisant cette connectivité - entraîne l'amélioration de divers indicateurs macroéconomiques. Contrairement à l'hypothèse dominante qui sous-tend les récits politiques et sectoriels, nous ne trouvons pas de preuves solides de ce lien dans la Grande-Bretagne contemporaine.

L'étude montre clairement que dans les pays les moins développés et les moins connectés, l'air est plus difficile à respirer que dans les autres pays. la croissance des capacités peut être un moteur causal de la croissance économique. Cette relation semble également se vérifier

pour les pays ayant un fort penchant pour le tourisme entrant, comme les destinations méditerranéennes de l'Europe. Mais dans un pays comme le Royaume-Uni, qui est déjà l'un des mieux connectés au monde, et qui connaît une forte croissance du tourisme, la tendance est à la hausse.

En ce qui concerne le tourisme émetteur, les arguments en faveur de la croissance semblent reposer presque entièrement sur la présence de passagers de l'aviation d'affaires. La croissance nette du nombre de passagers d'affaires ayant effectivement cessé, les avantages macroéconomiques de l'augmentation de la capacité aérienne britannique semblent avoir diminué.

À l'appui de cette proposition, un nombre limité d'études universitaires, résumées dans le présent rapport, isolent le contexte britannique des autres pays développés et en développement. Ces études n'identifient pas de lien de causalité entre l'augmentation de la capacité aérienne et la croissance de l'économie et de l'emploi au Royaume-Uni. En outre, il existe plusieurs études de cas comparables, notamment en Allemagne, qui mettent en évidence les contextes dans lesquels l'augmentation de la capacité aérienne peut nuire au bien-être économique d'une région, en particulier lorsqu'il s'agit d'aéroports régionaux plus petits.

Ce n'est pas la première fois que la conditionnalité des avantages économiques du transport aérien sur les voyages d'affaires et les effets positifs nets du tourisme (tous deux absents au Royaume-Uni en 2023) a été signalée. Ces éléments ont été communiqués au DfT dans un rapport rédigé par des universitaires de l'Université de Leeds en ²⁰¹⁸², mais les ramifications pour la politique moderne du transport aérien et l'évaluation de la planification ne semblent pas avoir filtré.

Recommandations

- Le gouvernement devrait procéder à un nouvel appel à contribution et à un examen complet des arguments économiques en faveur de l'expansion du secteur du transport aérien britannique en termes de départs de passagers et de capacité de trafic aérien.
- À la lumière des conclusions de cette étude, le gouvernement devrait examiner la cohérence de ses politiques en matière de capacité aérienne avec celles relatives au changement climatique, au tourisme intérieur et à son programme de nivellement par le haut.
- Compte tenu des dommages environnementaux avérés et importants causés par le transport aérien, et des avantages économiques incertains et en baisse, il serait peut-être prudent de suspendre les procédures d'agrandissement des aéroports jusqu'à ce que cet examen ait été achevé.
- La capacité d'analyse de l'impact économique à différents niveaux du processus décisionnel gouvernemental devrait être améliorée. Les décideurs délégués, tels que l'inspection de l'urbanisme et les autorités locales chargées d'évaluer des projets de grande envergure et complexes, devraient être en mesure d'effectuer des analyses d'impact économique à tous les niveaux du processus décisionnel. Les décideurs, qui évaluent les propositions de transport aérien, devraient avoir un meilleur accès à la formation économique et à un soutien technique indépendant. Cette capacité aiderait les décideurs à s'y retrouver dans plusieurs questions souvent déformées, opaques et/ou ignorées qui entourent l'évaluation du transport aérien, notamment :
 - Garantir l'inclusion complète de tous les coûts et avantages socio-économiques dans les évaluations de l'impact économique des propositions de transport aérien, et l'application d'une pondération du bien-être pour tenir compte de l'équité des impacts (conformément au livre vert du gouvernement).
 - Examen des affirmations relatives à la croissance du nombre de départs de passagers d'affaires et aux gains de productivité qui en résultent.
 - Estimation et quantification de l'impact des émissions de gaz à effet de serre sur le bien-être économique les évaluations d'impact, conformément aux orientations du gouvernement.

- Veiller à mesurer régulièrement l'impact de la croissance proposée du transport aérien sur les flux et les soldes des dépenses touristiques.
- Fournir une évaluation cohérente du déplacement des impacts entre les secteurs et les régions et de l'existence d'impacts au niveau national.
- Fournir un avis d'expert sur l'actualité, la pertinence et la crédibilité des données citées sur les avantages économiques du transport aérien.

Tes années 2020 et 2021 ont été exceptionnellement difficiles pour le secteur du transport aérien dans le monde entier. Le nombre de passagers s'est effondré en raison des mesures de santé publique imposées en réponse à la pandémie de Covid-19. La crise du coût de la vie, qui pèse désormais sur les finances et le bien-être des ménages, risque de freiner la reprise. Pourtant, dans un contraste saisissant, un nombre important d'aéroports britanniques ont mis en œuvre des plans d'expansion de la capacité, ouvrant la voie à une augmentation future significative du nombre annuel de départs de passagers. Les attentes en matière de croissance du nombre de passagers semblent être partagées par le gouvernement. La *stratégie Jet Zero*, publiée par le DfT en 2022, comprend des prévisions qui suggèrent que le nombre de passagers pourrait passer de son niveau record d'avant la crise (2019) de 300 millions par an à plus de 480 millions d'ici 2050.³

L'expansion des aéroports est depuis longtemps controversée au niveau local, les nuisances sonores, l'impact sur la qualité de l'air et la circulation subis par les résidents étant opposés aux avantages économiques revendiqués par les promoteurs du projet. Au cours des quarante dernières années, à quelques exceptions près, notamment la fermeture et le renflouement de petits aéroports régionaux, l'argument en faveur de la croissance et de l'expansion l'a emporté, la capacité aéroportuaire s'est considérablement accrue et le trafic aérien a suivi. Cependant, étant donné que l'empreinte carbone du secteur du transport aérien est ^{considérable}⁴, que son atténuation n'est pas ^{résolue}⁵ et que la crise climatique mondiale s'^{aggrave}⁶, l'équilibre relatif et les mérites de la croissance du transport aérien doivent faire l'objet d'un examen constant.

1.1 EXAMENS ANTÉRIEURS DE L'ÉCONOMIE DU TRANSPORT AÉRIEN

Jusqu'à présent, le gouvernement britannique a maintenu une position de soutien général à la croissance du transport aérien, mais a, du moins en

théorie, délégué la prise de décision finale sur les projets individuels d'expansion des aéroports aux autorités de planification. Toutefois, il est quelque peu déroutant de constater que l'un de ces organismes est l'Inspection de la planification, dont le secrétaire d'État (c'est-à-dire le gouvernement) est le décideur en dernier ressort. De multiples niveaux d'autorité décisionnelle gouvernementale examinent les avantages et les inconvénients des projets d'extension des aéroports.

Les décideurs sont régulièrement amenés à se prononcer sur

1. INTRODUCTION

les données relatives aux incidences économiques et environnementales, tant positives que négatives, pour parvenir à une décision.

Ce principe est renforcé par le Livre vert du gouvernement sur l'évaluation⁸, qui exige que "tous les projets d'investissement dans le domaine de l'énergie et de l'environnement soient évalués en fonction de leur impact sur l'environnement".

les coûts et avantages significatifs qui affectent le bien-être de la population sont pris en compte.

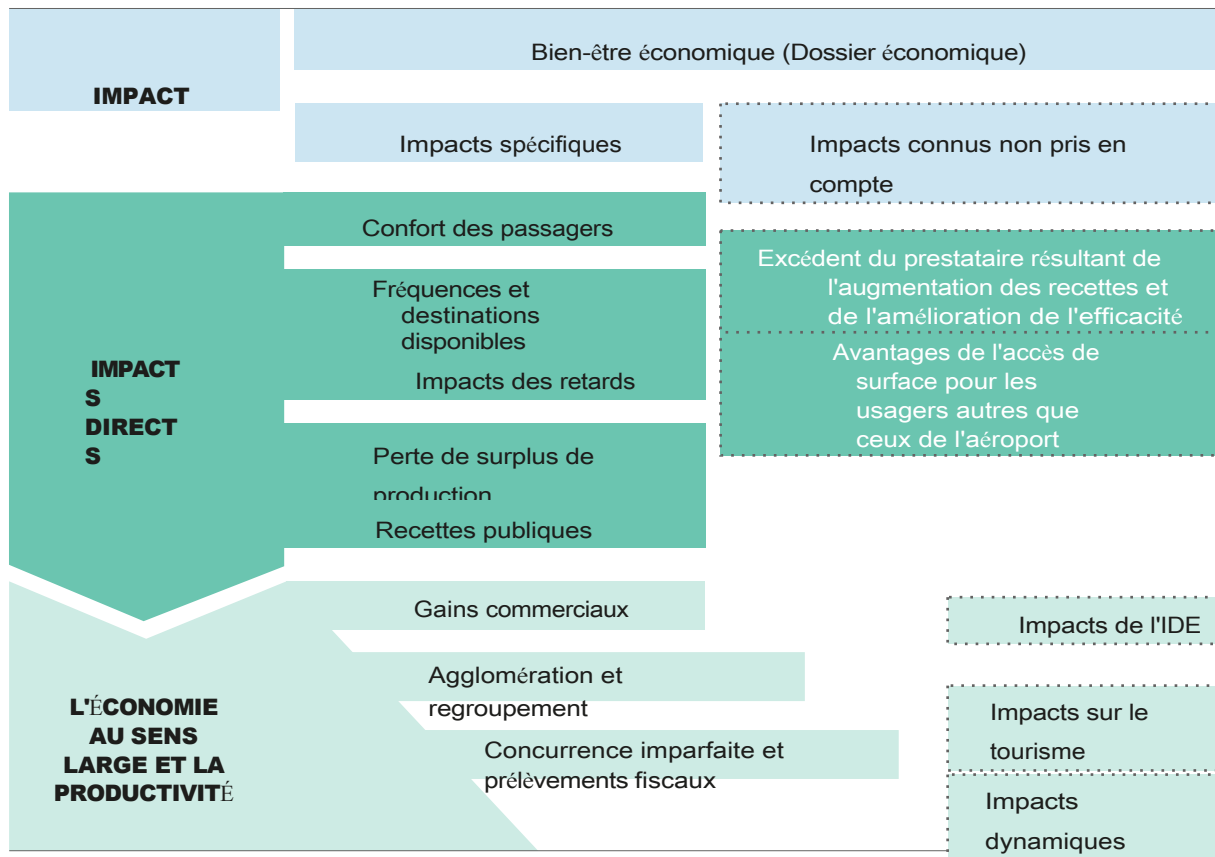
Malgré ces mandats, l'ampleur et la qualité de l'analyse économique appliquée aux interventions dans le domaine du transport aérien au cours des dernières années ont souvent été discutables.⁹ L'inspection de la planification et les autorités locales doivent disposer des ressources et de l'expertise nécessaires pour évaluer de manière adéquate les arguments économiques présentés par les demandeurs et pour prendre les mesures qui s'imposent en matière de transport aérien, en particulier en ce qui concerne la sécurité et la sûreté. Une position plus rigoureuse pour contester les évaluations opaques des avantages économiques allégués. Les délibérations de ces organismes n'ont pas été facilitées par un manque relatif de recherches indépendantes et/ou universitaires de haute qualité, axées sur le Royaume-Uni, sur les incidences économiques des interventions dans le domaine du transport aérien.

Les incidences du transport aérien sur l'environnement font l'objet d'un nombre considérable de travaux en cours. mais les impacts économiques sont étonnamment peu étudiés dans le contexte britannique, malgré leur importance cruciale pour l'augmentation de la capacité du transport aérien. Le secteur privé du conseil dispose d'un certain nombre d'éléments probants. Toutefois, ces rapports sont invariablement financés par l'industrie du transport aérien elle-même et sont sujets à des biais de sélection - il est peu probable que l'industrie publie un rapport commandé qui soit défavorable à ses arguments en faveur de la croissance, en particulier lorsque l'un des principaux objectifs de ces rapports commandés est souvent de fournir des preuves aux procédures de planification examinant les demandes d'expansion.

Cela fait un certain temps que le gouvernement britannique n'a pas réalisé et/ou commandé d'évaluations de l'impact économique marginal (c'est-à-dire l'impact de la croissance) du secteur du transport aérien britannique (ou de certaines de ses parties). Bien qu'il y ait eu plusieurs consultations et politiques liées à l'aviation au cours des cinq dernières années, notamment

la *stratégie Jet Zero et Aviation 2050*, celles-ci se sont largement abstenues de tenter une nouvelle évaluation complète de l'impact économique contemporain du transport aérien.

FIGURE 1 : CADRE D'IMPACT ÉCONOMIQUE DE LA COMMISSION DES AÉROPORTS



L'évaluation la plus récente comportant un examen détaillé des incidences économiques est celle de la Commission des aéroports et, par la suite, du DfT, qui a examiné l'argumentaire économique en faveur de capacités aéroportuaires supplémentaires dans le Sud-Est entre 2014 et 2017.¹⁰ Il est à noter que les données d'entrée de cette évaluation semblent déjà datées, car les données sur les tendances clés apparues entre 2014 et 2019, décrites dans la section 3 du présent rapport, n'auraient pas été disponibles, et les implications à long terme de la pandémie mondiale n'auraient pas été prises en compte.

transport aérien de passagers britannique est de transporter les touristes, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du pays, vers leurs destinations de vacances.¹¹

La figure 1 montre les impacts étudiés par la Commission des aéroports, mais souligne que même cet effort substantiel a laissé de côté certains domaines critiques, tels que les impacts sur le tourisme et les investissements directs étrangers. En effet, le *rapport d'évaluation actualisé* produit par le DfT à l'appui de la politique gouvernementale ultérieure sur la capacité aéroportuaire dans le sud-est et l'expansion d'Heathrow ne mentionnait pas une seule fois le tourisme. Cette absence semble notable étant donné que la fonction première du

Historiquement, les arguments en faveur de l'expansion du transport aérien reposent largement sur sa contribution à d'autres domaines économiques, en particulier la productivité des entreprises et le PIB. On considère généralement que cette croissance résulte de deux services essentiels : (i) le transport des voyageurs d'affaires, qui facilite l'émergence de nouvelles opportunités commerciales à des prix moins élevés, vers davantage de destinations et/ou en moins de temps, et (ii) le transport de marchandises, qui accroît les échanges commerciaux et permet la création d'industries nouvelles et/ou plus performantes.

Ces domaines d'impact (i et ii) ont été abordés par la Commission des aéroports dans son travail pour le gouvernement par le biais d'une approche de modélisation expérimentale appelée Spatial Computable General (S-CGE). L'approche était ambitieuse, puisqu'elle tentait de simuler les fonctions économiques essentielles de l'ensemble de l'économie britannique, et a produit des estimations élevées de l'impact de la croissance de la capacité aérienne sur le PIB. L'approche s'est toutefois heurtée à plusieurs problèmes méthodologiques qui ont jeté le doute sur les résultats et ont conduit le DfT à décider qu'il "ne recommanderait pas d'utiliser ces chiffres pour éclairer une décision".¹² Cette décision a été prise à la suite d'une enquête menée par le DfT. a laissé au DfT le soin d'évaluer les options en matière d'aéroports.

La déclaration de politique nationale des aéroports a néanmoins été adoptée par un vote du parlement en 2018.

Avant d'examiner les arguments économiques en faveur d'une expansion dans le Sud-Est, le gouvernement a rassemblé et publié des données économiques à l'appui de son cadre stratégique pour l'aviation (Aviation Policy Framework) de 2013. Il s'agissait de la dernière évaluation complète portant sur l'analyse économique nationale de la croissance du transport aérien. Bien que cette loi soit entrée en vigueur en 2013, la consultation a eu lieu en 2012, et les données d'entrée auraient porté sur 2011 au plus tard. À ce moment-là, la reprise du secteur du transport aérien après la crise financière de 2007/2008 venait à peine de commencer, et le secteur allait se transformer radicalement au cours de la décennie suivante. Un nouveau regard sur les données de l'impact économique marginal du transport aérien se fait attendre.

1.2 CHAMP D'APPLICATION ET QUESTIONS DE LA RECHERCHE

Dans ce rapport, nous examinons l'état de la science et les dernières données officielles concernant les principaux impacts économiques de l'industrie du transport aérien. Le secteur étant déjà bien établi au Royaume-Uni et employant un nombre important de personnes, il est important de distinguer l'impact de la croissance de celui de l'emploi. (c'est-à-dire l'impact marginal du secteur), un point de discordance actuel au Royaume-Uni, de ce que l'on pourrait appeler l'"empreinte" actuelle du secteur dans l'économie britannique. Les conclusions de ce document se rapportent principalement au contexte de la Grande-Bretagne et, bien que les données mentionnées proviennent souvent d'ensembles de données à l'échelle du Royaume-Uni, il peut y avoir des différences contextuelles importantes en Irlande du Nord.

Bien qu'il existe un grand nombre d'incidences potentielles de la croissance du transport aérien sur l'économie en général, nous examinons les données dans ce que nous considérons comme les principaux domaines d'impact du secteur : le bien-être, l'emploi et les salaires, le tourisme et les facettes plus larges de la croissance économique, la productivité des entreprises et le commerce. Les dimensions économiques de l'impact environnemental du transport aérien sont également importantes, mais elles n'ont pas été prises en compte dans la présente étude.

Nous nous concentrons principalement sur le segment du transport aérien de passagers, moteur de la croissance de la capacité, et moins sur les secteurs du fret et de l'aérospatiale. Nous nous concentrons principalement sur le segment du transport aérien de passagers, le moteur de la croissance des capacités, et moins sur les secteurs du fret et de l'aérospatiale.

gouvernement dans son document de consultation *Aviation 2050* en 2018, et décrit certains éléments de l'empreinte directe et de la chaîne d'approvisionnement du transport aérien.¹⁷ L'avant-propos de la *stratégie Jet Zero* révèle que ce chiffre inclut à la fois les secteurs du transport aérien et de l'aérospatiale.

Wpoule publique de promotion du secteur du transport aérien au Royaume-Uni, du gouvernement, de l'industrie, et d'autres parties prenantes citent souvent des données économiques sur l'empreinte du secteur dans l'économie britannique. Cette empreinte peut être mesurée à différentes échelles, depuis les activités les plus directement liées au transport aérien jusqu'aux activités des chaînes d'approvisionnement de l'industrie, en passant par les secteurs non liés au transport aérien qui sont soit situés à l'intérieur, soit à l'extérieur du Royaume-Uni.

s'agglomèrent autour des aéroports (y compris les services tels que les cafés et les restaurants à l'intérieur de l'aéroport), ainsi que des entreprises dans des secteurs tels que la logistique, qui s'installent à proximité de l'aéroport). Dans certains cas, les secteurs du transport aérien et de l'aérospatiale sont également confondus, bien qu'ils représentent des secteurs très distincts de l'économie et qu'ils ne soient que tangentiellement liés - l'aérospatiale étant axée sur la fabrication, la fourniture et l'exportation d'avions et de technologies de vol à l'échelle mondiale, et le transport aérien étant axé sur la vente de billets et le transport de passagers au Royaume-Uni.

Dans un discours prononcé en 2022 pour promouvoir la *stratégie Jet Zero* du gouvernement, le ministre des transports de l'époque, Grant Shapps, a déclaré

*Avant la pandémie, l'aviation contribuait à hauteur d'au moins 22 milliards de livres sterling à notre économie et à 230 000 emplois directs dans tout le pays. Nous devons soutenir le développement rapide de technologies permettant de préserver les avantages du transport aérien.*¹⁶

Ce chiffre de 22 milliards de livres sterling a été largement utilisé, également cité par le

2. TROUVER LE POINT CENTRAL - L'EMPREINTE OU L'IMPACT MARGINAL

milliards de livres en dehors du Royaume-Uni. La même année, le transport aérien a facilité les dépenses des visiteurs étrangers au Royaume-Uni pour une valeur de 28 milliards de livres (figure 2). Ces dépenses facilitées, d'une valeur totale de 89 milliards de livres en 2019, ne sont pas prises en compte dans le calcul de la valeur ajoutée.

Le transport aérien n'est pas une simple description de l'empreinte du transport aérien, mais il est manifestement très important pour comprendre l'impact du secteur sur l'économie du Royaume-Uni. Zhang et Graham (2020), dans leur étude approfondie des liens entre le transport aérien et l'économie, déclarent :

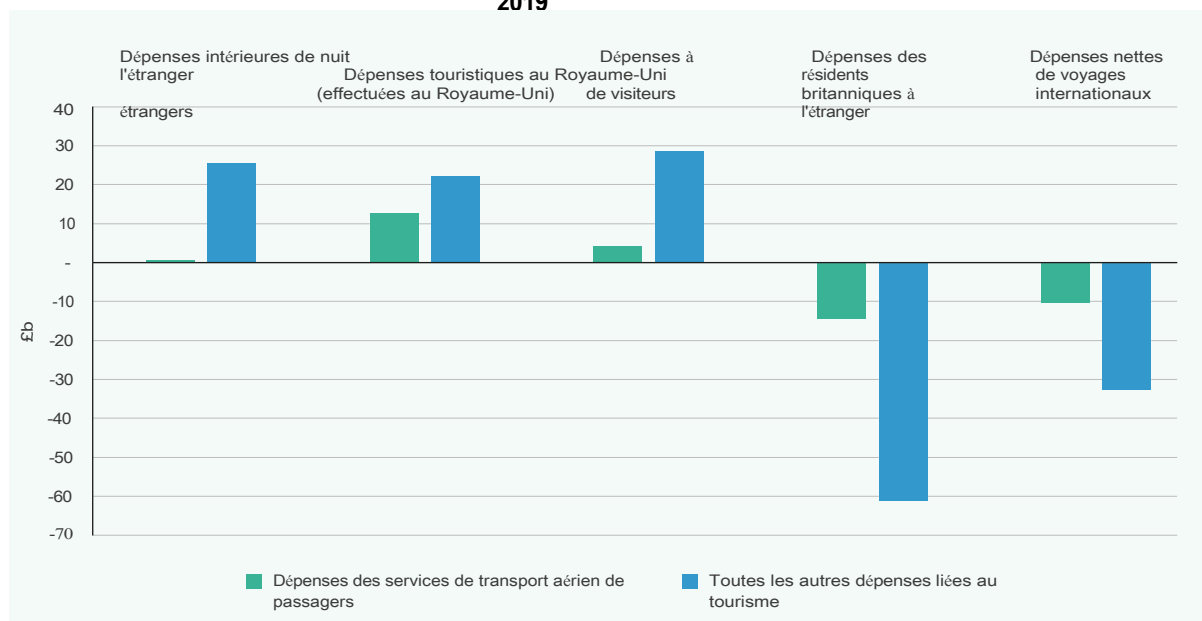
Une anatomie des avantages économiques de l'aviation devrait impliquer une décomposition des flux monétaires sous-jacents entrants et sortants. Cependant, ce déséquilibre apparaît rarement dans les discussions sur la valeur de l'aviation pour l'économie.¹⁸

S'il est vrai que le transport aérien est très présent dans l'économie britannique, soutenant un grand nombre d'emplois et d'activités économiques, il existe un contre-argument selon lequel, étant donné le déséquilibre des flux entrant et sortant de l'économie britannique, l'impact net du transport aérien est une perte pour l'activité économique du Royaume-Uni. Cet exemple souligne l'importance d'évaluer l'impact marginal net à l'échelle du système, plutôt que de se contenter de rendre compte de l'empreinte d'un secteur. Une telle évaluation nécessite plus de nuances et l'examen d'une variété de voies d'impact différentes.

L'hypothèse générale selon laquelle des avantages économiques découlent de la croissance du transport aérien n'est pas établie. Comme Pot et Koster (2022) l'ont récemment déclaré,

Les aéroports sont souvent présentés comme des moteurs de la croissance économique, même si les preuves empiriques de cette relation ne sont pas encore concluantes.¹⁹

FIGURE 2 : DÉPENSES TOURISTIQUES ENTRANTES, SORTANTES ET INTÉRIEURES EN 2019



Source : ONS UK Tourism Satellite Account ONS UK Tourism Satellite Account

Dans un rapport remis au DfT sur la question de la connectivité aérienne régionale en 2018, Laird et Mackie ont défini trois tests de diagnostic clés pour déterminer si des impacts économiques positifs plus larges résulteront d'un trafic aérien supplémentaire, en particulier²⁰ :

- i. Le trafic est-il susceptible d'être détourné des modes terrestres, d'autres routes aériennes ou d'être généré ? S'il est généré, est-il déplacé d'un autre endroit du Royaume-Uni ?
- ii. Le service aérien envisagé est-il susceptible de générer des déplacements professionnels supplémentaires dans la région ?
- iii. Est-il susceptible de générer un tourisme positif net pour la région (c'est-à-dire que l'augmentation du tourisme dans la région compense largement l'augmentation du tourisme émetteur) ?

Dans la suite de ce rapport, nous examinerons tout d'abord l'empreinte du transport aérien sur l'économie britannique, ses caractéristiques uniques et son évolution dans le temps. Nous examinons ensuite les données relatives à l'impact économique marginal de l'augmentation de la capacité aérienne, en considérant les impacts dans les trois domaines clés de Laird et Mackie (i-iii).

3. L'EMPREINTE DU TRANSPORT AERIEN SUR L'ECONOMIE BRITANNIQUE

3.1 L'ESSOR DU TRANSPORT AÉRIEN ET CONSOMMATION DE VOYAGES INTERNATIONAUX

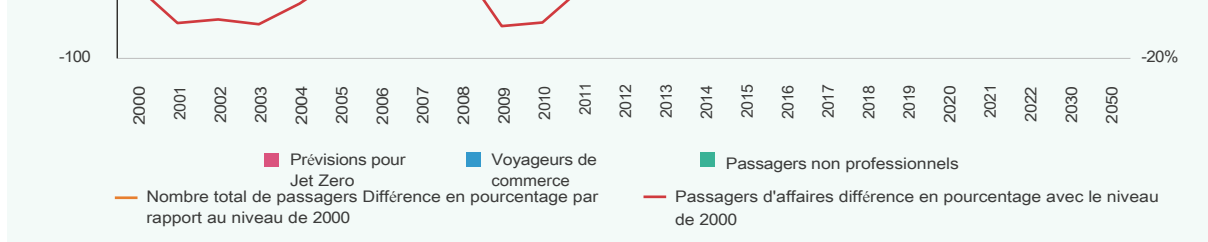
La demande de transport aérien, malgré des revers intermittents, a augmenté de manière significative au cours des dernières décennies. Comme le montre la figure 3, avant la pandémie (2019), le nombre de passagers était en hausse de 26 % par rapport à son niveau de 2006 (le pic précédant la dernière baisse de la demande de transport aérien due à la crise, la crise financière de 2007/2008). Le nombre de voyages de passagers a culminé à environ 300 millions par an, suite à une forte croissance entre

2014 et 2019, mais ont reculé à la suite de la pandémie mondiale. Les dernières prévisions de EUROCONTROL, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, suggère que la demande de transport aérien en Europe reviendra aux niveaux de 2019 en 2025.²¹ Cependant, il existe un fort potentiel pour une reprise plus lente que prévu de la demande de transport aérien résultant de la récession économique actuelle.

La croissance du transport aérien au cours des deux dernières décennies est due à la forte demande des passagers, à la compétitivité des destinations touristiques internationales, au faible prix des billets et à l'augmentation de la capacité de transport aérien. Ces trois derniers facteurs ont été soutenus par la politique du gouvernement britannique. Il s'agit notamment d'un ensemble d'allègements fiscaux, dans le cadre duquel le transport aérien bénéficie d'une exonération de la taxe sur le carburant et de la TVA, qui n'est que partiellement compensée par la perception de la taxe sur les passagers aériens.²² Un soutien supplémentaire à la croissance a été apporté par le régime de planification, qui a donné la priorité à l'expansion des aéroports face à l'opposition locale.²³

FIGURE 3 : NOMBRE DE PASSAGERS AÉRIENS AU ROYAUME-UNI, TENDANCE ET ÉVOLUTION PAR RAPPORT À 2006, Y COMPRIS LE NOMBRE DE PASSAGERS PRÉVU POUR 2030 ET 2050 DANS LE JET ZÉRO DE 2022 STRATÉGIE

Millions de passagers



Source : DfT Jet Zero Strategy dataset, ONS Travepac et Civil Aviation Authority : DfT Jet Zero Strategy dataset, ONS Travepac et Civil Aviation Authority.

L'augmentation du nombre de passagers au Royaume-Uni s'accompagne d'une hausse de la connectivité. La connectivité peut être mesurée de multiples façons. Différents indices sont disponibles. La plupart d'entre eux utilisent un ensemble de données telles que la disponibilité des sièges et des itinéraires vers différentes destinations.

et la taille, ou la capacité, des aéroports de destination accessibles. L'Association internationale du transport aérien (IATA), une association commerciale regroupant les compagnies aériennes du monde entier, produit un indice de connectivité. Cet indice suggère qu'en 2019, Londres était la ville la plus connectée au monde, tandis que le Royaume-Uni était le pays le plus connecté en Europe (dans les deux cas en termes absolus) - probablement, au moins en partie, en raison du fait qu'il s'agit d'une nation insulaire.²⁴ Selon les estimations, la connectivité aérienne du Royaume-Uni a augmenté de 28 % entre 2014 et 2019.

En juillet 2022, le gouvernement britannique a lancé sa *stratégie Jet Zero*, exposant ses plans pour l'industrie du transport aérien au cours des trois prochaines décennies et la manière dont il entend concilier les objectifs de développement durable du secteur.

L'empreinte carbone de Jet Zero s'inscrit dans le cadre des objectifs climatiques du Royaume-Uni. L'analyse qui accompagne *Jet Zero* prévoit une croissance importante de la demande de transport aérien au Royaume-Uni. La modélisation du DfT suggère que le scénario privilégié par le gouvernement pourrait entraîner une augmentation de plus de 65 % du nombre de passagers par rapport aux niveaux de 2019 (environ 200 millions de passagers supplémentaires par an, comme le montre la figure 3), et une augmentation de 33 % du nombre de mouvements d'avions (environ 720 000 vols supplémentaires par an) d'ici à 2050.

3.2 EMPLOIS, SALAIRES ET PIB

L'empreinte du transport aérien sur l'économie se définit principalement par l'emploi et, par extension, par le nombre d'emplois.

la productivité de chaque travailleur et de chaque entreprise. La contribution du secteur à l'emploi peut être mesurée à l'aide de quatre indicateurs : (i) les emplois dans les entreprises fournissant directement des services de transport aérien (par exemple, le personnel navigant, la maintenance des avions), (ii) les emplois fournissant d'autres services à proximité des aéroports (par exemple, le commerce de détail, la restauration et l'hébergement) et/ou au service des voyages aériens (par exemple, les agences de voyage), (iii) les emplois intervenant dans la chaîne d'approvisionnement du transport aérien (par exemple la fourniture de carburant ou d'autres pièces aux compagnies de transport aérien), et (iv) les emplois "induits".

par l'emploi dans le transport aérien (c'est-à-dire les emplois soutenus par les dépenses quotidiennes des employés du secteur du transport aérien). La mesure des niveaux absolus d'emploi dans ces quatre groupes présente les caractéristiques suivantes

Les quatre groupes peuvent être affectés par des problèmes de santé publique, en particulier lorsqu'il s'agit de mesurer le changement dans le temps. Les quatre groupes peuvent être affectés par la question du déplacement/substitution (encadré 1) qui peut rendre les estimations peu fiables, en particulier lorsqu'il s'agit de prévoir la contribution nette à l'emploi national.

Les données gouvernementales sur l'emploi peuvent être utilisées pour suivre l'évolution de l'emploi direct dans les secteurs liés au transport aérien au cours des deux dernières décennies. En 2019, on estimait à 138 000 le nombre de personnes employées dans des secteurs fournissant ou soutenant directement des services de transport aérien régulier et non régulier.¹

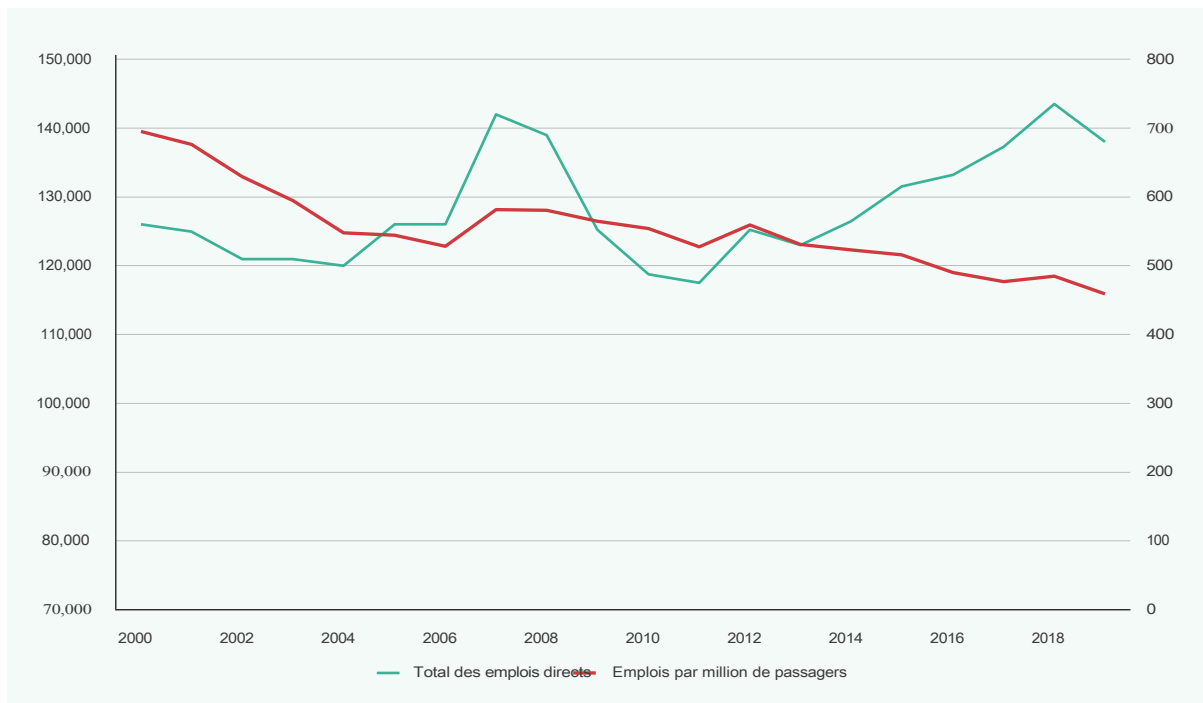
ENCADRÉ 1 : DÉPLACEMENT, ADDITIONNALITÉ ET SUBSTITUTION

En économie, le déplacement fait référence à la délocalisation de l'activité économique (comme l'emploi et les dépenses) d'un lieu à un autre en réponse à une intervention sur le marché (comme la création ou l'expansion d'un aéroport) dans l'un ou les deux lieux. L'additionnalité permet de déterminer si l'activité économique créée par une intervention dans un lieu (par exemple une ville ou une communauté) est nouvelle ou si elle a été déplacée d'un autre lieu ou d'un autre marché.

Le déplacement peut se produire entre entreprises d'un même secteur (par exemple, les passagers se déplaçant d'un aéroport à un autre), mais il peut également se produire entre secteurs. Dans ce cas, la substitution fait référence à la décision d'un client de passer d'un bien, tel que l'achat d'une nouvelle voiture, à un autre, tel que des vacances internationales. La substitution peut également conduire à une situation dans laquelle une intervention sur un marché crée de nouvelles activités dans ce secteur, mais n'entraîne pas d'augmentation nette de l'activité économique totale au niveau national, parce que l'activité dans un autre secteur a diminué.

i Données de l'enquête sur le registre des entreprises et l'emploi (BRES) disponibles à l'adresse www.Nomisweb.co.uk, 2023, codes de la classification industrielle standard (SIC) 51101, 51102, 51210, 52230, 52242. Avant les révisions de la SIC par l'ONS en 2008, ces codes correspondaient aux codes 6210, 6220 et 6323.

FIGURE 4 : EMPLOI NATIONAL DANS LA PRESTATION ET LE SOUTIEN DES SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN RÉGULIERS ET NON RÉGULIERS (AXE DE GAUCHE), ET EMPLOI PAR MILLION DE MOUVEMENTS DE PASSAGERS (AXE DE DROITE)



Source : Registre des entreprises et enquête sur l'emploi (Nomisweb) et Autorité de l'aviation civile.

Les données ultérieures relatives à la pandémie suggèrent que l'emploi était tombé à 131 000 en 2021. L'année 2018 a été la seule année au cours de laquelle l'emploi dans le secteur a atteint le pic enregistré avant la crise financière de 2007, dépassant les 140 000 emplois.

Comme le montre la figure 4, le nombre d'emplois soutenus par le transport aérien par passager n'a cessé de diminuer au fil du temps, passant de 695 emplois par million de passagers en 2000 à 459 emplois en 2019. Les données de l'Office des statistiques nationales (ONS) indiquent qu'en 2015, le secteur du transport aérien figurait parmi les secteurs les moins productifs.

Le potentiel de création d'emplois du transport aérien a chuté de manière significative entre 2015 et 2019 (figure 4) et, en tant que tel, son classement pourrait bien avoir encore baissé depuis la dernière série d'analyses de l'ONS. L'impact de la pandémie sur cette tendance commencera à se préciser au cours des prochaines années. Le secteur étroitement lié décrit par l'ONS comme "agences de voyage, voyagistes et autres services de réservation" occupe la 100e place du classement.

Les estimations de l'ONS concernant l'effet sur l'emploi impliquent que pour chaque million de livres sterling de recettes supplémentaires dans le secteur du transport aérien, environ 7,5 emplois directs et indirects sont créés.

ont été produites en 2015. Les secteurs les moins performants que le transport aérien sont principalement des secteurs manufacturiers hautement spécialisés, ainsi que les jeux de hasard, les télécommunications et les services financiers. Les services. D'autres secteurs ont créé beaucoup plus d'emplois. Le secteur des activités sportives, récréatives et de loisirs a créé 46,6 emplois par million de livres sterling de chiffre d'affaires et le secteur des soins résidentiels et de l'action sociale a créé 36 emplois par million de livres sterling de chiffre d'affaires.

L'emploi dans les aéroports s'étend au-delà des emplois du secteur du transport aérien, incluant notamment le commerce de détail et l'hôtellerie, mais l'emploi dans les aéroports britanniques présente des tendances similaires à celles du secteur du transport aérien.

Les données présentées lors de l'enquête de l'inspection de la planification de l'aéroport de Luton pour 2022 indiquent que le nombre

d'emplois à l'aéroport est passé de 865 emplois par million de passagers en 2013 à 622 emplois par million en 2019, soit une baisse de 28 % de l'intensité de l'emploi à l'aéroport en seulement sept ^{ans}²⁶ .

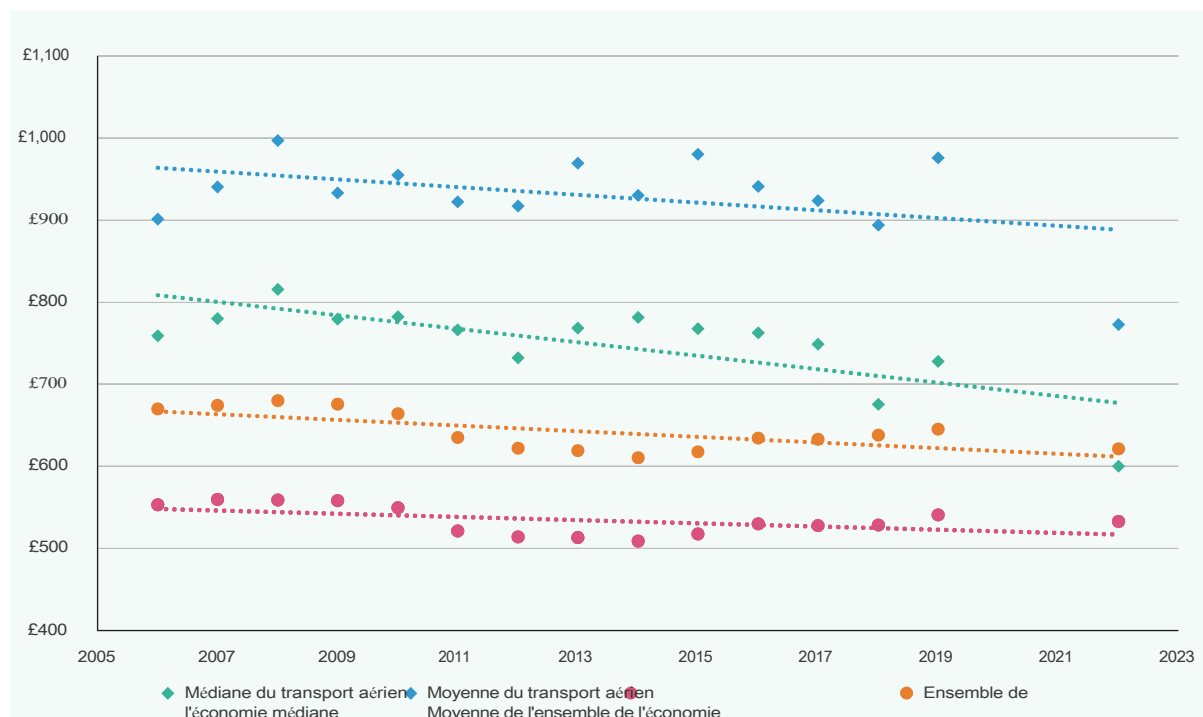
optimiste. L'analyse de l'aéroport en 2012 prévoyait 13 350 emplois (avec une large fourchette allant de 10 100 à 17 450) lorsque l'aéroport atteindrait 18 millions de passagers par an (mppa).²⁷ Le chiffre réel, lorsque 18 mppa a été atteint en 2019, était de 10 900, un chiffre qui se situe dans la large fourchette prévue, mais quelque 2 450 emplois (18 %) de moins que la projection centrale, et 6 550 emplois (38 %) en dessous de la limite supérieure. L'emploi dans les aéroports n'est pas suivi au niveau national dans les statistiques officielles.

Dans certaines écoles de pensée économique, un revenu élevé et/ou croissant par emploi peut être décrit comme un avantage économique, reflétant un secteur à forte productivité. Une productivité plus élevée peut entraîner une diminution du nombre d'emplois, voire des licenciements, mais le coût pour la société peut être compensé si cette productivité conduit à des salaires plus élevés. Cela n'a pas été le cas dans le transport aérien. Si le transport aérien a toujours versé des salaires plus élevés que la moyenne de l'ensemble de l'économie, il n'en a pas été de même dans le secteur de l'aviation,

Les données de l'ONS issues de l'enquête annuelle sur les heures et les salaires (ASHE) suggèrent que le secteur du transport aérien (code SIC 51) et les activités de soutien (code SIC 5223) ont connu d'importantes baisses de salaires réels au cours des deux dernières décennies. Après ajustement pour tenir compte de l'inflation, le salaire hebdomadaire brut moyen dans les deux groupes a baissé de 14 % par rapport aux niveaux de 2006 en 2022, tandis que le salaire médian a baissé de 21 % au cours de la même période (figure 5)ⁱⁱ.

-Le secteur du transport aérien a contribué aux problèmes plus généraux de stagnation des salaires au Royaume-Uni. En effet, l'emploi direct dans le transport aérien (c'est-à-dire le code SIC 51) est le plus mal classé des 96 sous-secteurs de l'économie britannique en termes de baisse du salaire médian en termes réels sur la période 2008-2022, et le deuxième plus mal classé sur la période pré-pandémique entre 2008 et 2019.^{iv}

FIGURE 5 : SALAIRES BRUTS HEBDOMADAIRES RÉELS MOYENS ET MÉDIANS DANS LE TRANSPORT AÉRIEN (CODES SIC 51 ET 5223) ET DANS L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE, AVEC DES COURBES DE TENDANCE. LES DONNÉES NE SONT PAS DISPONIBLES POUR LES ANNÉES 2020 ET 2021



Source : ONS ASHE ONS ASHE

ii Les estimations du salaire brut hebdomadaire réel moyen pour les deux principaux codes d'emploi du transport aérien (codes SIC

51 et 5223) sont calculées en utilisant les moyennes pondérées par l'emploi, telles que déclarées dans l'enquête BRES, pour chaque code.

- iii L'enquête ASHE produit des estimations plus faibles de la croissance des salaires que l'ensemble de données sur les salaires hebdomadaires moyens (AWE) publié par l'ONS, qui est souvent utilisé dans les rapports généraux sur la croissance des salaires. Les données de l'AWE suggèrent que les salaires hebdomadaires en termes réels ont augmenté de 0,9 % entre 2006 et 2022. Les données de l'enquête ASHE restent utiles pour les comparaisons intersectorielles.
- iv Le salaire médian hebdomadaire brut est corrigé de l'inflation à l'aide de l'indice CPI de l'ONS. Le choix de 2008 comme point de départ de l'analyse reflète le fait que 2008 est la première année pour laquelle des ventilations sectorielles comparables sont disponibles après le passage de SIC 2003 à SIC 2007.

L'écart important entre le salaire médian et le salaire moyen dans le transport aérien ne peut s'expliquer que par les facteurs suivants par des tendances inégales entre les hauts et les bas salaires. Une fois encore, si l'on se limite à l'emploi direct dans le transport aérien (code SIC 51), les données de l'ASHE suggèrent que les salariés du 20e centile (c'est-à-dire les travailleurs les moins bien payés) ont vu leur salaire brut moyen diminuer de 26 % entre 2006 et 2022, tandis que les salariés du 80e centile (c'est-à-dire les travailleurs les mieux payés) ont vu leur salaire augmenter de 1 %. L'ONS n'a pas communiqué de données sur les salaires les plus élevés, mais l'écart entre la moyenne et la médiane révèle que les salaires les plus élevés ont dû connaître des augmentations plus importantes, pouvant aller jusqu'à 15 % au cours de la même période.

Ces changements vont à l'encontre de la tendance nationale observée dans les données de l'ASHE qui, au moins en termes de salaires bruts, dépassent les 10 000 euros.

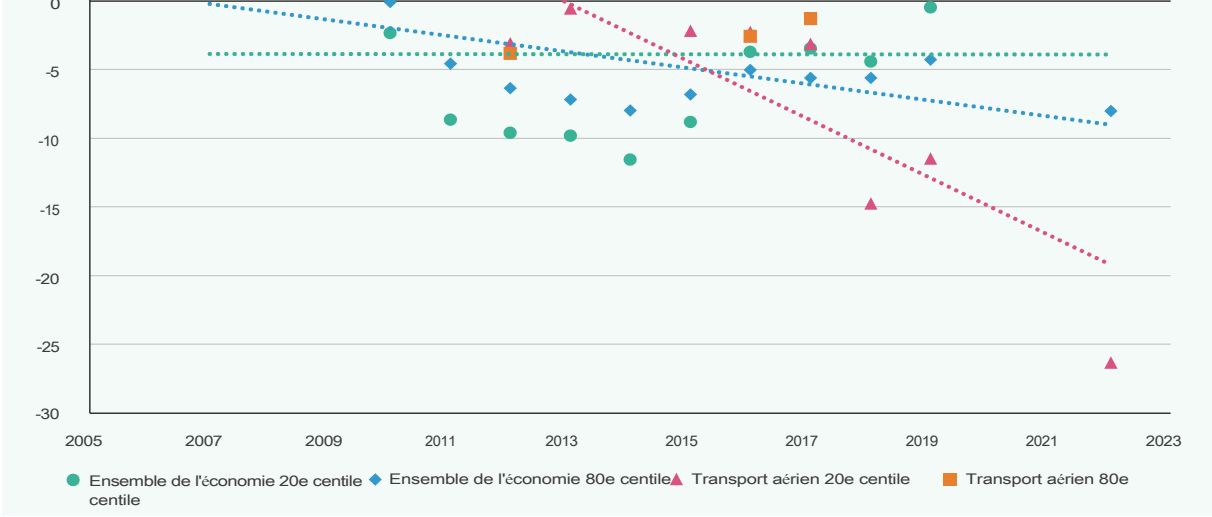
sur la période, montre une augmentation de 4 % du salaire réel dans le 20e centile et une baisse de 8 % du salaire réel dans le 80e centile (figure 6).

Dans l'ensemble, ces données suggèrent que les gains de productivité dans le transport aérien ont surtout profité aux actionnaires, en partie aux travailleurs les mieux payés, et non aux travailleurs à bas et moyens salaires. Plus généralement, le transport aérien a poussé l'économie britannique dans une direction plus inégalitaire.

Le transport aérien se classe un peu mieux en ce qui concerne l'impact sur le PIB, 33e sur 105 secteurs en 2019 (données disponibles les plus récentes) dans l'étude de l'impact sur le PIB. Classement ONS des multiplicateurs de production. En d'autres termes, chaque million de livres sterling de chiffre d'affaires supplémentaire dans le transport aérien a produit 1,8 million de livres sterling de production économique totale dans l'économie après prise en compte des dépenses indirectes supplémentaires. Cependant, le même ensemble de données souligne que les dépenses en services de transport aérien impliquent également un montant important de dépenses en importations. En 2019, le transport aérien était le neuvième secteur le plus importateur sur 105 secteurs, chaque million de livres supplémentaires de revenus augmentant les importations de 350 000 £. Cette caractéristique est probablement liée à la prédominance des compagnies aériennes domiciliées à l'étranger au Royaume-Uni.

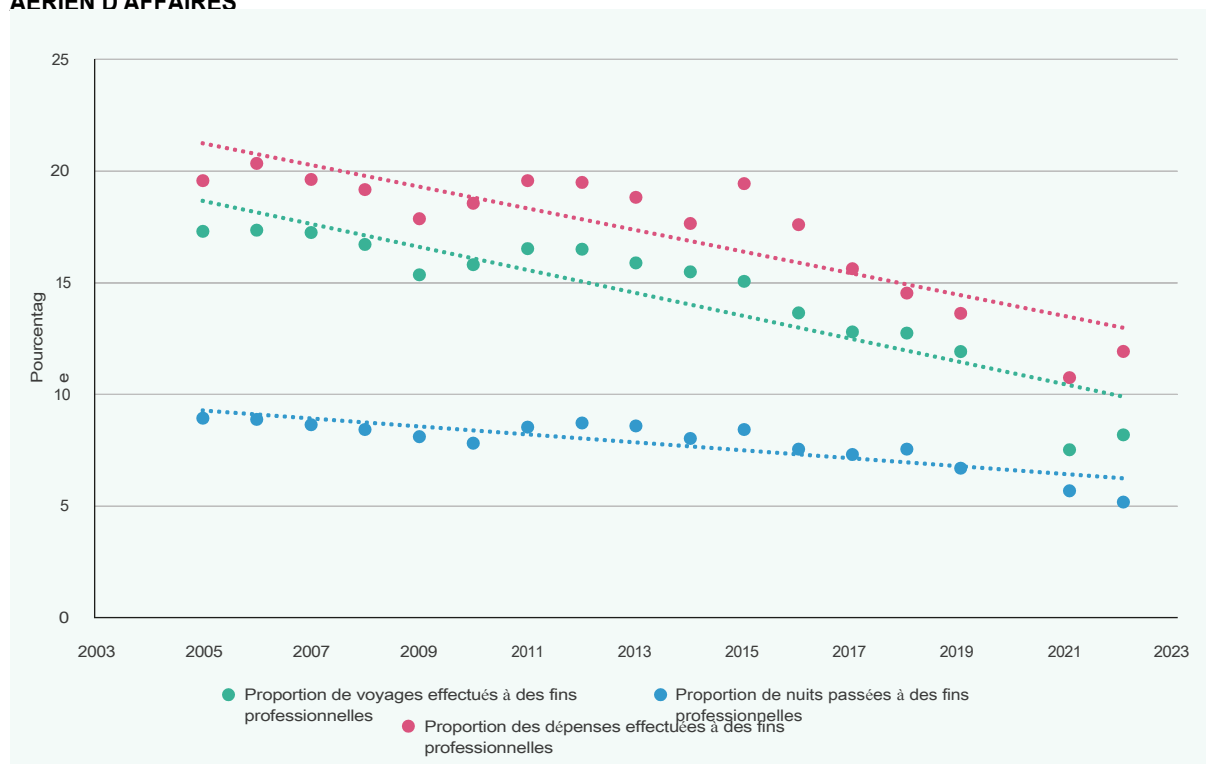
FIGURE 6 : VARIATION EN POURCENTAGE DU SALAIRE HEBDOMADAIRE BRUT RÉEL DANS LE TEMPS PAR RAPPORT À 2006 PARMIS LES TRAVAILLEURS FAIBLEMENT RÉMUNÉRÉS (20E CENTILE) ET FORTEMENT RÉMUNÉRÉS (80E CENTILE) DANS LE TRANSPORT AÉRIEN (CODE SIC 51), ET DANS L'ENSEMBLE DE L'ÉCONOMIE, AVEC DES LIGNES DE TENDANCE LINÉAIRES INDICQUÉES

Pourcentage
e



Source : ASHE

FIGURE 7 : ÉVOLUTION DANS LE TEMPS DE TROIS MESURES DU MARCHÉ BRITANNIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN D'AFFAIRES



Source : Analyse NEF de l'ONS Travepac

ainsi que l'utilisation par l'industrie de carburéacteur importé. Dans les secteurs qui ajoutent une valeur significative à leurs importations, et/ou qui exportent également une quantité importante de leur production, une telle dépendance pourrait ne pas poser de problème. Or, le transport aérien ne remplit aucune de ces fonctions et se classe même à l'avant-dernière place des 105 secteurs en termes de valeur ajoutée brute (VAB), selon le même ensemble de données. Dans ce contexte, la forte utilisation des importations par le secteur ne fait qu'affaiblir la position globale du Royaume-Uni en matière de commerce et de compte courant.

Ces estimations du multiplicateur du PIB ne donnent qu'une image incomplète de l'impact économique du transport aérien. Elles ne tiennent pas compte des dépenses induites par le tourisme entrant et sortant, ni des effets potentiels plus larges sur la productivité des entreprises.

La figure 2 met en évidence l'importance nettement moindre des dépenses consacrées aux services de transport aérien au Royaume-Uni par rapport à l'importance des dépenses consacrées au tourisme à l'étranger facilité par le transport aérien, ainsi que les politiques du gouvernement

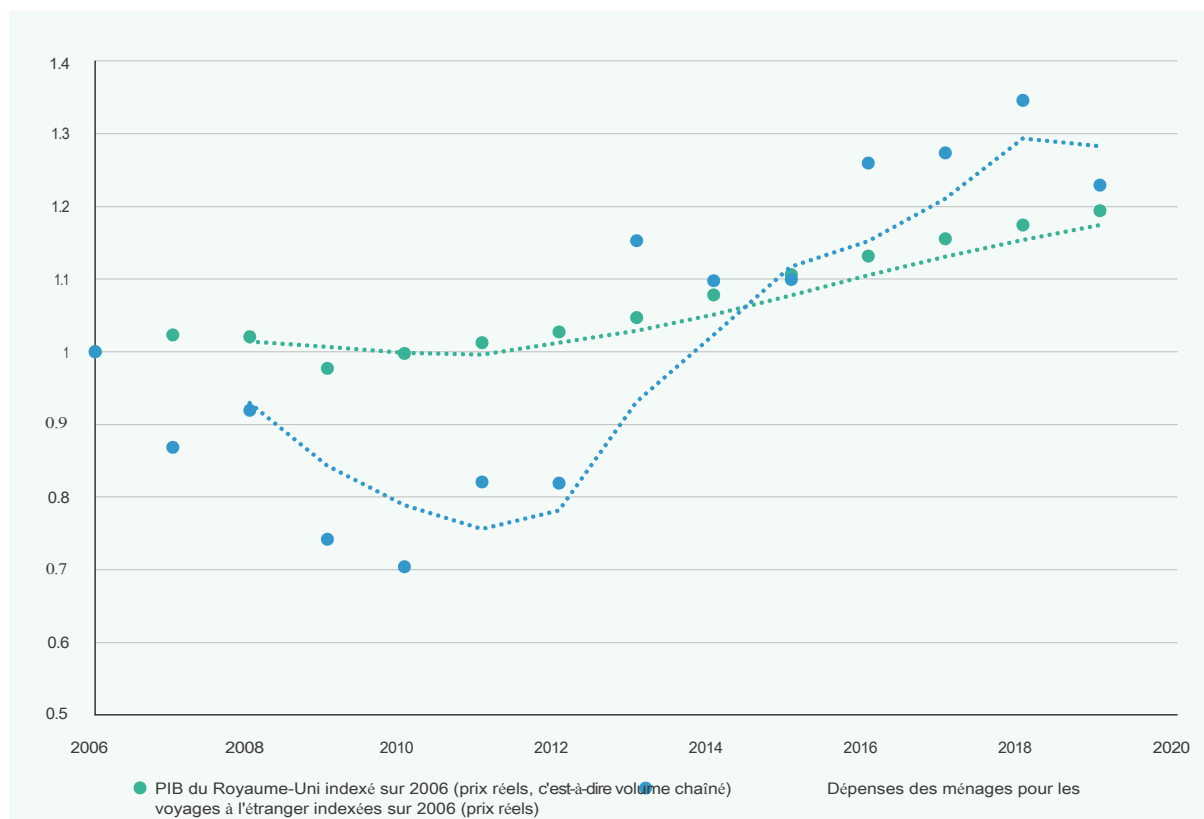
en matière de transport aérien et de tourisme. Ces questions sont examinées plus en détail à la section 4.

3.3 CONSOMMATEUR DE TRANSPORT AÉRIEN

Comme le montre la figure 3, la croissance rapide du nombre de passagers aériens sur la période 2014-2019 a été exclusivement tirée par le secteur des voyages d'agrément. Ce secteur a connu une forte augmentation de la demande. Au sein de ce marché, on distingue deux groupes : le marché des vacances, qui a contribué à environ deux tiers (65 %) de la croissance, et le marché des visites d'amis et de parents, qui a contribué à un tiers (33 %).

Masquée par la tendance générale à la croissance, la part de marché des passagers d'affaires est en déclin. En termes absolus, le nombre de passagers d'affaires a atteint son maximum en 2006, avant la crise financière, lorsqu'ils représentaient 1 passager sur 6 (17,4 %). En 2022, leur part de marché était tombée à 1 passager sur 12 (8,2 %). En ce qui concerne les dépenses totales liées aux voyages, les voyageurs d'affaires représentent une part légèrement plus importante, mais également en baisse, passant de 20 % en 2006 à 12 % en 2022 (selon les données Travepac de l'ONS). Le transport aérien britannique est dominé par les passagers résidant au Royaume-Uni, qui représenteront plus de 71 % du marché en 2022. Cette part est restée stable tout au long du 21^e siècle. Cette situation contraste avec celle de pays tels que l'Espagne et l'Italie qui, en raison de l'augmentation du nombre de leurs passagers, n'ont pas été en mesure d'assurer leur sécurité. De leur plus forte attraction touristique, voient les marchés du transport aérien dominés par les résidents étrangers.

FIGURE 8 : DÉPENSES DES MÉNAGES EN VOYAGES INTERNATIONAUX ET PIB (PRIX CONSTANTS) INDEXÉS SUR 2006 AVEC UNE MOYENNE MOBILE SUR TROIS ANS

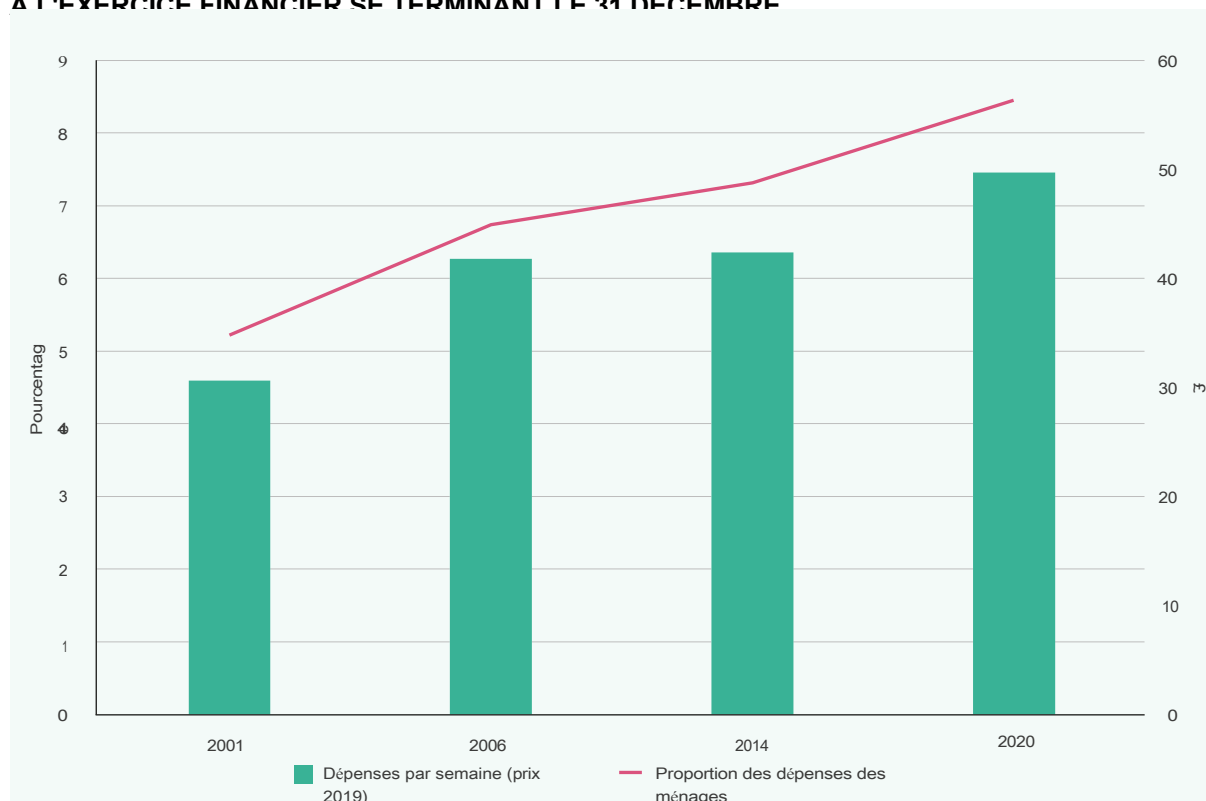


Source : ONS (Travel Trends, UK Economic Accounts Time Series) : ONS (Travel Trends, UK Economic Accounts Time Series), ONS (Family Spending Workbook, y compris les billets d'avion internationaux, les vacances à forfait internationales et l'argent dépensé à l'étranger).

Parallèlement à l'augmentation du nombre de passagers aériens résidant au Royaume-Uni, les données de l'ONS suggèrent que les dépenses des ménages pour les voyages à l'étranger ont augmenté. Les dépenses des ménages britanniques pour les voyages à l'étranger ont augmenté plus rapidement que le PIB britannique (figure 8). Cela pourrait indiquer une augmentation de l'empreinte du secteur du transport aérien sur l'économie britannique (c'est-à-dire les dépenses liées aux éléments préalables au voyage),

) mais, comme le montrent les données, la croissance n'a pas entraîné d'augmentation de l'emploi et les fondamentaux macroéconomiques du secteur sont faibles. Il est plus probable que cette croissance indique une augmentation rapide des importations touristiques et des dépenses qui en découlent. se déroule au sein de nations étrangères. Ce point est abordé plus en détail dans les sections suivantes.

FIGURE 9 : DÉPENSES DES MÉNAGES POUR LES VOYAGES À L'ÉTRANGER PAR SEMAINE (AXE DE DROITE) ET EN PROPORTION DES DÉPENSES TOTALES (AXE DE GAUCHE) AU COURS DES QUATRE ANNÉES DU CAHIER DES DÉPENSES FAMILIALES DE L'ONS. LES DONNÉES DE 2001 ET 2006 SE RAPPORTENT AUX ANNÉES CIVILES ; LES DONNÉES DE 2014 ET 2020 SE RAPPORTENT À L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 DÉCEMBRE



Source : ONS Family Spending Workbook

Ce n'est pas la croissance globale du pouvoir d'achat des ménages qui est à l'origine de cette tendance, mais un changement tangible des priorités en matière de dépenses. Les données de l'ONS indiquent qu'entre 2001 et 2019, l'enveloppe globale (en termes réels) des dépenses des ménages a très peu changé. Les dépenses hebdomadaires moyennes des ménages sont passées de 587 à 588 £ aux prix de ²⁰¹⁹28 ; par ailleurs, la moyenne des

les dépenses des ménages pour les voyages internationaux sont passées d'un peu plus de 5 % de l'ensemble des dépenses des ménages, à plus de 8 % (figure 9). Ces tendances se sont considérablement modifiées pendant la période de la pandémie et de la crise des prix de l'énergie, et on ne sait pas dans quelle mesure elles reviendront lorsque (si) l'économie se redressera.

Comme le montre le tableau 1, l'augmentation des dépenses consacrées aux voyages à l'étranger au cours des deux dernières décennies figure parmi les plus fortes hausses de dépenses dans le budget d'un ménage moyen. En revanche, les dépenses consacrées aux articles de consommation courante tels que l'habillement, les articles ménagers, les équipements audiovisuels et les ordinateurs, ainsi que les livres et les journaux, ont connu des baisses significatives. Bien qu'une étude plus approfondie

Il sera nécessaire de comprendre s'il y a eu une substitution directe des dépenses de la grande distribution à celles de l'industrie automobile, et s'il n'y a pas eu d'augmentation de la demande.

L'augmentation des dépenses liées aux voyages internationaux reflète en partie les préférences des ménages en matière de dépenses, mais elle a également été encouragée par le traitement fiscal préférentiel accordé aux services de transport aérien. L'augmentation des dépenses liées aux voyages internationaux reflète en partie les préférences des ménages en matière de dépenses, mais elle a également été encouragée par le traitement fiscal préférentiel accordé aux services de transport aérien, en particulier la réduction d'impôt impliquée par les exonérations de droits sur le carburant et de TVA, déduction faite des droits sur les passagers aériens. L'évolution de la demande des ménages pour les voyages internationaux peut également refléter la compétitivité relative des destinations étrangères.

TABLEAU 1 : ÉVOLUTION RÉELLE, EN TERMES MONÉTAIRES ET EN POURCENTAGE, DES PRINCIPAUX POSTES DE DÉPENSES DES MÉNAGES ENTRE 2001-02 ET 2019-20

	Les dix plus fortes augmentations			Les dix plus fortes baisses		
	Ligne de dépenses	Variation entre 01/02 et 19/20 (£)	Variation (%)	Ligne de dépenses	Variation entre 01/02 et 19/20 (£)	Variation (%)
1	Loyer net	£21.09	111%	Intérêts hypothécaires paiements	-£14.53	-39%
2	Contributions aux pensions	£14.90	124%	Achat de véhicules	-£11.74	-31%
3	Transport aérien	£13.22	742%	Vêtements	-£8.79	-32%
4	Remboursement du capital de hypothèques	£12.29	77%	Biens et services ménagers	-£8.46	-19%
5	Vacances à forfait - à l'étranger	£8.25	48%	Traitement de l'audiovisuel, de la photographie et de l'information équipement	-£7.25	-62%
6	Taxe de séjour, taux domestiques	£7.75	42%	Cigarettes	-£4.70	-64%
7	Amélioration de l'habitat - sous contrat sortir	£6.91	39%	Boissons alcoolisées (hors domicile)	-£4.68	-36%
8	Diesel	£5.70	197%	Loisirs et services culturels	-£4.24	-18%
9	Leasing automobile	£4.58	407%	TV, vidéo et ordinateurs	-£3.63	-56%

10	Repas au restaurant et au café	£4.20	26%	Journaux, livres et papeterie	-£3.62	-40%
15	Argent dépensé à l'étranger	£2.94	32%			

Source : Analyse NEF de l'ONS Family Spending Workbook (Living Costs and Food Survey) : Analyse par la NEF de l'ONS Family Spending Workbook (Enquête sur le coût de la vie et l'alimentation).

3.4 ÉQUITÉ ET BIEN-ÊTRE

Cette analyse, qui porte sur les dépenses d'un ménage moyen pour des voyages à l'étranger, cache des variations importantes entre les ménages. L'air

les voyages au Royaume-Uni sont dominés par un sous-groupe de grands voyageurs. Une analyse antérieure du NEF a montré qu'avant la pandémie, environ 70 % de tous les vols étaient pris par seulement 30 % de la population.²⁹ La croissance fulgurante observée avant la pandémie a vu le groupe de résidents britanniques qui déclarent prendre plus de quatre vols par an augmenter de 60 % entre 2011 et 2019. Parallèlement, un peu moins de la moitié des résidents du Royaume-Uni (48,2 % en 2019) ne prennent aucun vol international.^v Civil Aviation Authority (CAA) Les données suggèrent que ce groupe est dominé par les résidents les plus riches du Royaume-Uni.^{vi} Une autre caractéristique intéressante des grands voyageurs britanniques est leur âge. Alors que le trafic aérien de vacances est souvent présenté comme des familles britanniques avec des enfants s'envolant à l'étranger pour leurs vacances d'été, les enfants et les jeunes sont notablement sous-représentés parmi le groupe de vol. Alors que les personnes âgées de 19 ans et moins représentaient 23,4 % de la population britannique en 2019, l'enquête 2019 de la CAA auprès des passagers suggère que seulement 6,4 % des passagers aériens appartenaient à ce groupe.

Du point de vue du bien-être, les avantages d'un accès accru au transport aérien profitent principalement à un groupe de voyageurs aisés, qui voyagent déjà fréquemment chaque année. L'argument du bien-être est plus fort pour les voyageurs qui prennent l'avion pour rendre visite à leurs amis et à leur famille, un marché qui permet aux communautés immigrées de Grande-Bretagne de rester en contact avec leurs proches. Dans tous les cas, l'avantage social de l'augmentation de la capacité aérienne doit être comparé aux effets négatifs sur le bien-être, principalement les dommages environnementaux, qui touchent tous les habitants de la planète, mais en particulier les groupes les plus pauvres des pays en développement, les jeunes (qui vivront plus longtemps avec l'aggravation des effets du changement climatique) et les groupes vivant à proximité des aéroports (également dans de nombreux cas les communautés les plus pauvres). HM Treasury fournit un guide sur la manière de

prendre en compte les dimensions d'équité des impacts sur le bien-être par le biais d'un processus appelé "pondération du bien-être", mais cette évaluation n'est pas systématiquement appliquée dans les évaluations impliquant le secteur du transport aérien.³⁰

Il existe de nombreuses méthodes pour quantifier les effets néfastes sur le bien-être de l'augmentation des émissions de gaz à effet de serre résultant de la croissance du trafic aérien. Diverses estimations du coût social du carbone sont disponibles ; elles évaluent la valeur des dommages causés à la société par chaque tonne supplémentaire d'émissions de CO₂. Au taux publié par Rennert et al. dans la revue *Nature* en 2022, soit 150 £ par tonne,³² le coût social des émissions de CO₂ du secteur du transport aérien britannique en 2019 était d'environ 5,8 milliards de livres sterling par an. Si l'on tient compte des émissions de gaz autres que le CO₂ produites à haute altitude, en utilisant un multiplicateur standard recommandé par le gouvernement ^{britannique}³³, cette valeur atteint au moins 11 milliards de livres sterling.

Le gouvernement britannique utilise une autre méthode pour évaluer les émissions de gaz à effet de serre.³⁴ Les "valeurs du carbone" du gouvernement reflètent la valeur monétaire que la société attribue à une tonne de carbone, mais utilisent une méthodologie qui aligne la valeur utilisée sur les objectifs internationaux de réduction des émissions du Royaume-Uni. En utilisant les dernières valeurs publiées par le BEIS, qui établissent la valeur d'une tonne d'émissions de CO₂ à 241 £, la valeur totale des émissions de CO₂ du secteur du transport aérien au Royaume-Uni était de 9,3 milliards de livres sterling en 2019, augmentant jusqu'à au moins 1,5 milliard d'euros par an.

17,7 milliards de livres sterling lorsque d'autres gaz sont pris

en compte. Ces valeurs sont indicatives et illustrent l'ampleur des inconvénients du transport aérien en termes de bien-être social, qui doivent être mis en balance avec les avantages susmentionnés.

3.5 STAGNATION DU TOURISME INTÉRIEUR

Le marché du transport aérien international au Royaume-Uni est dominé par les résidents britanniques qui partent en vacances à l'étranger. Les données de l'ONS montrent qu'en 2019, les résidents britanniques ont effectué plus du double du nombre de voyages internationaux par avion effectués par les résidents étrangers en visite au Royaume-Uni, soit 79,5 millions et 32,1 millions, ^{respectivement}³⁵. 23,6 millions en 2000 à 47,4 millions en 2019, ce qui indique qu'à mesure que le secteur des voyages internationaux se développe, la taille absolue de l'écart (ou du "déficit") entre le nombre de passagers résidant au Royaume-Uni et le nombre de passagers résidant à l'étranger augmente également. Le rapport global entre les résidents britanniques et les résidents étrangers voyageant par avion au départ ou à destination du Royaume-Uni est resté relativement stable au cours des deux dernières décennies, les résidents britanniques représentant environ 70 % des voyageurs. Les résidents britanniques représentaient environ

v Analyse par la NEF de l'enquête nationale sur les déplacements du DfT.

vi L'enquête sur les passagers de la Civil Aviation Authority porte sur un sous-ensemble d'aéroports britanniques qui sont généralement responsables d'environ 75 % de l'ensemble des départs de passagers. Les aéroports londoniens sont toujours inclus dans l'échantillon ; les autres aéroports sont inclus sur une base continue. Les usagers des aéroports londoniens peuvent donc être légèrement surreprésentés dans l'échantillon.

62 % des passagers voyageant sur des routes maritimes internationales et environ 60 % des passagers empruntant le tunnel sous la Manche.

L'élargissement du marché des voyages d'agrément à l'étranger se fait probablement au détriment du marché du tourisme intérieur. Bien que le tourisme international et le tourisme intérieur ne soient pas des substituts parfaits, la recherche universitaire montre clairement qu'il y a substitution. L'annexe A présente une sélection d'articles de recherche universitaire qui étayent cette proposition. Bien qu'il ne s'agisse que d'une analyse descriptive, la figure 10 laisse entrevoir une relation inverse entre la taille du marché du tourisme intérieur et la taille du marché du tourisme international.

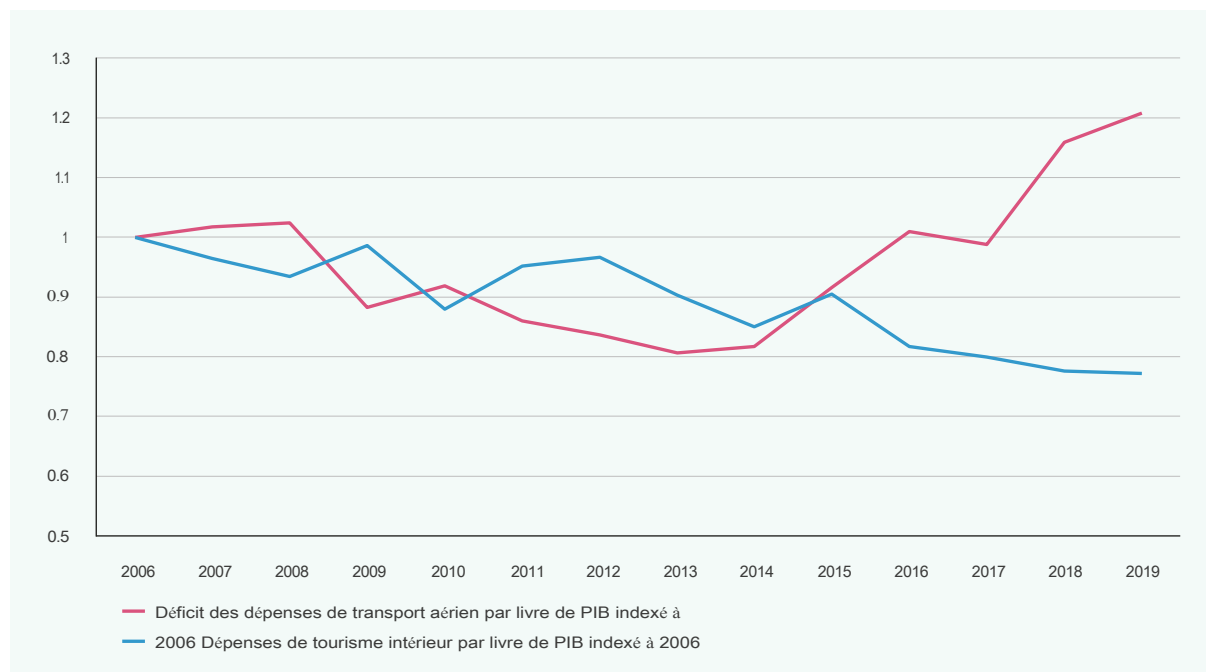
l'ampleur du déficit des dépenses de voyages internationaux. En d'autres termes, plus l'écart entre les flux de dépenses des voyageurs étrangers entrants et des résidents nationaux voyageant et dépensant à l'étranger est important, plus les performances du marché touristique national sont mauvaises. Les années précédant la pandémie (2014-2019) ont été marquées par une forte augmentation du déficit des dépenses de voyage, qui s'est accompagnée d'une stagnation du secteur du tourisme intérieur par rapport à la croissance globale du PIB. La taille du secteur touristique national a diminué par rapport à l'ensemble de l'économie sur la période 2006-2019.

ENCADRÉ 2 : VOYAGES AÉRIENS BON MARCHÉ ET STATIONS BALNÉAIRES BRITANNIQUES

Parmi les 318 autorités de district d'Angleterre, de nombreuses destinations balnéaires historiques se classent parmi les plus défavorisées socialement, notamment Blackpool (1er), Great Yarmouth (22e), East Lindsey (31e), Tendring (32e), et Torbay (49e), tandis que des poches de privation sévère peuvent également être trouvées à Weston-super-Mare et Rhyl.³⁶ Les défis auxquels ces villes sont confrontées ne sont pas exclusivement le produit de la prolifération de l'immigration clandestine, mais aussi de l'augmentation du nombre d'immigrants.

Les vols internationaux bon marché n'y sont pas étrangers, mais ils ont sans aucun doute joué un rôle important. Ces dernières années, les responsables politiques ont longuement débattu des défis et des solutions à mettre en œuvre pour redynamiser les communautés côtières britanniques laissées pour compte³⁷ ; la croissance continue du flux (net) des dépenses de loisirs à l'étranger ne fait que compliquer la tâche.

FIGURE 10 : ÉVOLUTION DANS LE TEMPS (INDEXÉE À 2006) DE LA TAILLE DU SECTEUR DU TOURISME INTÉRIEUR AU ROYAUME-UNI ET DU DÉFICIT DES DÉPENSES DE VOYAGE (PAR VOIE AÉRIENNE) PAR RAPPORT AU PIB



Source : VisitBritain, GB Tourism Survey, ONS UK economic accounts, ONS Travel trends : VisitBritain, GB Tourism Survey, ONS UK economic accounts, ONS Travel trends

Les effets négatifs du déficit des dépenses touristiques n'ont pas fait l'objet d'un grand débat public ces dernières années, mais ils sont reconnus par les principaux organismes de tourisme. Dans ses rapports annuels, l'autorité britannique du tourisme (VisitBritain) reconnaît fréquemment que le déficit nuit à la position du Royaume-Uni et, en 2020, elle a écrit au Cabinet Office pour demander que des mesures soient prises afin de réduire ce déficit³⁸.

*VisitBritain estime que pour atténuer l'impact du tourisme émetteur sur l'environnement, il convient d'encourager davantage les activités suivantes
les touristes britanniques à passer leurs vacances chez eux et à réduire le déficit du tourisme émetteur.³⁹*

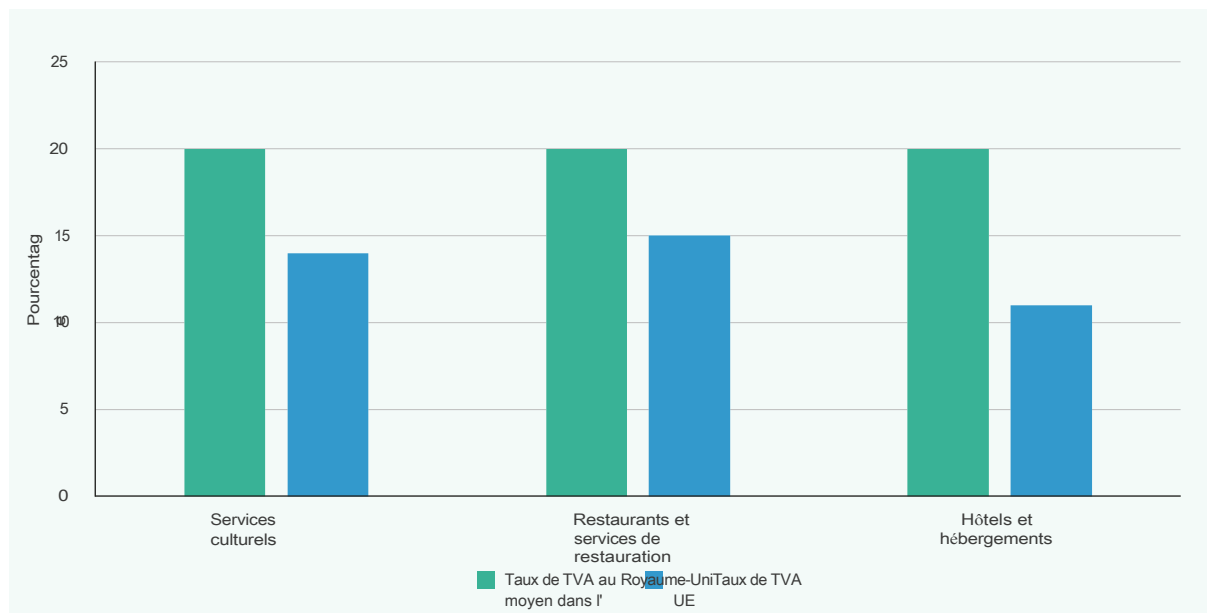
De manière moins directe, le gouvernement lui-même a fait part de sa volonté de réduire le déficit des dépenses de voyage, comme il l'a indiqué dans son plan de relance du tourisme⁴⁰ à la suite de la pandémie de grippe aviaire de 19 ans :

[...] faire des voyages nationaux un comportement durable de la part des clients, en veillant non seulement à ce qu'ils ne se fassent pas voler, mais aussi à ce qu'ils se fassent voler. Les gens profitent du "Great British Summer" en 2021 mais

que les personnes qui voyagent au Royaume-Uni cette année recommencent à le faire dans les années à venir.

Mais cet objectif semble en contradiction avec un certain nombre de politiques et de décisions du gouvernement. L'essor des voyages internationaux n'est pas le seul moteur de la stagnation du marché touristique intérieur britannique. Nombreux sont ceux qui affirment que la fiscalité britannique sur les industries du tourisme et des loisirs désavantage les entreprises par rapport à leurs concurrents dans les principales destinations touristiques internationales du Royaume-Uni. En particulier, la TVA sur l'hébergement hôtelier au Royaume-Uni est plafonnée à 20 %, alors que la moyenne de l'UE n'est que de 11 % (figure 11). La taxe sur les restaurants et la restauration est également de 20 %, contre une moyenne européenne de 15 %. Au cours de la période considérée, cet écart s'est creusé : de 17,5 % au début du millénaire, la TVA britannique a atteint 20 % en 2010. L'exonération de TVA dont bénéficie le transport aérien ne l'a pas affecté par cette augmentation, tandis que les destinations touristiques intérieures britanniques ont vu leur position concurrentielle se dégrader.

FIGURE 11 : TAUX DE TVA AU ROYAUME-UNI PAR RAPPORT A L'UE



Source : Gouvernement britannique et Union européenne

TABLEAU 2 : RÉPARTITION DES DÉPENSES DE VOYAGE ENTRE LA RÉGION DE LONDRES ET LES AUTRES RÉGIONS DU ROYAUME-UNI EN 2019

	Action Londres	Valeur à Londres	Action non-londonnais	Valeur hors Londres
Part de la population	13%	8,982,000	87%	58,238,000
Part des dépenses de voyage sortantes	22%	£14,001m	78%	£48,324m
Part des dépenses de voyage entrantes	56%	£15,725m	44%	£12,108m

Source : ONS ONS Voyages et tourisme

3.6 L'INÉGALITÉ RÉGIONALE DES FLUX TOURISTIQUES

Il est prouvé que lorsque le tourisme intérieur diminue, les inégalités régionales augmentent. Sans être une parfaite redistribution des revenus à travers le pays, les régions qui perçoivent d'importantes recettes du tourisme intérieur sont concentrées de manière disproportionnée dans les zones les plus défavorisées du Royaume-Uni. L'analyse de la Resolution Foundation met en évidence des régions telles que l'est et l'ouest du Pays de Galles, le Yorkshire, le sud-ouest et le nord-est, dont les économies sont particulièrement dépendantes du tourisme intérieur.⁴¹

Le déséquilibre régional engendré par la politique actuelle est encore aggravé par la nature des flux de dépenses des résidents étrangers. Alors que le Royaume-Uni dans son ensemble affiche un déficit en matière de dépenses de voyage, il existe d'importantes variations au niveau infranational. Nouvelle analyse de l'ONS par la NEF mettent en évidence l'ampleur de ce déséquilibre (tableau 2). Bien qu'elle n'abrite que 13,4 % de la population britannique, Londres représente, en dehors des périodes de crise, 22 % de la population du pays.

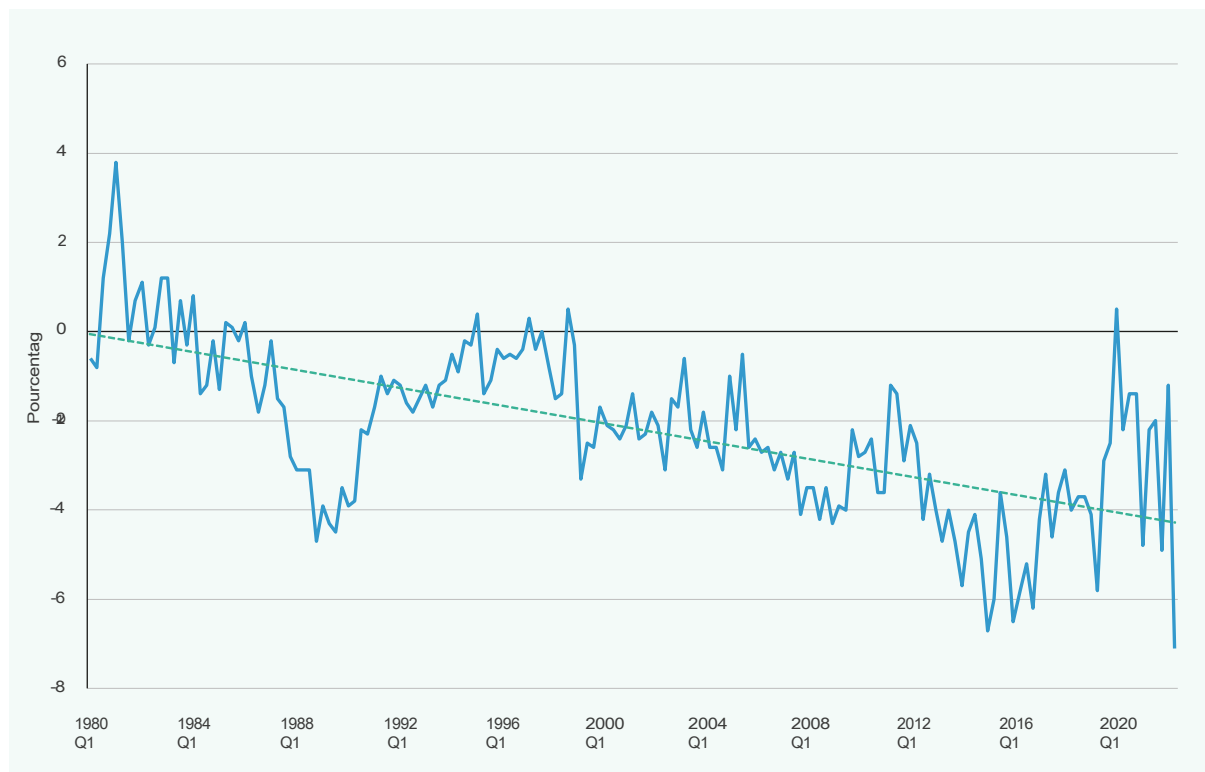
des dépenses de voyage à l'étranger des résidents britanniques.⁴² Toutefois, ces chiffres sont éclipsés par la part de Londres dans les dépenses des visiteurs étrangers au Royaume-Uni, qui s'élevait à 56 % en 2019. Par conséquent, Londres opère un excédent de dépenses de voyage, attirant un afflux net de 1,7 milliard de livres sterling en 2019, ce qui équivaut en taille à 0,4 % de la VAB de la région. En revanche, le reste du Royaume-Uni a connu un

déficit de dépenses de voyage de 36 milliards de livres, soit l'équivalent de 2,5 % de la VAB la même année.

Si les régions situées en dehors de Londres comptent proportionnellement moins de voyageurs aériens, elles n'en représentent pas moins la totalité de la fuite nette de liquidités. À ce jour, la croissance du transport aérien n'a fait qu'accentuer cette disparité. Entre 2014 et 2019, le nombre de passagers a augmenté de 24 %. Au cours de la même période, le déficit des dépenses de voyage des régions en dehors de Londres a augmenté en termes réels de 16 milliards de livres sterling, tandis que Londres est restée excédentaire. En outre, une analyse expérimentale récente de l'ONS suggère qu'une majorité significative des IDE, l'une des voies par lesquelles les dépenses à l'étranger sont effectuées, est en train de s'effondrer. Les IDE entrants au Royaume-Uni, est également fortement concentrée à Londres et dans le Sud-Est. Londres et le Sud-Est ont représenté 61 % de la croissance de la valeur totale des IDE entrants entre 2015 et 2019, alors qu'ils ne comptent que 27 % de la population.⁴³

3.7 TENDANCES MACROÉCONOMIQUES

Outre leur effet sur la demande touristique nationale et internationale, les dépenses liées aux voyages internationaux ont des répercussions macroéconomiques sur les flux financiers du Royaume-Uni (c'est-à-dire sur la balance des paiements). Le Royaume-Uni enregistre un déficit important de sa balance des opérations courantes, ce qui signifie que nous achetons (c'est-à-dire importons) davantage sur les marchés internationaux que nous ne vendons (c'est-à-dire exportons) au niveau international. Les dépenses touristiques à l'étranger ont un effet similaire à celui de l'importation de biens, puisqu'elles font passer des livres sterling dans les mains de résidents étrangers. Le déficit de nos dépenses en matière de voyages internationaux est donc de un facteur contribuant à l'important déficit de la balance courante du Royaume-Uni. Pendant la pandémie, la contribution des dépenses de voyage au déficit de la balance courante a diminué de plus de 90 %, car le tourisme international a pratiquement cessé, mais avec le retour rapide des voyages internationaux et le déficit des dépenses de voyage, cela ne durera pas.

FIGURE 12 : SOLDE TRIMESTRIEL DE LA BALANCE DES OPÉRATIONS COURANTES EN POURCENTAGE DU PIB, Y COMPRIS LA TENDANCE LINÉAIRE (LIGNE POINTILLÉE)

Source : ONS Série chronologique de la balance des paiements

Les économistes ont toujours fait preuve de modération quant à l'impact d'un déficit de la balance courante, estimant que les effets macroéconomiques étaient gérables. Mais l'ampleur de notre déficit a

Au premier trimestre 2022, la balance des comptes courants du Royaume-Uni a atteint son pire niveau, à savoir -7,1 % du PIB.

Jusqu'à présent, l'expansion du déficit global de la balance courante du Royaume-Uni a été financée par la vente d'actifs britanniques à des propriétaires étrangers, favorisée par la financiarisation de l'économie britannique qui a depuis les années 1980. On peut se demander si cette tendance est bénéfique ou durable. Depuis 2017, les entreprises étrangères détiennent une part plus importante du capital de l'Union européenne. Les investissements directs étrangers au Royaume-Uni (position entrante) sont supérieurs à ceux que les entreprises britanniques détiennent à l'étranger (position sortante), inversant ainsi une tendance de plusieurs décennies en faveur des investisseurs basés au Royaume-Uni.⁴⁵ Outre la perte de contrôle sur les actifs nationaux que cela implique, il existe une vulnérabilité à l'égard des investissements directs étrangers.

la perception qu'ont les investisseurs étrangers de la valeur des actifs britanniques, ce qui pourrait avoir des répercussions sur la valeur de la livre et la stabilité de notre commerce international.

Comme l'a dit l'ancien gouverneur de la Banque d'Angleterre Mark Carney : "Plus fondamentalement, le Royaume-Uni s'en remet à la gentillesse d'étrangers à un moment où les risques pour le commerce, l'investissement et la fragmentation financière ont augmenté".⁴⁶ En effet, certains économistes affirment que la taille de l'économie britannique est trop importante pour que l'on puisse en tirer des avantages. les déficits des comptes courants de l'Italie, de la Grèce et de l'Espagne au début de la crise financière de 2007/2008 ont contribué de manière significative aux turbulences économiques qui ont suivi.⁴⁷

En 2019, le déficit des dépenses de voyage du Royaume-Uni équivalait à environ 23 % du déficit global de la balance courante. D'une part, le déficit des dépenses de voyage contribue de manière relativement modeste aux dépenses globales du Royaume-Uni, équivalant en 2019 à environ 10 % du déficit du commerce des biens. D'autre part, il s'agit d'un domaine dans lequel le Royaume-Uni

fait figure d'exception au niveau international. Alors que 11 pays d'Europe affichent des déficits en matière de dépenses de voyage, seuls les États-Unis et le Royaume-Uni sont en mesure de le faire.

Le Royaume-Uni et la Roumanie affichent à la fois un déficit de la balance courante et un déficit des dépenses de voyage (tableau 3). De nombreux autres pays, tels que l'Allemagne, les Pays-Bas, la Norvège et la Suède, ont mis en place d'importantes mesures de lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme.

des excédents de la balance courante, ce qui signifie que ces pays peuvent se permettre d'être plus détendus en ce qui concerne leurs déficits en matière de dépenses touristiques.

TABLEAU 3 : BALANCE DES COMPTES COURANTS ET DES DÉPENSES DE VOYAGE DE DIFFÉRENTS PAYS

	Balance des comptes courants (%PIB) Moyenne 2015-2019	Solde des dépenses de voyage 2019 (%PIB)
Royaume-Uni	-2.7	-1.5
Belgique	0.1	-1.8
Norvège	6.5	-2.7
Allemagne	7.6	-1.3
France	-0.5	0.4
Pays-Bas	9.3	-0.3
Espagne	1.7	3.7
Roumanie	-4.9	-1.0
ÉTATS-UNIS	-2.7	0.3

Source : Eurostat, U.S. Department of Commerce, National Travel and Tourism Office : Eurostat, U.S. Department of Commerce, National Travel and Tourism Office

question de la causalité est nettement plus faible. Du point de vue de l'évaluation des avantages de l'augmentation de la capacité aérienne du Royaume-Uni, il existe une différence matérielle entre (i) la croissance de la demande de transport aérien induite par la croissance économique au sens large et (ii) la croissance économique induite par l'augmentation de la capacité aérienne/du trafic aérien.

4.1 COMPRENDRE LA CAUSALITÉ DANS LA RELATION ENTRE LA CROISSANCE DU TRANSPORT AÉRIEN ET LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

La santé économique d'une région peut être décrite et mesurée à l'aide de différents indicateurs.

D'une manière générale, le NEF estime que bon nombre des indicateurs couramment utilisés, notamment

L'emploi, le PIB, le revenu national brut (RNB), la productivité du travail, le commerce et l'investissement ne sont pas de bons indicateurs du bien-être général d'une société. Néanmoins, comme ces indicateurs sont ceux qui sont le plus souvent utilisés dans les recherches menées par des tiers pour mesurer l'impact de la croissance du transport aérien, c'est à eux que nous nous référons lorsque nous décrivons la "croissance économique" dans le présent document.

Zhang et Graham (2020) présentent peut-être l'examen récent le plus complet des données universitaires sur les relations entre la croissance du transport aérien et la croissance économique.⁴⁸ Les auteurs montrent qu'un grand nombre d'études universitaires internationales réalisées au cours des trois dernières décennies ont mis en évidence une corrélation positive entre différentes mesures de la croissance du transport aérien et la croissance économique.

de la croissance du transport aérien et de la croissance économique. Cependant, plusieurs obstacles nous empêchent de superposer ces résultats à l'économie britannique dans les années 2020.

D'un point de vue méthodologique, l'un des principaux obstacles réside dans le fait que le nombre d'éléments probants pouvant contribuer à la

4. L'IMPACT ÉCONOMIQUE MARGINAL DE L'AIR CROISSANCE DES TRANSPORTS

entre le transport aérien et le PIB.

ce que l'on appelle parfois les "retombées", telles que la stimulation du commerce et de l'investissement. En tout état de cause, Zhang et Graham (2020) suggèrent qu'une fois un certain seuil atteint dans le développement économique d'un pays, cette relation commence à s'affaiblir ; de nombreuses économies avancées approchent maintenant de la maturité du marché dans ce domaine de croissance.⁵⁰ En d'autres termes, l'augmentation des revenus pourrait ne plus être le moteur de l'adoption des voyages aériens. D'autres facteurs, tels que la croissance démographique (en particulier la population migrante) et l'évolution des préférences des consommateurs peuvent rester des moteurs importants de la demande de transport aérien.

De l'autre côté de la boucle de causalité, Zhang et Graham (2020) identifient un sous-ensemble d'études qui suggèrent qu'il existe une relation de cause à effet dans laquelle la croissance de la capacité du transport aérien, ou la croissance de la connectivité, stimule la croissance économique.⁵¹ Dans ce cas, la croissance peut découler de caractéristiques telles que l'ouverture de nouvelles destinations (c'est-à-dire de nouveaux marchés), par le biais de nouveaux et/ou de nouveaux services de transport aérien, ou de nouveaux services de transport aérien.

ou une connectivité améliorée (c'est-à-dire plus rapide ou moins chère). L'existence de cette relation de cause à effet pourrait renforcer les arguments en faveur des avantages économiques marginaux de la croissance de la capacité aérienne.

Les preuves scientifiques de la causalité entre la capacité aérienne et la connectivité, d'une part, et l'économie, d'autre part, posent plusieurs problèmes d'ordre pratique. D'un point de vue méthodologique, les calculs utilisés pour prouver la causalité présentent des faiblesses. Du point de vue des preuves, les études sont très contradictoires dans leurs conclusions. Certaines établissent un lien de causalité, d'autres non. Cette variabilité peut être due à un grand nombre de facteurs méthodologiques et contextuels. Par exemple, Küçükönal et Sedefoğlu (2017) ont inclus le Royaume-Uni dans leurs échantillons et n'ont pas trouvé de lien de causalité

Les auteurs de l'étude ont utilisé un échantillon de données couvrant la période 2000-2013,⁵² et Mukkala et Tervo (2013) qui n'ont identifié le lien de causalité que dans les régions périphériques de l'Europe, mais pas dans les régions "centrales".⁵³

D'autres problèmes se posent lorsqu'il s'agit de transposer les résultats dans le contexte britannique contemporain. Zhang et Graham (2020) présentent 15 études qui confirment la relation de cause à effet entre le transport aérien et la croissance économique, mais une seule des 15 études citées inclut le Royaume-Uni dans ses données d'entrée et, dans ce cas, le Royaume-Uni est divisé en parcelles avec les autres pays

Cela signifie que toute conclusion sur la relation entre la croissance économique et la croissance du transport aérien ne sera pas spécifique au contexte britannique. La relation produite sera influencée par les effets observés dans des économies très différentes, y compris des économies moins connectées (selon IATA

(y compris la plupart des pays européens),⁵⁵ les économies recevant des touristes (comme les pays méditerranéens) et les pays moins développés économiquement (par exemple les pays d'Europe de l'Est).

Un deuxième problème pratique que pose la base documentaire universitaire citée par Zhang et Graham (2020) est sa nature datée. La fourchette moyenne des données d'entrée utilisées par les 15 études citées va de 1981 à 2003.⁵⁶ On peut se demander, par exemple, si une étude axée sur le développement du transport aérien au Brésil entre 1966 et 2006 peut nous en apprendre beaucoup sur la relation entre le transport aérien et l'économie du Royaume-Uni en 2023. Toutefois, un examen de certaines des recherches les plus récentes publiées depuis l'étude 2020 de Zhang et Graham peut apporter des éléments utiles pour comprendre comment le transport aérien peut interagir avec l'économie dans le contexte britannique.

4.2 PREUVES RÉCENTES DU LIEN DE CAUSALITÉ ENTRE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ AÉRIENNE ET LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE

L'un des corpus de recherche les plus solides sur la relation entre le transport aérien et l'économie se concentre sur l'emploi aux États-Unis. Sheard (2021) met en évidence un lien de causalité entre la croissance du transport aérien et la croissance

de l'emploi, qui suggère qu'une augmentation de 10 % du trafic aérien local peut entraîner une augmentation de 1,2 % de l'emploi local.⁵⁷ Cette relation est parfois appelée "élasticité" reliant la demande de transport aérien à l'emploi.

La principale limite de l'analyse de Sheard réside dans le fait que la majorité des nouveaux emplois créés sont occupés par de nouveaux migrants dans la région, et que le taux d'emploi de l'Union européenne est inférieur à celui de l'Union européenne.

ne tient pas compte des réductions potentielles de l'emploi qui pourraient avoir lieu ailleurs en conséquence. Ce problème, souvent appelé "déplacement" (encadré 1), est une faiblesse récurrente de l'analyse de l'emploi.

une grande partie de l'analyse des incidences de la croissance du transport aérien. Lenaerts et al. (2021) suggèrent que "...Comme La question de la variabilité spatiale se pose non seulement entre les régions dotées ou non d'aéroports, mais aussi entre les aéroports. L'analyse de Sheard homogénéise la majorité du réseau de transport aérien des États-Unis, masquant les nuances entre les aéroports et les lieux qui présentent des différences contextuelles cruciales, comme l'équilibre entre les passagers expéditeurs et les passagers destinataires.

Dans l'ensemble, les États-Unis sont un bénéficiaire net de touristes et de dépenses internationales, ce qui signifie que plus de personnes arrivent en avion que de personnes repartent en avion, une différence majeure par rapport au Royaume-Uni, comme le montre la figure 2. Le même problème se pose dans des pays comme l'Australie, autre bénéficiaire net des dépenses du tourisme international.

Khanal et al. (2022) mettent en évidence un lien de causalité positif entre le transport aérien et la croissance économique, mais considèrent le trafic aérien de passagers comme un indicateur direct de la santé du marché touristique intérieur australien.⁵⁹ De même, le transport aérien a également été identifié comme un moteur de la croissance économique en Espagne, premier bénéficiaire net des dépenses touristiques en Europe.⁶⁰ Comme l'a montré l'analyse précédente, la croissance du transport aérien affaiblit les dépenses touristiques intérieures au Royaume-Uni, coupant cette voie à des avantages économiques potentiels plus larges.

Il existe un nombre limité d'études qui incluent le Royaume-Uni dans leur échantillon et désagrègent leurs résultats pour permettre d'isoler l'effet du Royaume-Uni, en particulier van de Vivjer et al.

(2022) qui étudie les liens entre le transport aérien de passagers et l'emploi et Volkhausen (2022) qui étudie les liens entre le transport aérien et le PIB (en ne prenant en compte que les aéroports de moins de 3 millions d'habitants), qui étudie les liens entre le transport aérien et l'emploi.

Ces études présentent, dans l'ensemble, un lien positif entre la croissance de la capacité aérienne et l'augmentation de l'emploi et du PIB, mais lorsque cet effet est ventilé au niveau du Royaume-Uni, dans les deux cas, la relation disparaît ; aucune relation statistique n'est trouvée. En effet, l'analyse de Volkhausen suggère qu'il est possible que la croissance des aéroports régionaux au Royaume-Uni ait entraîné des résultats négatifs pour les économies locales. Les régions d'Europe à l'origine de la relation positive sont généralement les suivantes

les pays qui enregistrent les plus fortes rentrées nettes de dépenses touristiques, notamment l'Espagne, la France et l'Autriche dans le cas de Vivjer et al. et l'Espagne, la France et la Grèce dans le cas de Volkhausen.

Le cas de l'Allemagne est plus complexe. Les deux documents suggèrent que certaines régions d'Allemagne présentent une relation de cause à effet entre le transport aérien et la croissance économique, malgré la balance touristique négative du pays. D'autres documents démontrent clairement qu'un sous-ensemble d'aéroports de petite et moyenne taille en Allemagne n'apporte aucun avantage. Breidenbach (2020) déclare : "Il n'existe aucune preuve empirique que l'expansion des aéroports régionaux se traduise par une croissance régionale "⁶³.

Allroggen et Malina (2014) suggèrent que la croissance des capacités dans les grands aéroports allemands a soutenu la croissance économique au début des années 2000 en facilitant la connectivité des voyageurs d'affaires.⁶⁴ En revanche, Allroggen et Malina montrent que les effets de la croissance de certains aéroports (en l'occurrence des aéroports plus petits) peuvent être négatifs lorsque cette croissance développe les voyages d'agrément plutôt que les voyages d'affaires :

*Bien que les vols de loisir créent des avantages privés, ils ne favorisent pas la connectivité par le biais des services aériens, qui s'adressent aux voyageurs d'affaires. Au contraire, des services aériens supplémentaires liés aux loisirs pourraient en fait affaiblir l'économie régionale en détournant les dépenses.*⁶⁵

Ces conclusions ont été renforcées par une étude plus récente menée à l'échelle européenne par Pot et Koster (2022). Ces auteurs ont également constaté que les petits aéroports n'apportent que peu ou pas d'avantages économiques à leurs régions. En outre, s'il est prouvé que les grands aéroports profitent à l'ensemble de l'économie, ces bénéfices sont plus importants lorsque l'économie du tourisme entrant est forte.⁶⁶

Le Royaume-Uni n'étant pas un bénéficiaire net des dépenses touristiques, ces données montrent l'importance des passagers d'affaires pour justifier les avantages économiques plus larges de la croissance du transport aérien britannique. Peut-être en raison de l'absence

générale de données universitaires spécifiques au Royaume-Uni établissant un lien entre le transport aérien et le tourisme. Pour ce qui est de la croissance de la capacité/du trafic par rapport à la croissance économique, des consultants britanniques du secteur privé ont développé leurs propres élasticités, similaires à celles de Sheard (2021)⁶⁷, en reliant les indicateurs de croissance du transport aérien à la croissance de l'économie.

croissance économique. Une élasticité en particulier, développée par Oxford Economics en 2013, continue d'être largement citée par les aéroports britanniques cherchant à se développer en ²⁰²³⁶⁸, bien qu'elle s'appuie sur des données d'entrée couvrant la période 1980-2010, une époque différente du développement économique de la ^{Grande-Bretagne69}.

La relation développée par Oxford Economics suggère qu'une augmentation de 10 % des déplacements professionnels et/ou du fret se traduira par une augmentation de 0,5 % de la productivité économique. Cette relation doit être traitée avec beaucoup de prudence. Non seulement les données d'entrée sont obsolètes, mais plusieurs questions méthodologiques ne sont pas abordées de manière adéquate. En particulier, il n'est pas certain que la question de la causalité ait été abordée. Néanmoins, cette relation confirme que les avantages économiques plus larges du transport aérien de passagers dépendent de la croissance du nombre de passagers d'affaires. Si la relation d'Oxford Economics se vérifie, la croissance du transport aérien de passagers au niveau national n'a produit aucune productivité économique supplémentaire - et donc aucune croissance du PIB - depuis 2006, année où le nombre de passagers d'affaires a atteint son maximum.

En résumé, il existe des preuves, sur plusieurs périodes et dans plusieurs régions, d'une relation de cause à effet entre la croissance du transport aérien et la croissance économique. Cet impact semble le plus fort dans les régions qui sont des bénéficiaires nets des dépenses touristiques et où les voyages d'affaires sont facilités. Au Royaume-Uni, et en particulier en Angleterre, où les dépenses touristiques sont fortement déficitaires et où la demande de voyages d'affaires diminue, les arguments en faveur d'avantages économiques plus larges découlant de la croissance du trafic aérien semblent faibles.

4.3 DIMINUTION DE LA RENTABILITÉ ÉCONOMIQUE DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ DE TRANSPORT AÉRIEN

Les rendements décroissants sont fondamentaux dans la plupart des relations économiques. Les études mondiales et multi-pays sur la relation entre la croissance du transport aérien et la croissance économique observent généralement que les avantages qui en découlent tendent à être plus importants dans les économies moins développées, ce qui indique des rendements décroissants. AitBihiOuali et al. (2020), qui analysent les un large panel de nations différentes, par exemple, mettent en évidence :

Ainsi, nos résultats suggèrent que le développement du secteur de l'aviation génère des gains économiques globaux à la fois pour les économies développées, en développement et émergentes [...] les résultats sont plus importants pour les zones comprenant davantage d'économies émergentes.⁷⁰

Pot et Koster (2022) confirment cette constatation en ce qui concerne les aéroports de taille "moyenne" :

Le niveau absolu de l'accessibilité aérienne totale est négativement associé à un impact positif sur le PIB par habitant pour les aéroports de taille moyenne. Ceci est lié à la notion de rendements décroissants. Dans les régions où l'accessibilité aérienne est déjà élevée, une expansion d'un aéroport de taille moyenne peut ne pas apporter beaucoup d'avantages.⁷¹

En effet, Arvin et al. (2015) tirent une conclusion plus forte, suggérant que le point de saturation a déjà été atteint dans leur panel de pays développés (y compris le Royaume-Uni) :

Dans le groupe développé, l'intensité du transport [aérien] n'a aucune relation de cause à effet avec la croissance économique à court terme (probablement parce que l'intensité du transport a atteint un point de quasi-saturation).⁷²

En 2013, les cabinets de conseil York Aviation et Oxford Economics ont publié un article sur les avantages de l'augmentation de la capacité du transport aérien :

Certains éléments indiquent que la connectivité est susceptible de présenter des rendements décroissants. En effet, cette est intuitivement sensée. Une première connexion unique rend le commerce possible là où il ne l'était pas auparavant, avec les avantages économiques qui en découlent. Une deuxième connexion facilite les échanges et apporte des avantages mais selon toute vraisemblance, pas au même niveau que la première connexion. Cela pourrait s'appliquer à la fois aux fréquences de service ou à l'équilibre entre les connexions directes et indirectes. Il semble raisonnable d'étendre cette analogie.⁷³

Ces réflexions abordent la question de la saturation de la connectivité, mais l'impact de la

pandémie est encore plus important. et les progrès technologiques modernes élargissent la question des rendements décroissants pour en faire une question d'équité de la demande sous-jacente. S'il est vrai que

que l'ajout d'une troisième liaison aérienne vers une destination produit moins d'avantages que la création de la première, il se pourrait aussi qu'au fil du temps, la valeur de toute liaison diminue en raison de la baisse de l'avantage relatif que représente le transport aérien pour les entreprises. Chaque progrès des technologies de communication numérique et chaque évolution des attentes et des normes d'interaction commerciale vers la communication à distance diminue la valeur des connexions aériennes supplémentaires et avance le point de saturation du marché. Cette question est devenue plus importante depuis la pandémie, mais elle est moins étudiée.

Certaines considérations relatives à la saturation du marché du côté de la demande sont généralement intégrées dans les modèles de prévision des passagers. La modélisation du DfT, qui sous-tend ses prévisions en matière d'aviation, suggère que la saturation de la demande de passagers d'affaires ne sera pas atteinte avant 2080.⁷⁴ Mais ces estimations ont été calculées sur la base de données couvrant la période 1986-2008, une période de forte croissance du nombre de passagers d'affaires qui ne semble pas être un point de référence approprié en 2023. En tant que

Il se trouve que le DfT a été interrogé par son propre évaluateur universitaire (le Dr Fowkes) sur le risque que la relation entre les taux de croissance du nombre de passagers et l'économie (c'est-à-dire les élasticités) ait changé après 2008. Fowkes a déclaré dans son examen de la modélisation des prévisions du DfT :

Il convient d'accorder une attention particulière aux changements de paramètres au cours des dernières années, par exemple après la crise financière. J'ai été surpris de constater que les termes "constants" n'avaient pas été inclus, mais on m'a assuré qu'ils l'avaient été. a été essayée mais s'est avérée non significative. Je crains que le manque de degrés de liberté n'ait empêché l'estimation d'élasticités distinctes avant et après l'accident pour les trois moteurs et la croissance tendancielle, et que le manque de temps n'ait empêché l'exécution de modèles distincts pour tous les points de rupture (par exemple 2007, 2008, 2010, etc.).⁷⁵

Comme le montre le tableau 4, M. Fowkes avait raison de s'inquiéter. Au cours de la période qui a servi de base à l'analyse du DfT, la croissance moyenne du nombre de passagers d'affaires a été d'environ 4,4 % par an. Depuis, la tendance s'est inversée.

TABLEAU 4 : ÉVOLUTION DU NOMBRE ABSOLU DE PASSAGERS EN VOYAGE D'AFFAIRES SUR CERTAINES PÉRIODES

Période	Changer	Variation par an
1984 à 2008	170.77%	4.38%
1984 à 2006	184.47%	4.99%
2006 à 2019	-5.26%	-0.38%
2008 à 2019	-0.46%	-0.04%

Source : ONS Travepac (1993-2019) et Government Statistics Service (1984-1992) ONS Travepac (1993-2019) et Government Statistics Service (1984-1992).

En se projetant dans l'avenir, leur modèle suggère qu'en 2030, le nombre de passagers d'affaires augmenterait de près de 30 % par rapport aux niveaux de 2016 (tableau 5). Aujourd'hui, il faudrait une reprise exceptionnellement rapide de l'activité économique pour que le nombre de passagers d'affaires augmente.

(deux fois le rythme observé après la crise financière de 2007/2008) pour que les chiffres reviennent à leur niveau d'avant la pandémie d'ici à 2030.

TABLEAU 5 : ÉVOLUTION DU NOMBRE TOTAL DE DÉPARTS DE PASSAGERS D'AFFAIRES PAR RAPPORT AUX NIVEAUX DE 2016 DANS TROIS SCÉNARIOS DE PRÉVISIONS DE L'AVIATION DE LA DFT POUR 2017

	2030	2040	2050
Faible maturité du marché	+30.6%	+60.0%	+93.7%
Centrale (y compris la piste nord-ouest de Heathrow)	+28.6%	+52.5%	+78.8%
Maturité élevée du marché	+23.1%	+40.4%	+57.5%

Source : DfT Aviation Forecasts 2017

Grâce aux données couvrant la période postérieure à 2008, il apparaît désormais que la relation entre l'économie britannique au sens large et le secteur des voyages d'affaires s'est modifiée entre 2000 et 2006 (figure 13). Le point d'inflexion précis n'est pas clair par l'impact de l'attaque terroriste du 11 septembre 2001 aux États-Unis, qui a temporairement supprimé la demande de transport aérien, mais au-delà de ce point, la croissance du transport aérien d'affaires semble se "découpler" de la croissance économique.

Ni la croissance économique, ni la croissance de la productivité, ni la croissance de la connectivité, ni la croissance plus large du nombre de passagers aériens observées au cours des 15 dernières années n'ont produit un nombre de passagers aériens

d'affaires équivalent à celui de 2006 (figure 3). À la suite de la pandémie de grippe aviaire de 19 ans, qui a accéléré la réorientation des entreprises vers le transport aérien de passagers. En raison de l'augmentation de la communication en ligne, cette tendance ne fera que s'accroître. Une conclusion raisonnable serait que

la date de saturation du marché des passagers d'affaires a été avancée de plusieurs décennies, et peut même avoir été atteinte. Les prévisions du DfT et les bureaux d'études qui s'appuient sur les élasticités sous-jacentes et les hypothèses de saturation du DfT dans leurs propres prévisions (telles que celles produites pour la demande d'extension de l'aéroport de Luton en 2023) seront entachées d'une erreur systématique.

Une saturation du marché plus précoce que prévu ne signifie pas que les nouvelles liaisons ne produiront jamais de gains de productivité. Des avantages pourraient encore résulter de la réduction des temps de trajet ou des prix des billets, ou de l'ouverture de liaisons vers des destinations offrant davantage de débouchés commerciaux.

Le point essentiel est que ces avantages peuvent être obtenus grâce à l'optimisation de la capacité et des volumes aériens existants au Royaume-Uni et qu'ils ne dépendent pas de la croissance.

L'élasticité des prix (c'est-à-dire la variation de la demande résultant d'une modification du prix du billet) des voyages aériens confirme cette proposition. La plupart des sources suggèrent que la demande de transport aérien des entreprises est extrêmement élastique par rapport au prix, beaucoup moins élastique que la demande de transport aérien de loisir. En d'autres termes, les entreprises peuvent payer, et paieront, des sommes importantes pour voyager en avion, où et quand elles le souhaitent. Le DfT suggère qu'une augmentation de 10 % des prix ne produirait qu'une augmentation de 1,5 % de la demande de transport aérien.

Les augmentations du prix des billets, qui pourraient limiter la demande de loisirs, auront un impact proportionnellement beaucoup plus faible sur les voyages d'affaires. Par conséquent, les itinéraires préférés des voyageurs d'affaires devraient avoir la priorité dans la planification des itinéraires par les compagnies aériennes, et il ne sera pas nécessaire de créer de nouvelles capacités pour répondre à la demande des voyageurs d'affaires.

FIGURE 13 : VOYAGES D'AFFAIRES EN AVION PAR MILLION DE £GDP AU FIL DU TEMPS, LES TENDANCES ANTERIEURES ET POSTERIEURES À 2006 ÉTANT MISES EN ÉVIDENCE



Source : ONS : ONS Comptes économiques nationaux, ONS Travelpac

Le secteur du transport aérien britannique a traversé 15 années de bouleversements, mais malgré cela et les séquelles persistantes de la pandémie, il cherche à se développer rapidement. Jusqu'à présent, cette croissance a bénéficié d'un soutien important de la part du gouvernement, à la fois en termes de politique et par le biais d'un ensemble d'avantages fiscaux généreux. La dernière évaluation globale du gouvernement sur l'intérêt économique de la croissance du secteur du transport aérien, qui a largement soutenu une politique favorable à la croissance, a été réalisée il y a plus de dix ans. Nous avons présenté des preuves solides, fondées sur des données gouvernementales et des recherches universitaires, qui suggèrent que l'intérêt économique de l'expansion de l'industrie du transport aérien est plus grand que celui de l'industrie du transport aérien. le secteur du transport aérien au Royaume-Uni a considérablement diminué depuis cette dernière évaluation.

Si les recherches universitaires sur la croissance du transport aérien en tant que moteur de la croissance économique ont largement confirmé l'existence d'un mécanisme de causalité, elles sont fortement nuancées et il n'est pas certain que cela soit le cas. Cette relation est également valable dans le contexte britannique. Il y a deux préoccupations principales.

Le premier (i) est que le niveau de productivité des entreprises qui profite à la croissance a fortement diminué, en raison à la fois de l'abandon par les entreprises des réunions en face-à-face et des rendements décroissants obtenus par l'ajout de nouvelles capacités dans une économie déjà fortement connectée.

Le second (ii) concerne le déficit du Royaume-Uni en matière de dépenses touristiques. La grande majorité des études qui confirment la valeur de la croissance du transport aérien proviennent de pays qui sont des bénéficiaires nets des dépenses touristiques internationales. Peu d'éléments

permettent de penser que le Royaume-Uni, en revanche, avec son déficit très important en matière de dépenses touristiques, enregistre une croissance nette de l'économie et de l'emploi à la suite d'une augmentation de la capacité de transport aérien. En outre, il convient de noter que les tendances actuelles en matière de dépenses de voyage sont très inégales entre Londres, qui est une ville de taille moyenne, et le Royaume-Uni, qui est une ville de taille moyenne, qui est une ville de taille moyenne. Le reste du pays est quant à lui un grand perdant.

5. CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

figurait parmi les secteurs ayant le plus faible potentiel de création d'emplois au Royaume-Uni.

L'argument selon lequel l'augmentation de la capacité aérienne apporterait des avantages économiques nets n'est pas étayé. En effet, nous ne sommes pas les premiers auteurs à souligner que les avantages économiques plus larges de l'augmentation de la capacité aérienne ne sont pas acquis et sont en fait fortement influencés par (i) la question de savoir si des voyages d'affaires seront générés, (ii) si les impacts touristiques sont nets positifs pour la région en question et (iii) si l'activité est nouvellement créée ou simplement détournée (déplacée) à partir d'autres lieux/modes. Ces tests ont été mis en évidence en 2018 par Mackie et Laird dans un rapport au ^{DTT77}, mais l'examen public ultérieur via le système de planification et les annonces de politique gouvernementale semble ne pas tenir compte de ces questions.

5.1 RECOMMANDATIONS

- Le gouvernement devrait procéder à un nouvel appel à contribution et à un examen complet des arguments économiques en faveur de l'expansion du secteur du transport aérien au Royaume-Uni en termes de départs de passagers et de capacité de trafic aérien.
- À la lumière des conclusions de cette étude, le gouvernement devrait examiner la cohérence de ses politiques en matière de capacité aérienne avec celles relatives au changement climatique, au tourisme intérieur et à son programme de nivellement par le haut.
- Compte tenu des dommages environnementaux avérés et importants causés par le transport aérien, et des avantages économiques incertains et en déclin, il serait peut-être prudent de suspendre les procédures d'expansion des aéroports jusqu'à ce que cet examen ait été achevé.
- La capacité d'analyse de l'impact économique à différents niveaux du processus décisionnel gouvernemental devrait être améliorée. Les décideurs délégués, tels que l'inspection de l'urbanisme et les autorités locales chargées d'évaluer des propositions de transport aérien complexes et de grande envergure, devraient avoir accès à une plus grande capacité d'analyse de l'impact économique.

de formation économique et d'assistance technique indépendante. Cette capacité aider les décideurs à s'y retrouver dans plusieurs questions souvent mal représentées et/ou ignorées concernant l'évaluation du transport aérien, notamment

- Garantir l'inclusion complète de tous les coûts et avantages socio-économiques dans les évaluations de l'impact économique des propositions de transport aérien, et l'application d'une pondération du bien-être pour tenir compte de l'équité des impacts (conformément au livre vert du gouvernement).
- Examen des affirmations relatives à la croissance du nombre de départs de passagers d'affaires et aux gains de productivité qui en résultent.
- Estimation et quantification de l'impact des émissions de gaz à effet de serre sur le bien-être économique les évaluations d'impact, conformément aux orientations du gouvernement.
- Veiller à mesurer régulièrement l'impact de la croissance proposée du transport aérien sur les flux et les soldes des dépenses touristiques.
- Fournir une évaluation cohérente du déplacement des impacts entre les secteurs et les régions et de l'existence d'impacts au niveau national.
- Fournir un avis d'expert sur l'actualité, la pertinence et la crédibilité des données citées sur les avantages économiques du transport aérien.

ANNEXE A

TABLEAU A1 : PREUVES, DANS LA RECHERCHE UNIVERSITAIRE, D'UN EFFET DE SUBSTITUTION ENTRE LES VOYAGES ET LE TOURISME DE LOISIRS NATIONAUX ET INTERNATIONAUX

Référence	Citation clé
Davison, L. et Ryley, T. (2016). An examination of the role of domestic destinations in satisfying holiday demands (Examen du rôle des destinations nationales dans la satisfaction des demandes de vacances). <i>Journal of Transport Geography</i> , 51, 77-84. Extrait de https://doi.org/ https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.11.007	"Cette étude renforce les conclusions de Scott et Becken (2010), selon lesquelles les destinations internationales peuvent être remplacées par des choix nationaux en fonction des activités de vacances.
Lu, H. et Rohr, C. (2021). <i>Facteurs influençant le tourisme intérieur au Royaume-Uni et à l'étranger et rôle du marketing du tourisme intérieur financé par les pouvoirs publics</i> . Phase 2 scoping report. RAND Europe pour le DCMS. Récupérée de www.gov.uk/government/publications/domestic-tourism-rapid-evidence-assessment	"Nous avons constaté que le tourisme international peut influencer la demande de tourisme domestique (par exemple, en tant que substitut potentiel).
Eugenio-Martin, J. L. et Campos-Soria, J. A. (2011). Income and the substitution pattern between domestic and international tourism demand. <i>Applied Economics</i> , 43(20), 2519-2531. Consulté sur le site https://doi.org/10.1080/00036840903299698	"Dans l'ensemble, il semble que le tourisme intérieur et le tourisme international soient des substituts.
Mohammed, I. (2019). Estimation des élasticités de la demande d'importations touristiques pour quatre pays à l'aide de l'approche générale-spécifique. <i>Journal of Applied Business and Economics</i> , 21(3). Consulté sur https://doi.org/10.33423/jabe.v21i3.2081	"Le tourisme émetteur peut être considéré comme un substitut proche de l'industrie touristique nationale.
Athanasopoulos, G., Deng, M., Li, G. et Song, H. (2014). Modélisation de la substitution entre le tourisme intérieur et extérieur en Australie : A system-of-equations approach. <i>Tourism Management</i> , 45, 159-170. Consulté sur https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tourman.2014.03.018	"Les résultats empiriques révèlent des relations de substitution significatives entre le tourisme intérieur australien et les voyages vers l'Asie, le Royaume-Uni et les États-Unis.
Massidda, C. et Etzo, I. (2012). The determinants of Italian domestic tourism : A panel data analysis. <i>Tourism Management</i> , 33(3), 603-610. Consulté sur https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.06.017	"En outre, il apparaît que, pour les touristes italiens, les destinations nationales et internationales se comportent comme des biens substituables.

ENDNOTES

- 1 Chapman, A. et Postle, M. (2021). *Turbulence expected : Le coût climatique de l'expansion des aéroports*. Londres : New Economics Foundation.
- 2 Peak Economics. (2018). *Impacts économiques plus larges de la connectivité aérienne régionale*. Rapport au ministère des transports.
- 3 DfT. (2022). *Stratégie Jet Zero : Delivering net zero aviation by 2050*. Londres : Department for Transport.
- 4 Chapman, A. et Postle, M. (2021). *Turbulence expected : Le coût climatique de l'expansion des aéroports*. Londres : New Economics Foundation.
- 5 The Royal Society. (2023). *Net zero aviation fuels : Ressources nécessaires et impacts environnementaux*. Policy briefing. Récupéré de <https://royalsociety.org/topics-policy/projects/low-carbon-energy-programme/net-zero-aviation-fuels/>
- 6 GIEC. (2021). *Le changement climatique est généralisé, rapide et s'intensifie - GIEC*. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat. Retrieved from <https://www.ipcc.ch/2021/08/09/ar6-wg1-20210809-pr/>
- 7 DfT. (2018). *L'avenir de l'aviation britannique : Faire le meilleur usage des pistes existantes*. Londres : Département des transports
- 8 HM Treasury. (2022). *The Green Book*. Consulté à l'adresse www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government
- 9 Chapman, A. et Postle, M. (2021). *Turbulence expected : Le coût climatique de l'expansion des aéroports*. Londres : New Economics Foundation
- 10 Commission des aéroports. (2015). Rapport final. Juillet 2015.
- 11 DfT. (2017). *Rapport d'évaluation actualisé : Airport capacity in the South East*. Londres : Department for Transport.
- 12 DfT. (2015). *Examen du rapport final de la Commission des aéroports*. Londres : Department for Transport.
- 13 Pendleton, A. et Smyth, E. (2018). *Flying low : Le véritable coût de la troisième piste d'Heathrow*. Londres : New Economics Foundation. Consulté sur <https://neweconomics.org/2018/03/flying-low>
- 14 Chapman, A., Kiberd, E., Pendleton, A., Wilson-Morris, B. et Postle, M. (2020). *Baggage claim : The regional impact of Heathrow's third runway*. Londres : New Economics Foundation
- 15 Chapman, A. et Postle, M. (2021). *Turbulence expected : Le coût climatique de l'expansion des aéroports*. New London : Economics Foundation
- 16 DfT. (2022). *Jet Zero Strategy : our approach for achieving net zero aviation by 2050 (Stratégie Jet Zéro : notre approche pour parvenir à une aviation nette zéro d'ici 2050)*. Londres : Department for Transport. Consulté sur le site www.gov.uk/government/speeches/jet-zero-strategy-our-approach-for-achieving-net-zero-aviation-by-2050
- 17 HM Government. (2018). *Aviation 2050 : L'avenir de l'aviation britannique*. A consultation.
- 18 Zhang, F. et Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth : a review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*, 40(4), 506-528. Tiré de <https://doi.org/10.1080/01441647.2020.1738587>
- 19 Pot, F. J. & Koster, S. (2022). Small airports : Runways to regional economic growth ? *Journal of Transport Geography*, 98, 103262. Consulté sur le site <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103262>
- 20 Peak Economics. (2018) *Impacts économiques plus larges de la connectivité aérienne régionale*. Rapport au ministère des transports.
- 21 EUROCONTROL (2023). Mise à jour des prévisions d'EUROCONTROL 2023-2029.
- 22 Chapman, A. & Wheatley, H. (2020) *Crisis support to aviation and the right to retrain*. Londres : New Economics Foundation
- 23 Chapman, A. et Postle, M. (2021). *Turbulence expected : Le coût climatique de l'expansion des aéroports*. Londres : New Economics Foundation
- 24 IATA. (2020). *Connectivité aérienne : Mesurer les connexions qui stimulent la croissance économique*. Montréal, Canada : Association internationale du transport aérien.
- 25 ONS. (2019). Multiplicateurs d'emploi de type I et effets par industrie et secteur SU114 (marché, gouvernement et NPISH). Londres : Office for National Statistics. Consulté sur www.ons.gov.uk/economy/nationalaccounts/supplyandusetables/adhocs/009746typeiukemploymentmultipliersandeffectsreferenceyear2015.
- 26 LADACAN. (2022). Mise à jour de la note de LADACAN pour aider l'enquête. Document INQ-33 de l'enquête sur l'aéroport de Luton. Luton and District Association for the Control of Aircraft Noise (Association de Luton et du district pour le contrôle du bruit des avions). Extrait de <https://gateleyhamer-pi.com/en-gb/luton-airport/library-documents/documents-submitted-during-inquiry/>
- 27 Halcrow. (2012). *Employment and Economic Assessment, London Luton Airport Planning Application (Évaluation de l'emploi et de l'économie, demande de planification de l'aéroport de Londres Luton)*.
- 28 ONS. (2023). Family Spending Workbook. Consulté sur www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/personalandhouseholdfinances/expenditure/datasets/familyspendingworkbook1detailedexpenditureandrends [NEF analysis].
- 29 Chapman, A., Murray, L., Carpenter, G., Heisse, C., & Prieg, L. (2021) *A frequent flyer levy*. Londres : New Economics Foundation. Consulté sur le site <https://neweconomics.org/2021/07/a-frequent-flyer-levy>
- 30 HM Treasury. (2022). *The Green Book*. Consulté à l'adresse www.gov.uk/government/publications/the-green-book-appraisal-and-evaluation-in-central-government
- 31 Chapman, A. & Postle, M. (2021) *Turbulence expected : Le coût climatique de l'expansion des aéroports*. Londres : New Economics Foundation
- 32 Rennert, K., Errickson, F., Prest, B. C., Rennels, L., Newell, R. G., Pizer, W., Kingdon, C., Wingenroth, J., Cooke, R., Parthum, B., Smith, D., Cromar, K., Diaz, D., Moore, F. C., Müller, U. K., Plevin, R. J., Raftery, A. E., Šev íková, H., Sheets, H., ... Anthoff, D.

(2022). Comprehensive evidence implies a higher social cost of CO₂ abatement (7933), 687-692. Consulté sur <https://doi.org/10.1038/s41586-022-05224-9>

- 33 BEIS. (2021). *2021 Government greenhouse gas conversion factors for company reporting*. Londres : Département des affaires, de l'énergie et de la stratégie industrielle.
- 34 BEIS. (2021). *Valuation of greenhouse gas emissions : for policy appraisal and evaluation (Évaluation des émissions de gaz à effet de serre : pour l'appréciation et l'évaluation des politiques)*. Londres : Département des affaires, de l'énergie et de la stratégie industrielle. Consulté à l'adresse www.gov.uk/government/publications/valuing-greenhouse-gas-emissions-in-policy-appraisal/valuation-of-greenhouse-gas-emissions-for-policy-appraisal-and-evaluation.

- 35 ONS. (2023). *Travelpac*. Londres : Office for National Statistics. Extrait de www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/leisureandtourism/datasets/travelpac [NEF analysis].
- 36 MHCLG. (2019). *Indices anglais de privation 2019*. Londres : Ministère du logement, des communautés et du gouvernement local.
- 37 Bibliothèque de la Chambre des communes. (2022). *L'avenir des communautés côtières*. Briefing de recherche numéro 2022/0153.
- 38 Autorité touristique britannique (VisitBritain). (2020). Rapport annuel et comptes, exercice clos le 31 mars 2020.
- 39 VisitBritain (2020) Annual Report and Accounts Year Ended 31 March 2020. Londres : British Tourist Authority - Trading as VisitBritain and VisitEngland.
- 40 DCMS. (2021). *Le plan de relance du tourisme*. Londres : Département du numérique, de la culture, des médias et du sport.
- 41 Cominetti, N. (2021). *Le football est allé à Rome, les vacances sont revenues à la maison*. Londres : Resolution Foundation. Consulté sur www.resolutionfoundation.org/publications/football-went-to-rome-holidays-came-home/
- 42 ONS. (2022). Données sur les loisirs et le tourisme. Extrait de www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/leisureandtourism/datasets/ukresidentsvisitsabroad [NEF analysis].
- 43 ONS. (2023). *Investissements directs étrangers, estimations sous-nationales expérimentales pour le Royaume-Uni : Juillet 2021*. Londres : Office for National Statistics. Consulté à l'adresse www.ons.gov.uk/economy/nationalaccounts/balanceofpayments/articles/foreigndirectinvestmentexperimentaluksubnationalstatistics/july2021#sub-national-inward-fdi-earnings.
- 44 Romei, V. (21 septembre 2022). Le déficit béant de la balance courante du Royaume-Uni soulève des risques de financement. *Financial Times*. Consulté sur www.ft.com/content/b784e8ae-b962-43dd-a0f3-4cd163ff3314
- 45 ONS. (2023). Investissements directs étrangers impliquant des entreprises britanniques : 2021. Londres : Office for National Statistics. Consulté sur <https://www.ons.gov.uk/economy/nationalaccounts/balanceofpayments/bulletins/foreigndirectinvestmentinvolvingukcompanies/2021>
- 46 Carney, M. (2017) *Un bel équilibre* - Discours de Mark Carney. Banque d'Angleterre. Consulté sur le site www.bankofengland.co.uk/speech/2017/a-fine-balance.
- 47 Marsh, C. (2022). *Whatever it takes... ten years on*. Money : Inside and Out. Tiré de https://moneyinsideout.exantedata.com/p/whatever-it-takes-ten-years-on?utm_source=email
- 48 Zhang, F. et Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth : a review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*, 40(4), 506-528.
- 49 Ibid.
- 50 Ibid.
- 51 Ibid.
- 52 Küçükönal, H. & Sedefoğlu, G. (2017). L'analyse de causalité du transport aérien et des facteurs socio-économiques : Le cas des pays de l'OCDE. *Transportation Research Procedia*, 28, 16-26.
- 53 Mukkala, K. et Tervo, H. (2013). Transport aérien et croissance régionale : Quel est le sens de la causalité ? *Environment and Planning A : Economy and Space*, 45(6), 1508-1520.
- 54 Zhang, F. et Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth : a review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*, 40(4), 506-528.
- 55 IATA. (2020). *Connectivité aérienne : Mesurer les connexions qui stimulent la croissance économique*. Montréal, Canada : Association du transport aérien international
- 56 Zhang, F. et Graham, D. J. (2020). Air transport and economic growth : a review of the impact mechanism and causal relationships. *Transport Reviews*, 40(4), 506-528.
- 57 Sheard, N. (2021). Le réseau des aéroports américains et ses effets sur l'emploi. *Journal of Regional Science*, 61(3), 623-648. Extrait de <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/jors.12526>
- 58 Lenaerts, B., Allroggen, F. et Malina, R. (2021). L'impact économique de l'aviation : A review on the role of market access. *Journal of Air Transport Management*, 91, 102000.
- 59 Khanal, A., Rahman, M. M., Khanam, R. et Velayutham, E. (2022). Exploring the impact of air transport on economic growth : New evidence from Australia. *Sustainability* 14(18), 11351.
- 60 Balsalobre-Lorente, D., Driha, O.M., Bekun, F. V., & Adedoyin, F. F. (2020). L'impact asymétrique du transport aérien sur la croissance économique en Espagne : Fresh evidence from the tourism-led growth hypothesis. *Current Issues in Tourism*. 24(4), 503-519. Consulté sur le site <https://doi.org/10.1080/13683500.2020.1720624>
- 61 Vijver, E. Van de, Derudder, B., & Witlox, F. (2016). Transport aérien de passagers et développement régional : cause et effet en Europe. *Promet - Trafic et transport*, 28.
- 62 Volkhausen, N. (2022). Regional airports and economic growth : Evidence from the Single European Aviation Market. *Regional Economic Development Research*, 3(2), 117-143. Consulté sur <https://doi.org/10.37256/redr.3220221544>
- 63 Breidenbach, P. (2020). Prêt pour le décollage ? The economic effects of regional airport expansions in Germany. *Regional Studies*, 54(8), 1084-1097.
- 64 Allroggen, F. & Malina, R. (2014). Les effets du transport aérien sur la croissance régionale différent-ils d'un aéroport à l'autre ? *Journal of Air Transport Management*, 37, 1-4.
- 65 Ibid.
- 66 Pot, F. J. & Koster, S. (2022). Small airports : Runways to regional economic growth ? *Journal of Transport Geography*, 98,

- 67 Sheard, N. (2021). Le réseau des aéroports américains et ses effets sur l'emploi. *Journal of Regional Science*, 61(3), 623-648. Extrait de <https://doi.org/https://doi.org/10.1111/jors.12526>
- 68 Luton Rising. (2023). Expansion de l'aéroport de Londres Luton : Volume 5 Déclaration environnementale et documents connexes : 5.01 Chapitre 11 : Économie et emploi. Luton Rising.
- 69 Oxford Economics. (2013). *Impacts on the UK economy through the provision of international connectivity*. Rapport préparé pour Transport for London.
- 70 AitBihiOuali, L., Carbo, J. M. et Graham, D. J. (2020). Les changements dans le transport aérien affectent-ils la productivité ? A cross-country panel approach. *Regional Science Policy & Practice*, 12(3), 493-505.
- 71 Pot, F. J. & Koster, S. (2022). Small airports : Runways to regional economic growth ? *Journal of Transport Geography*, 98, 103262. Extrait de <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2021.103262>
- 72 Arvin, M. B., Pradhan, R. P. et Norman, N. R. (2015). Intensité des transports, urbanisation, croissance économique et émissions de CO2 dans les pays du G-20. *Utilities Policy*, 35, 50-66.
- 73 Oxford Economics et York Aviation. (2013). *La valeur économique de la connectivité internationale*. Un rapport pour Transport for London.
- 74 DfT. (2011). *Prévisions pour l'aviation*. Août 2011. Londres : Department for Transport.
- 75 DfT. (2022). Modèles économétriques pour estimer les élasticités de la demande pour le modèle national de demande de transport aérien de passagers. Londres : Département des transports
- 76 DfT. (2017). *UK Aviation Forecasts*. Londres : Department for Transport.
- 77 Peak Economics. (2018). *Impacts économiques plus larges de la connectivité aérienne régionale*. Rapport au ministère des transports.

WWW.NEWECONOMICS.ORG

info@neweconomics.org

+44 (0)20 7820 6300 @NEF

Association caritative enregistrée sous le numéro 1055254

IMAGE DE COUVERTURE PAR :

[Lisa-Blue \(iStock Photos\)](#)

PUBLIÉ :

juillet 2023

La NEF est un groupe de réflexion caritatif. Nous sommes totalement indépendants des partis politiques et nous nous engageons à être transparents sur la manière dont nous sommes financés.

ÉCRIT PAR :

Dr Alex Chapman

PEER REVIEWER :

John Siraut, président de la commission, Conférence européenne sur les transports : Économie, finance et évaluation des transports

REMERCIEMENTS :

Ce travail a été gracieusement soutenu par l'Aviation Environment Trust.

L'auteur souhaite remercier John Siraut (ETC), Alfie Stirling (Joseph Rowntree Foundation), Christian Jaccarini (NEF), Lukasz Krebel (NEF) et Marc Postle (associé NEF) pour leurs commentaires pertinents.