



L'impact du « BREXIT » sur le transport aérien au R.-U.

Juin 2016

- Le Royaume-Uni a voté en faveur de la sortie de l'Union européenne (UE), soit le scénario surnommé « Brexit ». Il subsiste une grande incertitude quant aux détails précis de cette sortie, et il pourrait s'écouler deux ans ou plus avant que ces questions soient entièrement réglées; l'incertitude prolongée influencera à la fois l'amplitude et la persistance des incidences économiques.
- Les évaluations préliminaires suggèrent que le nombre de passagers aériens au R.-U. pourrait diminuer de 3 % à 5 % d'ici 2020, en raison du ralentissement prévu de l'activité économique et de la dévaluation de la livre sterling. L'impact à court terme sur le marché britannique du fret aérien est moins certain, mais le fret sera affecté par la diminution à long terme du commerce international.
- La réglementation en matière d'aviation constitue un enjeu important. Le R.-U. devra choisir entre l'accès au marché du Ciel unique européen et la liberté politique d'établir sa propre réglementation.

Introduction

Lors du référendum tenu hier, le R.-U. a voté en faveur du retrait de l'Union européenne; le scénario surnommé « Brexit » est devenu une réalité. Cette décision a de larges répercussions partout au R.-U. et, à un moindre degré, dans l'ensemble de l'Europe et ailleurs.

La présente note porte sur les incidences sur l'industrie du transport aérien au R.-U., sur les plans de l'économie et de la réglementation.

Comme pour toutes les décisions politiques importantes, les détails sont critiques, et comme plusieurs de ces détails demeurent en suspens dans le cas du Brexit, l'analyse qui suit est forcément préliminaire.

1. Incidences économiques

L'impact immédiat sur le trafic aérien dépendra de l'effet du Brexit sur deux variables économiques clés : l'activité économique et le taux de change de la livre sterling.

Cadre analytique

On s'attend très généralement à ce que le résultat du référendum constitue un choc négatif sur l'économie du R.-U.

Selon le Trésor britannique¹, l'impact à court terme le plus prononcé proviendra de l'incertitude accrue qui amènera les entreprises et les ménages à retarder les

dépenses et les décisions d'investissement, et qui se transmettra aux canaux financiers.

Il existe plusieurs évaluations de l'impact économique à court terme du Brexit. Plusieurs d'entre elles sont résumées dans le tableau qui suit.

Figure 1 : Impact du Brexit sur le PIB du R.-U.

	Scénario	2018	2020	2030	Écart en 2030
Trésor R.-U.	Choc	-3,6 %*			
	Choc grave	-6,0 %*			
	EEE			-3,8 %†	-3,4 %
	ZLE			-6,2 %†	-4,6 %
	OMC			-7,5 %†	-5,4 %
OCDE	-	-1,3 %	-3,3 %	-5,1 %	-2,7 %
NIESR	-	-2,3 %	-2,5 %		-2,7 %
CBI/PwC	ZLE	-	-3,1 %	-1,2 %	
	OMC	-	-5,5 %	-3,5 %	

* jusqu'à la mi-2018, † après 15 ans

Les impacts varient selon les différents scénarios et les suppositions, mais en général, on prévoit que le PIB du R.-U. sera inférieur de 2,5 % à 3,5 % d'ici 2020, par rapport au niveau « non au Brexit ».

Il convient de noter que le Brexit devrait avoir pour impact un abaissement permanent du PIB, et non un effet temporaire qui se rétablirait après un certain temps.

Élasticité du revenu

Les estimations de l'élasticité entre le revenu (représenté par le PIB) et la demande de transport aérien varient – par exemple, entre les marchés développés et les marchés en émergence – mais elles sont toujours positives et supérieures à un.

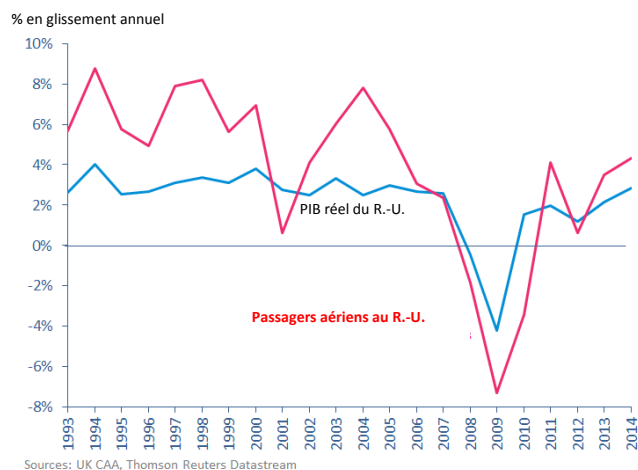
Les marchés développés devraient avoir une élasticité du revenu de 1,3 au niveau national.² Il se peut qu'une simple approche d'élasticité du revenu comporte des

¹ Voir <https://www.gov.uk/government/publications/hm-treasury-analysis-the-immediate-economic-impact-of-leaving-the-eu>

² Voir http://www.iata.org/publications/economic-briefings/air_travel_demand.pdf

facteurs qui affectent la demande de transport aérien à long terme, comme l'ouverture du commerce, etc. Par conséquent, une approche conservatrice consisterait à utiliser une élasticité unitaire entre le PIB et le transport aérien à court terme (comme mesure de la demande « sous-jacente »).

Figure 2 : PIB du R.-U. vs passagers aériens (% de croissance annuelle)



Impacts sur le taux de change

La livre sterling a brusquement perdu de la valeur dans les conditions commerciales volatiles qui ont suivi le résultat du référendum, ce qui correspondait largement aux prévisions. Le portrait général chez les analystes est que la livre va se rétablir à plus ou moins long terme. Néanmoins, la devise devrait rester plus faible, par rapport à ce qu'elle aurait été sans le scénario du Brexit (aux alentours de 10-15 %).

L'impact que cela aura sur le transport aérien est plus clair que les effets économiques. Une livre plus faible rendra immédiatement les voyages à l'étranger plus dispendieux pour les habitants du R.-U. (parce qu'un nombre donné de livres permettra d'acheter moins de biens et services à l'étranger). En même temps, pour les visiteurs étrangers, leurs devises leur procureront plus qu'avant.³

Cela étant dit, le mouvement à court terme de la livre sterling affectera le pouvoir d'achat de façon immédiate et, à terme, il découragera les voyages vers l'étranger des résidents, tout en encourageant le tourisme étranger entrant.

Les effets précis de la dépréciation de la livre sur le transport aérien s'articulent autour de deux variables clés :

a) *La proportion entrant/sortant des voyageurs aériens.*

Toutes choses étant égales par ailleurs, si le trafic dans un certain marché se divise également entre les voyageurs entrants et les voyageurs sortants, le fait que les résidents sortant du pays soient moins encouragés à voyager à l'étranger en raison du faible taux de change sera entièrement compensé par le trafic entrant constitué de voyageurs encouragés par leur pouvoir d'achat.

b) *La sensibilité des voyageurs entrants et sortants au taux de change.*

Le taux de change affecte les prix pour les voyageurs étrangers. La documentation suggère une élasticité de prix de l'ordre de -0,7 % (c.-à-d. qu'une augmentation de 10 % du prix du voyage correspondrait, toutes choses égales par ailleurs, à une diminution de 7 % du trafic sortant). Bien que l'impact exact dépende de l'évolution du taux de change des devises tierces, l'élasticité du trafic entrant devrait être plus élevée, puisqu'une livre plus faible rendrait le R.-U. plus attirant et rentable qu'une autre destination.⁴

Au passage, il faut noter que même si les arguments énoncés plus haut sont valables dans l'ensemble, le mouvement de la livre n'aura pas la même amplitude par rapport à toutes les devises, de sorte que les impacts varieront. De plus, il y a des décalages typiques entre les mouvements importants de taux de change et cela se reflète dans la répartition des passagers puisque les voyages sont généralement planifiés des mois à l'avance. Ces facteurs compliquent, sans les invalider, les évaluations les plus directes présentées plus haut.

Le R.-U. dominé par le trafic sortant

Le marché aérien du R.-U. est dominé par le trafic sortant, ce dernier représentant un peu plus de deux tiers du trafic total (en 2015, il y a eu 53,9 millions de voyages à l'étranger par des résidents du R.-U., contre 26,2 millions de voyages vers le R.-U. par des résidents étrangers).

Le tableau qui suit illustre l'impact estimé de l'affaiblissement de la livre sterling, en se fondant sur le profil prévu par l'analyse du Trésor britannique au cours des deux prochaines années.

³ Voir [https://www.iata.org/publications/economic-briefings/FX%20impacts%20on%20airlines%20\(Dec%202015\).pdf](https://www.iata.org/publications/economic-briefings/FX%20impacts%20on%20airlines%20(Dec%202015).pdf)

⁴ Noter que l'élasticité variera dans les marchés individuels. Par exemple, les marchés de loisir seront plus sensibles au prix (plus grande élasticité des prix) que les marchés d'affaires.

Figure 3 : Impact du taux de change sur les voyageurs aériens du R.-U. *

	Élasticité de prix		Impact estimé sur le trafic aérien		
	Entrant	Sortant	Entrant	Sortant	Net
Cas A	-0,7	-0,7	2,8 %	-5,6 %	-2,0 %
Cas B	-1,0	-0,7	4,0 %	-5,6 %	-1,7 %

* Les deux scénarios tiennent compte d'une dévaluation de 12 % et de proportions de 33 % et 67 % pour le trafic entrant et le trafic sortant, respectivement.

Le cas A montre l'impact estimé si les flux de trafic entrant et sortant affichent la même élasticité de prix de -0,7 %. Dans ce cas, les mouvements du taux de change découragent (encouragent) le trafic sortant (entrant) dans la même mesure, mais le fait que le marché sortant est plus important signifie que cet impact domine.

- Dans l'ensemble, dans le cas A, le taux de change plus faible devrait entraîner une réduction nette du trafic d'environ 3 %.

Le cas B examine un scénario plus conforme à ce qu'on attend, dans lequel l'élasticité pour les passagers entrants est supérieure à celle des passagers sortants (-1,0 plutôt que -0,7). Dans ce cas, l'effet d'encouragement sur la demande entrante est plus prononcé que l'effet de découragement sur la demande sortante.

- Par conséquent, même s'il représente environ 1/3 du trafic total, la sensibilité supérieure du trafic entrant aide à compenser l'impact négatif sur la portion supérieure de trafic sortant, et l'impact net sur le trafic total est réduit.

Impact estimé sur le marché des voyages aériens au R.-U.

L'impact économique direct devrait faire en sorte que le marché des voyages aériens au R.-U. diminue de 3 à 5 % d'ici 2020, par rapport au niveau anticipé sans le Brexit. En d'autres mots, le résultat du référendum pourrait réduire la croissance du nombre de voyageurs aériens de 1 à 1,5 point de pourcentage chaque année dans un avenir rapproché.

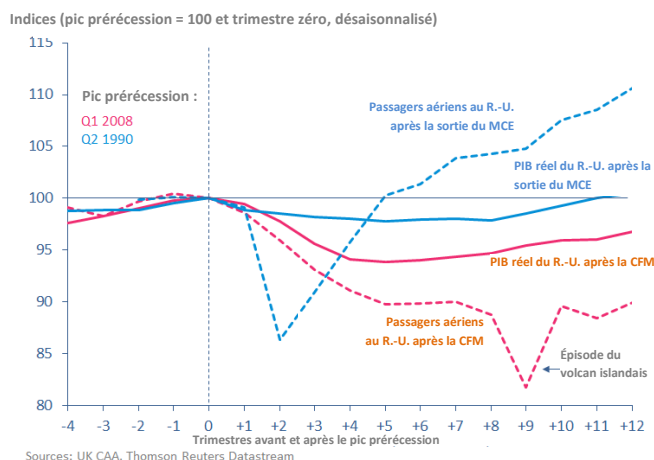
Par contraste, l'impact d'une livre sterling plus faible sur le trafic aérien du R.-U. devrait être relativement modeste. Cela vient du fait que nous nous attendons à ce qu'un taux de change plus faible stimule la demande entrante davantage qu'elle ne découragera les voyages sortants. Par conséquent, même si le trafic entrant est minoritaire dans le total du trafic, cela compensera en partie l'impact négatif associé au trafic sortant.

Comparaison avec les chocs économiques précédents

La figure 4 décrit les impacts sur le PIB et sur les voyages aériens des crises économiques précédentes, soit la décision du R.-U. de sortir du

Mécanisme de change européen (MCE) au début des années 1990 et la crise financière mondiale (CFM).

Figure 4 : Impact d'événements antérieurs sur le PIB britannique et les voyages aériens



Le choc sur le PIB attendu à la suite du Brexit est dans une large mesure comparable à ce qui a suivi la sortie du MCE, avec une chute comparable du taux de change de la livre prévue également. Mais alors qu'au début des années 1990, le PIB était revenu à son niveau prérécession dans un délai de 11 trimestres, la reprise après le Brexit devrait être plus longue et moins complète.

En ce sens, nous prévoyons que l'impact sur la demande de billets d'avion sera une combinaison des expériences vécues à la suite de la sortie du MCE et de la CFM.

Considérations à long terme

L'impact immédiat du Brexit sera évidemment ressenti par le segment passager du marché du transport aérien. Alors que les variations du taux de change vont affecter les prix relatifs des importations et des exportations, l'impact à court terme sur le fret est moins certain.

À long terme, cependant, il y aura un impact sur le commerce international lorsque le R.-U. sortira officiellement de l'UE, et cela, en retour, affectera le fret aérien. Par exemple, l'OCDE prévoit que les volumes commerciaux du R.-U. pourraient chuter de 10 % à 20 % à long terme (2030), par rapport au scénario de référence.

Les incidences sur le commerce international vont dépendre en partie de la nature et du calendrier des ententes commerciales et des relations négociées par le R.-U., et cela demeure très incertain à l'heure actuelle. L'OCDE note également que les divergences en matière de réglementation pourraient s'accroître avec le temps, ce qui augmenterait les coûts commerciaux. La prochaine section aborde plusieurs

de ces enjeux de façon plus approfondie, quoique spécifiquement par rapport au transport aérien.

2. Impacts sur la réglementation

À la différence de l'environnement économique, il y aura peu ou pas de changement immédiat dans l'environnement réglementaire. Une fois que le R.-U. aura avisé l'UE de son intention de se retirer, conformément à l'article 50 du Traité sur l'Union européenne, il aura deux années pour négocier les modalités de sortie. Le premier ministre a indiqué que la date de cette notification serait du ressort de son successeur, mais que cela pourrait se faire dès le mois d'octobre.

Étant donné la complexité et la portée des négociations, le gouvernement britannique a prévu qu'une période de 24 mois serait probablement insuffisante pour mener à terme tous les processus nécessaires. En effet, certains observateurs ont soutenu que le processus pourrait prendre de cinq à dix années, en se basant sur des négociations régionales récentes comme le TTIP ou l'entente UE-Canada.

Le R.-U. devra obtenir des ententes sur les aspects suivants :

- les modalités de retrait du R.-U. de l'UE selon l'article 50 du Traité sur l'Union européenne;
- une nouvelle relation avec l'UE; et
- de nouvelles relations commerciales avec le reste du monde.

Enfin, tous ces changements devront être incorporés au cadre réglementaire et législatif du R.-U.

L'incertitude entourant le futur environnement réglementaire va probablement amplifier les impacts économiques négatifs décrits plus haut. Il s'ensuit également que plus long sera le processus en vue d'une entente sur les modalités entre le R.-U. et l'UE, pires seront les impacts sur les investissements et plusieurs autres types d'activités. Cela pourrait amener un compromis entre une entente rapide pour réduire les impacts à court terme, et la recherche de la meilleure entente possible pour réduire les conséquences économiques à long terme du Brexit.

À plus long terme, l'impact réglementaire sur l'industrie aérienne dépendra de la nature des conditions de sortie et des futures ententes entre le R.-U. et l'UE.

Les divers modèles et leurs incidences sur la réglementation aérienne seront commentés dans les paragraphes qui suivent, mais en fait, le choix se résume à un compromis entre deux enjeux clés : d'une

part, l'accès des transporteurs aériens britanniques et de leurs clients au marché du Ciel unique européen, et d'autre part, la liberté politique pour le R.-U. d'établir sa propre réglementation.

Accès au marché

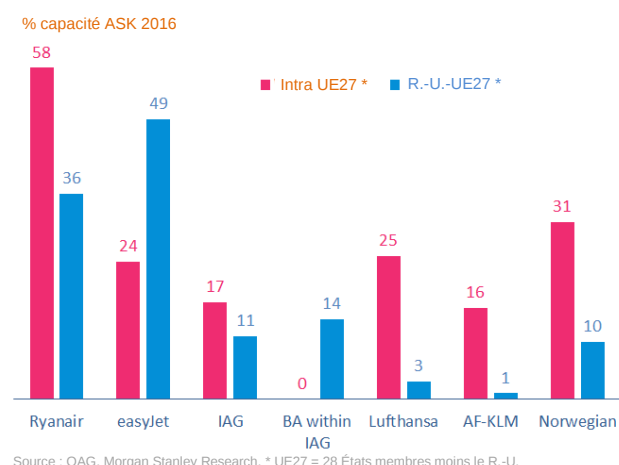
Si on la considère comme un tout, l'UE est nettement le plus grand marché de destination pour les voyageurs au départ du R.-U. L'UE attire 49 % des passagers britanniques et 54 % des vols réguliers commerciaux. Si on tient compte des pays ayant accès au Marché unique de l'aviation en tant que membres de l'Espace aérien commun européen (EACE), soit l'Islande, la Norvège et plusieurs pays des Balkans, l'importance de l'accès au marché devient encore plus grande.

Bien sûr, cette question ne touche pas que les consommateurs et les transporteurs britanniques; le R.-U. est aussi une importante destination pour les voyageurs aériens d'Europe et une importante source de revenus pour toutes les grandes compagnies aériennes d'Europe. La figure 5 met en comparaison les opérations entre le R.-U. et l'UE et les opérations à l'intérieur du reste de l'UE (UE27).

En plus d'avoir accès au marché, le R.-U. participe à plusieurs programmes techniques destinés à faciliter les mouvements des passagers et des marchandises. La participation continue à ces mécanismes aura aussi un impact sur la compétitivité du R.-U.

Par conséquent, pour comprendre les incidences réglementaires du Brexit, il faut considérer, comme facteur clé, la volonté ou la capacité du R.-U. de négocier son accès continu au Marché unique de l'aviation.

Figure 5 : Parts de la capacité aérienne intraUE vulnérables aux incidences du Brexit



De plus, les considérations relatives à l'accès au marché vont au-delà des routes R.-U.-UE. Les routes du R.-U. vers le reste du monde seront aussi touchées. Depuis 2002, les États membres de l'UE ont dû appliquer les dispositions du marché unique aux ententes bilatérales de services aériens avec des pays tiers. En particulier, cette exigence se caractérise par la clause de transporteur communautaire, qui exige que les pays tiers traitent toutes les compagnies aériennes enregistrées dans l'UE de la même façon que celles enregistrées dans le pays signataire de l'entente bilatérale.

En même temps, l'UE a aussi donné effet à la dimension externe du Marché unique de l'aviation en négociant des ententes exhaustives avec des pays tiers formant un bloc commercial unique. L'entente la plus remarquable est peut-être l'entente de ciel ouvert entre l'UE et les États-Unis, entrée en vigueur en 2008.

Selon les modalités de la sortie, ces ententes pourraient cesser de s'appliquer au R.-U., ce qui obligerait possiblement ce dernier à négocier une série complète d'ententes bilatérales séparées.

En théorie, cela pourrait être positif dans certains cas, en donnant au R.-U. plus de flexibilité dans la négociation d'ententes plus avantageuses pour les consommateurs britanniques. Toutefois, en tant que pays individuel, le R.-U. n'aurait pas autant de pouvoir de négociation qu'un bloc représentant une population de 500 millions de personnes, comme l'UE.

La négociation d'une entente sur les services aériens peut s'avérer très longue et cela coïnciderait avec la période durant laquelle les responsables gouvernementaux britanniques seront fort occupés à modifier toute une série de lois. Dans l'interim, par conséquent, il est possible que les dispositions s'en tiennent à la dernière entente en vigueur avant l'entrée en vigueur de l'entente exhaustive, par exemple Bermuda II dans le cas des services aériens entre le R.-U. et les États-Unis. Une telle situation, peu importe sa probabilité, aurait de graves conséquences pour les compagnies aériennes et les consommateurs.

En pratique, on s'attend à ce qu'une entente soit conclue (par exemple, sous la forme d'un protocole d'entente) pour maintenir les dispositions existantes durant la négociation d'une nouvelle entente bilatérale.

Encore une fois, la question de savoir si le R.-U. devra négocier de nouvelles ententes bilatérales dépendra sans doute de la nature des futures liens avec l'UE; de manière plus générale, plus la future relation avec l'UE

sera étroite, plus faible sera la probabilité que le R.-U. doive modifier ses ententes de services aériens.

Liberté politique

Comme les autres États membres, le R.-U. est actuellement sujet à toute une gamme de lois européennes couvrant tous les secteurs de l'industrie aérienne, qu'il s'agisse des règles sur la sûreté et la sécurité, la protection des consommateurs, les questions environnementales, la réglementation économique et plus encore. Une motivation primaire des partisans du Brexit était de libérer les décideurs politiques britanniques de ce qu'ils percevaient comme la camisole de force des règles et réglementations européennes.

Toutefois, alors que le R.-U. va presque sûrement perdre de l'influence sur les décisions émanant de Bruxelles, selon la nature des futures dispositions entre le R.-U. et l'UE, il se pourrait que le R.-U. demeure assujéti à la plupart ou à toutes les dispositions législatives touchant l'aviation.

Par exemple, en échange de l'accès au Marché unique de l'aviation, les membres de l'EACE doivent se conformer aux lois de l'UE sur l'aviation, mais ils ne participent pas à l'élaboration de nouvelles législations.

Le R.-U. a été un promoteur actif de certaines initiatives européennes, comme la libéralisation de l'accès au marché et la réforme de l'espace aérien, souvent même malgré l'opposition des autres États membres. En conséquence, le Brexit pourrait compromettre davantage les chances de progrès dans ces travaux de politique.

Par conséquent, le compromis est clair. Plus la coopération postBrexit sera étroite, plus élevé sera le coût en termes d'obligation d'accepter de se soumettre aux règles européennes, tout en ayant beaucoup moins d'influence sur la conception des politiques. D'un autre côté, une rupture nette entre le R.-U. et l'UE donnerait aux législateurs britanniques une plus grande discrétion quant aux politiques nationales, mais beaucoup moins de certitude quant à l'accès aux marchés, en particulier le Marché unique de l'aviation.

Modèles possibles de coopération R.-U.-UE après le Brexit

Le gouvernement britannique a identifié les trois options les plus probables pour les futures modalités entre le R.-U. et l'UE.

Ces options sont les suivantes :

- Adhérer à l'Espace économique européen (EEE), soit le modèle adopté par la Norvège, qui garantit le plein accès au marché unique.
- Ententes bilatérales sur mesure, semblables à l'entente bilatérale entre l'UE et la Suisse.
- Relation avec l'OMC (c'est-à-dire pas d'entente particulière avec l'UE).

Chacune de ces options a un parallèle en termes d'ententes possibles en matière de politique aérienne : l'adhésion à l'Espace aérien commun européen (EACE), des ententes horizontales négociées entre le R.-U. et l'UE, ou aucune relation officielle.

Adhésion à l'EACE

L'adhésion à l'Espace aérien commun européen serait l'avenue la plus directe pour avoir un accès continu au Marché unique de l'aviation, qui donne accès au marché unique à une gamme de pays non membres de l'UE.

Toutefois, l'adhésion à l'EACE exige l'acceptation des lois de l'UE applicables à tous les aspects de l'aviation, ce qui limite considérablement la liberté politique du R.-U. Cela s'appliquerait de façon plus générale à l'ensemble des réglementations dans le cas où le R.-U. se joindrait à l'Espace économique européen. Par exemple, l'obstacle juridique le plus fort empêchant l'expansion aéroportuaire provient du règlement de l'UE sur la qualité locale de l'air, qui s'appliquerait encore au R.-U. si ce dernier remplaçait l'adhésion à l'UE par l'adhésion à l'EEE.

Au-delà de l'Europe, d'autres ententes sur les services aériens devraient être négociées pour garantir l'accès continu à des marchés aussi importants que les États-Unis et le Canada, entre autres. Toutefois, la Norvège et l'Islande, qui sont membres de l'EACE, font partie de l'entente UE–États-Unis même si elles ne sont pas

membres de l'UE, et c'est là un scénario que le R.-U. pourrait chercher à imiter.

Entente exhaustive entre le R.-U. et l'UE

Une solution de rechange à l'adhésion officielle à l'EACE serait de négocier une entente exhaustive sur mesure, équivalente aux ententes entre l'UE et les États-Unis ou entre les États-Unis et le Canada, par exemple. Cela pourrait permettre au R.-U. de limiter ses obligations relativement aux lois européennes sur l'aviation. Bien que ce scénario puisse préserver une certaine liberté politique pour les législateurs britanniques, le R.-U. n'aurait pas d'influence sur les politiques adoptées par Bruxelles.

Aucune entente officielle

Cette option ferait en sorte que le Brexit mène à un divorce complet et à une rupture nette sur le plan de l'aviation. Toute entente bilatérale sur les services aériens entre le R.-U. et l'UE se limiterait strictement à l'accès au marché.

Cette option donnerait aux législateurs britanniques le maximum de liberté, la seule influence supranationale provenant du cadre multilatéral de la Convention de Chicago, sous l'égide de l'OACI. En même temps, le R.-U. serait exclu des projets européens comme le Ciel unique européen, dont il a été longtemps le promoteur et le champion.

La figure 6 ci-dessous résume ces différentes options.

En conclusion

La décision du R.-U. de quitter l'UE a des incidences importantes, y compris sur les plans économique et réglementaire.

Certains de ces effets se feront sentir immédiatement (par exemple, l'impact du taux de change sur le prix des billets d'avion), tandis que d'autres se feront sentir à plus long terme. Dans une certaine mesure, ces effets dépendront des modalités précises négociées dans le cadre de l'entente de sortie de l'Union.

Figure 6 : Caractéristiques clés des modèles potentiels de coopération R.-U.–UE après le Brexit

	Accès au Marché unique de l'aviation	Validité des ententes horizontales de l'UE	Influence sur les politiques de l'UE	Liberté politique
Maintien de l'adhésion à l'UE	Plein accès	Pleine validité	Élevée	Très limitée
Adhésion à l'EACE	Plein accès	Validité probablement maintenue	Très limitée	Limitée
Entente exhaustive R.-U.–UE	Accès	Possible obligation de renégocier	Aucune	Possiblement limitée
Aucune entente officielle	Devrait être négociée	Devrait être négociée	Aucune	Élevée

IATA Economics
economics@iata.org

24 juin 2016