

Impact économique :

Les aéroports du Canada en 2016



Aéroport international Pearson de Toronto

Table des matières

Section	Page
Introduction	3
Les aéroports du Canada en chiffres	9
Méthodologie de l'étude	16
Impact économique des aéroports du Canada	21
Impact fiscal	27
Glossaire des terminologies	32
Annexe A : Liste des aéroports inclus	35
Annexe B : Ventilation des impacts fiscaux	38



INTRODUCTION

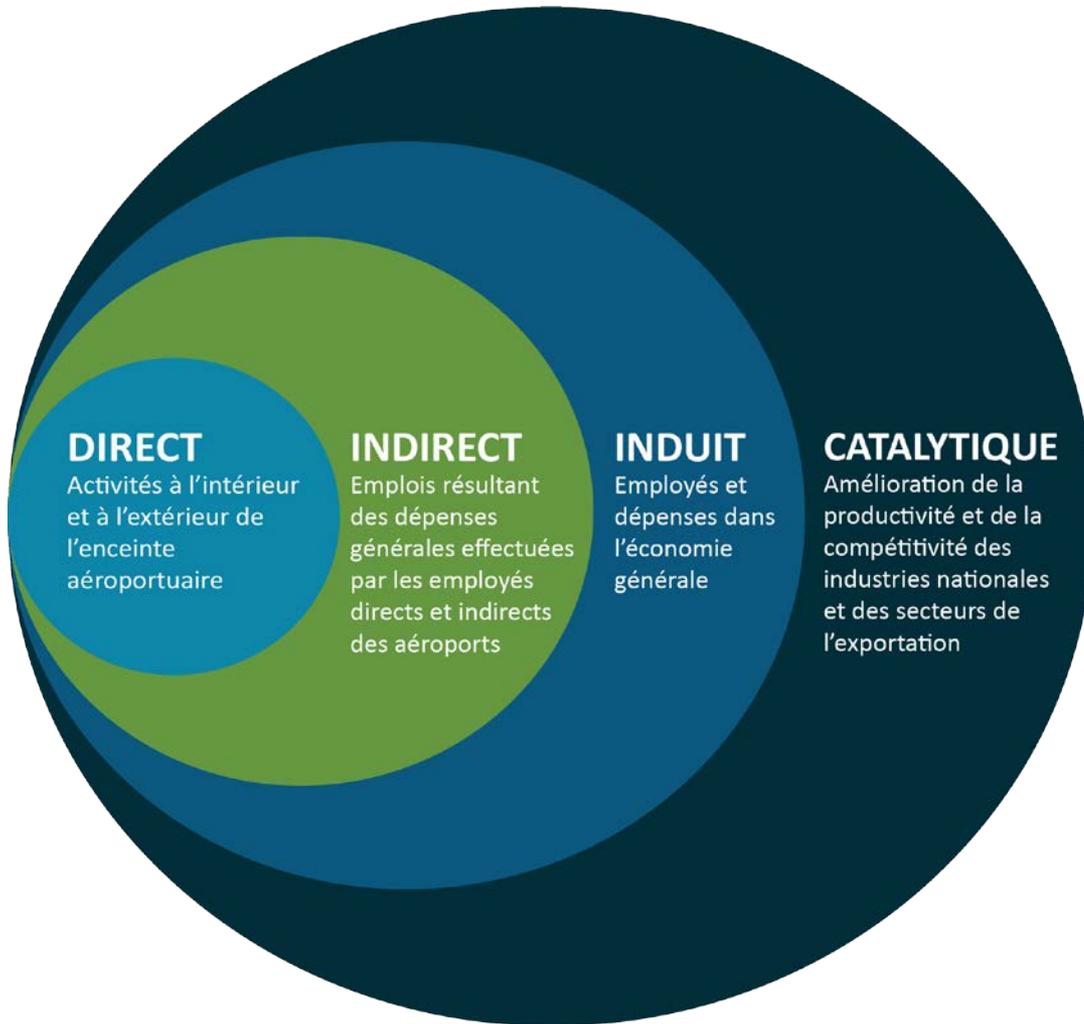
Aperçu du Conseil des aéroports du Canada

- Le Conseil des aéroports du Canada (CAC), une division de Airports Council International – Amérique du Nord, est le porte-parole des aéroports du Canada. Fondé en 1991, au moment où le contrôle des aéroports était cédé à des entités locales, le CAC s’est depuis imposé comme un représentant des aéroports à la fois fiable et crédible auprès du gouvernement fédéral lorsqu’il est question d’enjeux de grande importance pour l’industrie.
- Les aéroports du Canada sont des moteurs du développement économique des collectivités qu’ils desservent, et l’une des plus importantes infrastructures locales. Pour ces collectivités, les aéroports sont des liens vitaux favorisant les échanges commerciaux au niveau provincial, national et international. Les 52 membres du CAC représentent plus d’une centaine d’aéroports canadiens, y compris tous les aéroports privés du Réseau national des aéroports (RNA) et la plupart des aéroports de services aux passagers dans chaque province et territoire. Définis en vertu de la Politique nationale des aéroports du gouvernement fédéral, les 26 aéroports du RNA relient les Canadiens d’un océan à l’autre et le Canada avec le reste du monde.
- Les aéroports du Canada sont des chefs de file mondiaux en ce qui a trait à assurer un transport aérien qui soit à la fois sécuritaire, prospère et de grande qualité. Ceux-ci travaillent en collaboration avec leurs partenaires de l’industrie et les gouvernements afin de favoriser une meilleure connaissance de ce secteur d’activité et de sa contribution à l’économie.

Portée de l'étude : impact économique des aéroports du Canada

- Le CAC a mandaté InterVISTAS pour mener une étude dont l'objectif est de déterminer, de façon quantitative, l'impact économique actuel de l'exploitation des aéroports membres du CAC. D'autres études du genre ont été réalisées en 2013 et 2010.
- Une étude de l'impact macroéconomique des aéroports du pays a été réalisée. Sur la centaine d'aéroports canadiens représentés par les 52 membres du CAC, 61 ont fait partie de l'analyse. Voir l'Annexe A pour consulter la liste des aéroports. Ces derniers exploitent environ 98 % du trafic aérien de passagers au Canada.
- L'analyse trace un portrait de l'impact économique de l'exploitation actuelle, sur une base cumulative, des aéroports membres du CAC en ce qui a trait à l'emploi, aux salaires, au produit intérieur brut (PIB) et au rendement économique.
- L'étude tient compte également de l'impact fiscal estimé des aéroports, et ce, pour tous les paliers de gouvernement.
- Le CAC peut tirer profit des résultats de l'étude pour démontrer aux parties prenantes et au public l'impact économique de l'exploitation de ses aéroports membres, et ainsi l'importance de leur rôle en tant que moteurs économiques au niveau national.

Qu'est-ce qu'un impact économique?



- *Les études sur l'impact économique constituent un outil important pour mettre en relief la portée et le rôle des aéroports du Canada pour le pays.*
- L'impact économique mesure les dépenses et l'emploi associés à un secteur particulier de l'économie, un projet spécifique (p. ex., la construction d'une nouvelle infrastructure) ou un changement à une politique gouvernementale.
- Dans le cas présent, le terme impact économique désigne la contribution économique liée à l'exploitation et aux activités courantes des aéroports du Canada, et ce, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'enceinte aéroportuaire.

Catégories d'impact économique

- **Un impact direct** inclut les emplois à l'aéroport, y compris le personnel des compagnies aériennes, les exploitants de services aéronautiques, l'entretien des aéronefs, la manutention au sol, le service à la clientèle, le personnel des administrations aéroportuaires et autres.
- **Un impact indirect** inclut les emplois dans les industries en aval découlant de l'exploitation des aéroports du Canada. À titre d'exemple, les emplois indirects incluent ceux des industries d'approvisionnement qui dépendent des ventes dans ce secteur d'activité, tel que les grossistes qui fournissent les repas servis durant les vols.
- **Un impact induit** provient des dépenses effectuées par les employés directs et indirects des aéroports. Par exemple, si l'employé d'une compagnie aérienne entreprenait de rénover sa maison, il en résulterait des heures d'emploi et des dépenses bénéficiant l'économie en général (main-d'œuvre en construction, achat de matériaux, etc.) L'impact induit est souvent appelé « effet des dépenses des ménages ».
- **Un impact catalytique** définit la façon dont les aéroports facilitent les échanges commerciaux dans d'autres secteurs de l'économie. Ainsi, le transport aérien favorise l'emploi et le développement économique par l'entremise d'une panoplie de mécanismes : le tourisme, les échanges commerciaux, les investissements et la productivité.

Mesures de l'impact économique



Emploi (équivalent temps plein ou années-personnes)

Le nombre d'emplois équivalents temps plein (ETP) ou d'années-personnes générés par une source en particulier. Étant donné que certains emplois peuvent être à temps partiel ou saisonniers, le nombre d'emplois est habituellement supérieur au nombre d'ETP.



Salaires

Les revenus (c.-à-d. les salaires, bonus, avantages et autres formes de rémunération) gagnés par la main-d'œuvre afférente.



Produit intérieur brut (PIB)

Le PIB mesure la **valeur ajoutée** de la main-d'œuvre et des capitaux servant à produire des biens et services finals. Cette mesure représente la valeur **nette** (c.-à-d. les coûts) des biens et services intermédiaires utilisés dans la production de biens et services finals. On peut donc considérer le PIB comme étant le rendement économique moins les intrants intermédiaires.



Rendement économique

Le rendement économique consiste en la valeur **brute**, en dollars, de la production industrielle. Parfois appelé « activité économique », celui-ci reflète les dépenses (c.-à-d. l'amélioration des immobilisations plus les revenus) effectuées par les sociétés, organisations et individus.



LES AÉROPORTS DU CANADA EN CHIFFRES

Aéroport international d'Ottawa

Les aéroports du Canada : un secteur florissant

- En 2016, les aéroports du Canada ont géré l'embarquement et le débarquement de plus de **140 millions** de passagers.
- La fréquence totale de vols a atteint **2,2 millions**.
- On comptait quelque **6,2 millions** de déplacements d'aéronefs.



Aéroport international de la région de Waterloo

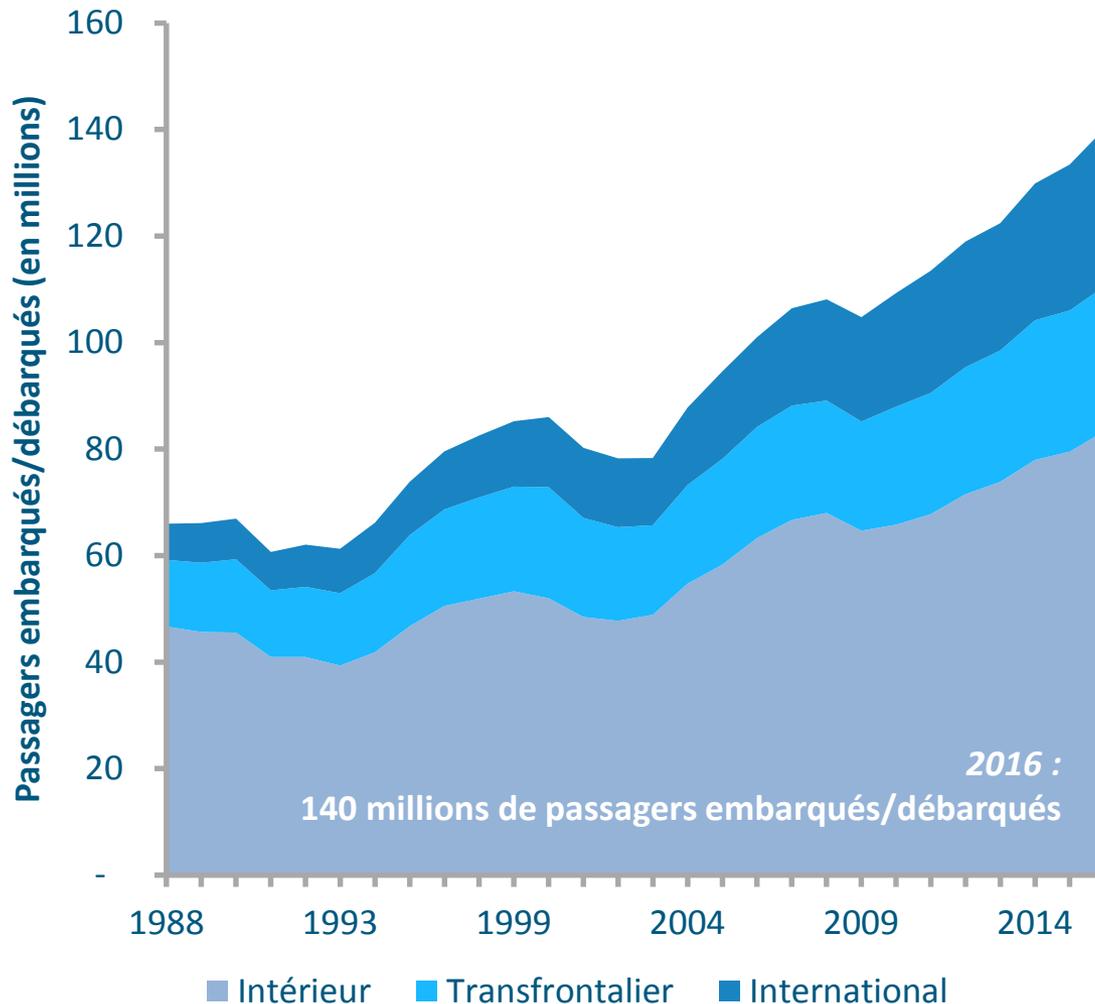


Aéroport international Stanfield de Halifax



Aéroport international de Kelowna

Trafic de passagers aériens (1988-2016) dans les aéroports du Canada

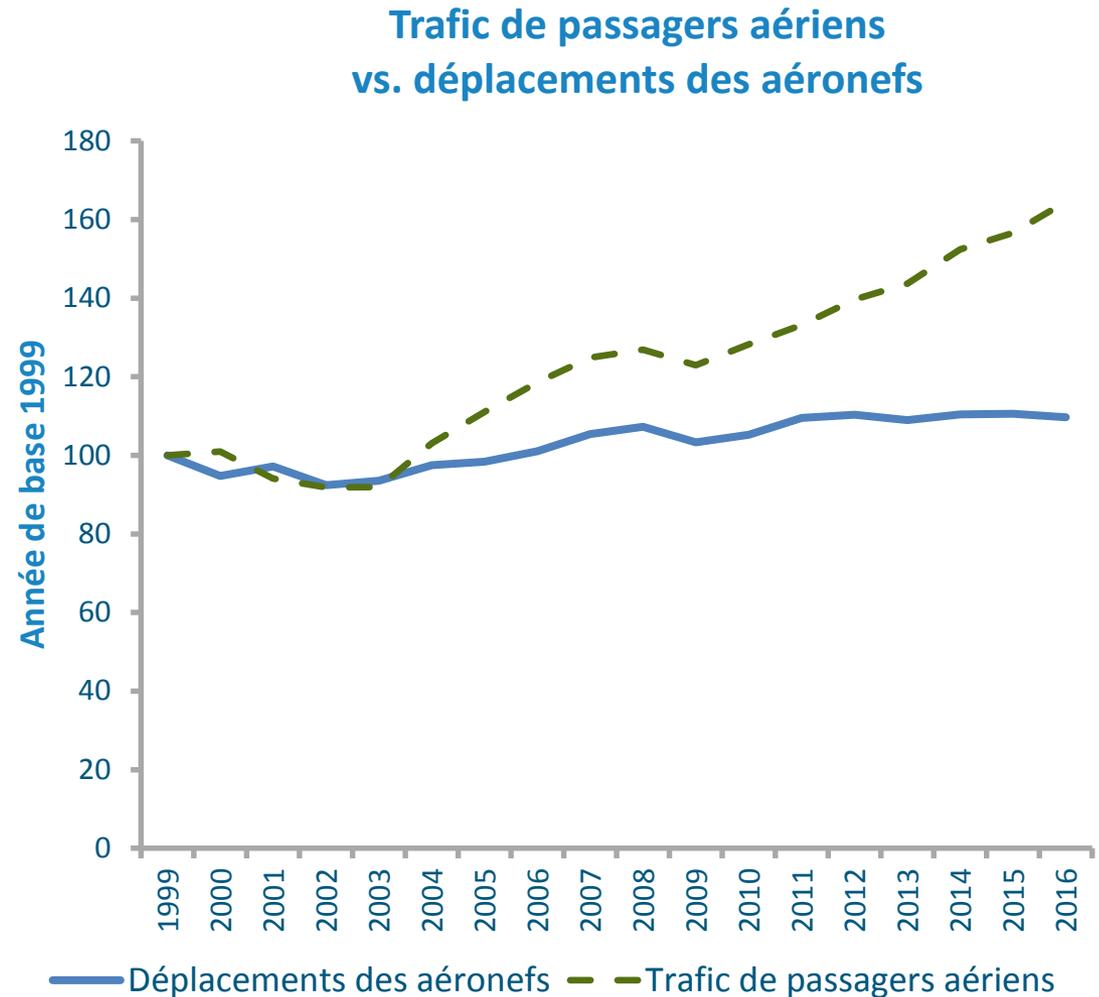


- Le trafic de passagers aériens embarqués/débarqués au Canada est passé de **66 millions** en 1988 à plus de **140 millions** en 2016.
- Il s'agit d'une hausse de **112 %** en 28 ans, soit un taux de croissance annuel composé de 3 pour cent.

Source : Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Statistiques Canada

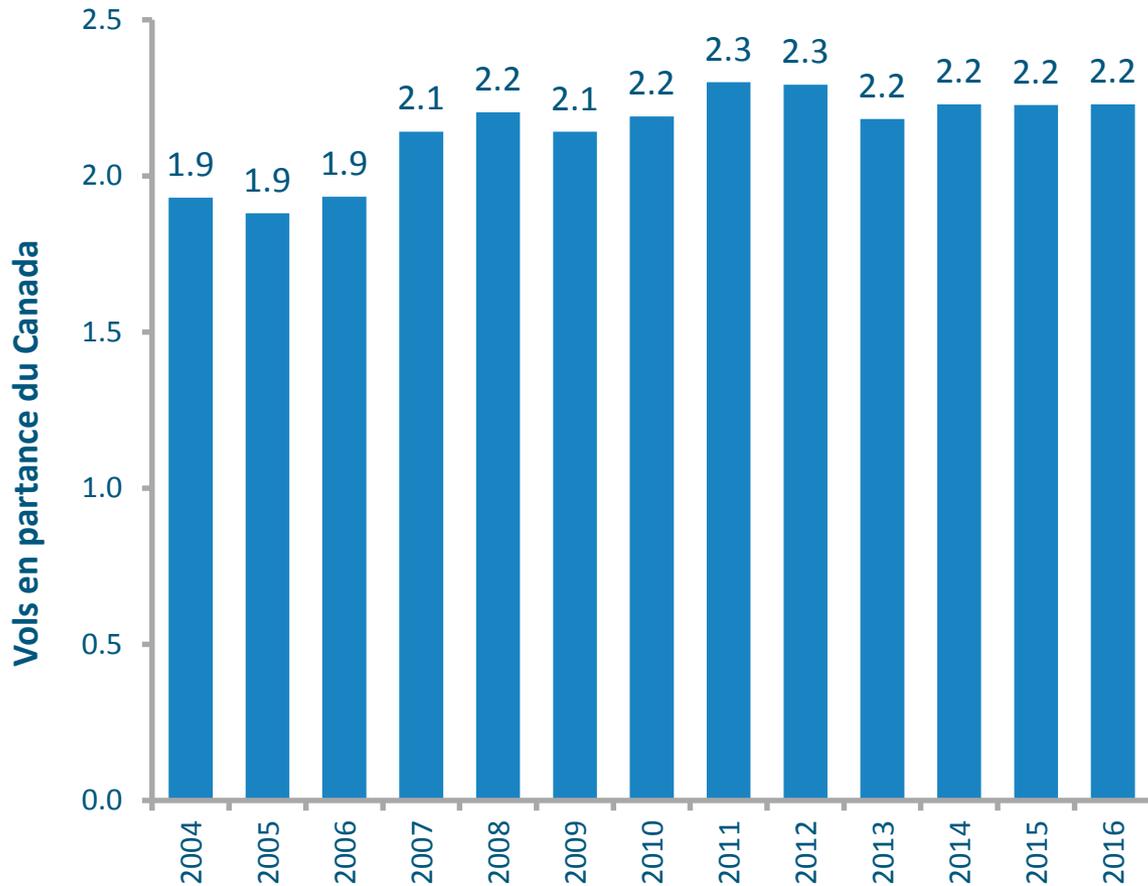
Comparatif – trafic de passagers aériens aériens/déplacements des aéronefs

- On observe une hausse significative du trafic de passagers aériens au Canada entre 1999 et 2016.
- Durant la même période, le nombre de déplacements d'aéronefs est demeuré relativement stable.
- Ce phénomène s'explique entre autres par l'apparition d'aéronefs de plus grande capacité, tant en termes de passagers que de charges.



Source : Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Statistiques Canada

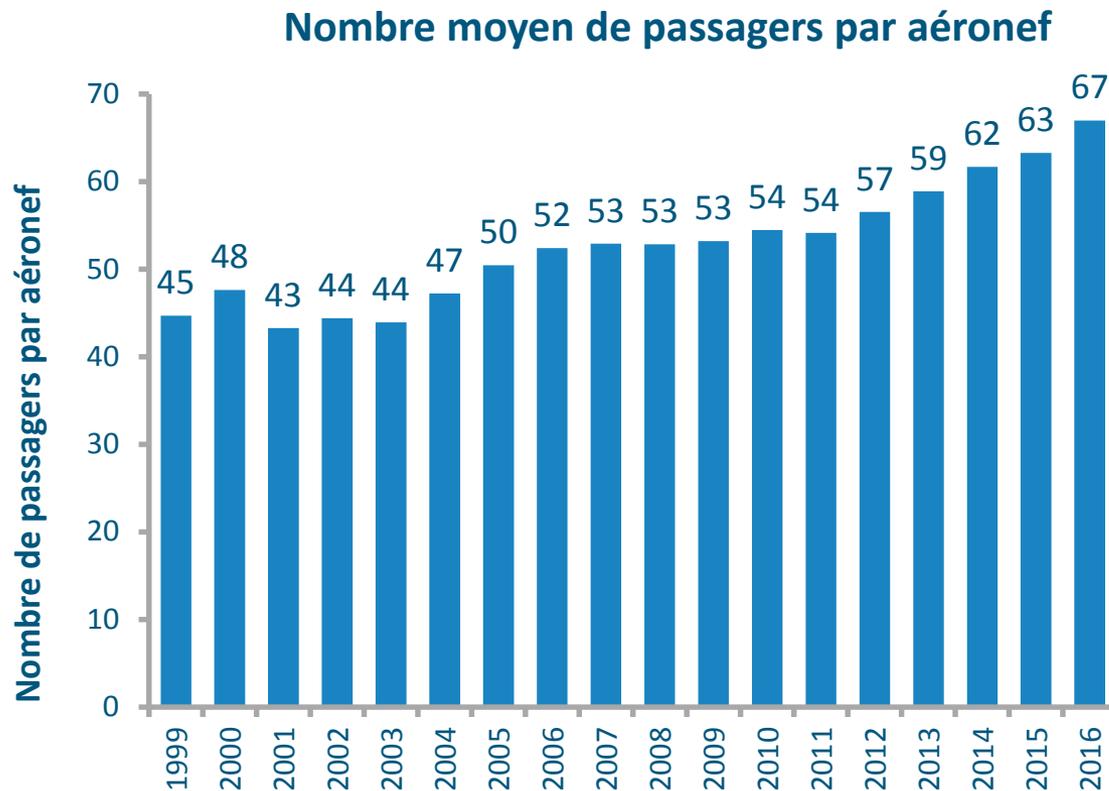
Fréquence des vols en partance/à destination du Canada – 2004-2016



Source : DIIO

- La fréquence des vols en partance/à destination du Canada est demeuré relativement stable au cours des dix dernières années, atteignant environ 2,2 millions en 2016.

Nombre de passagers par aéronef au Canada – 1999-2016

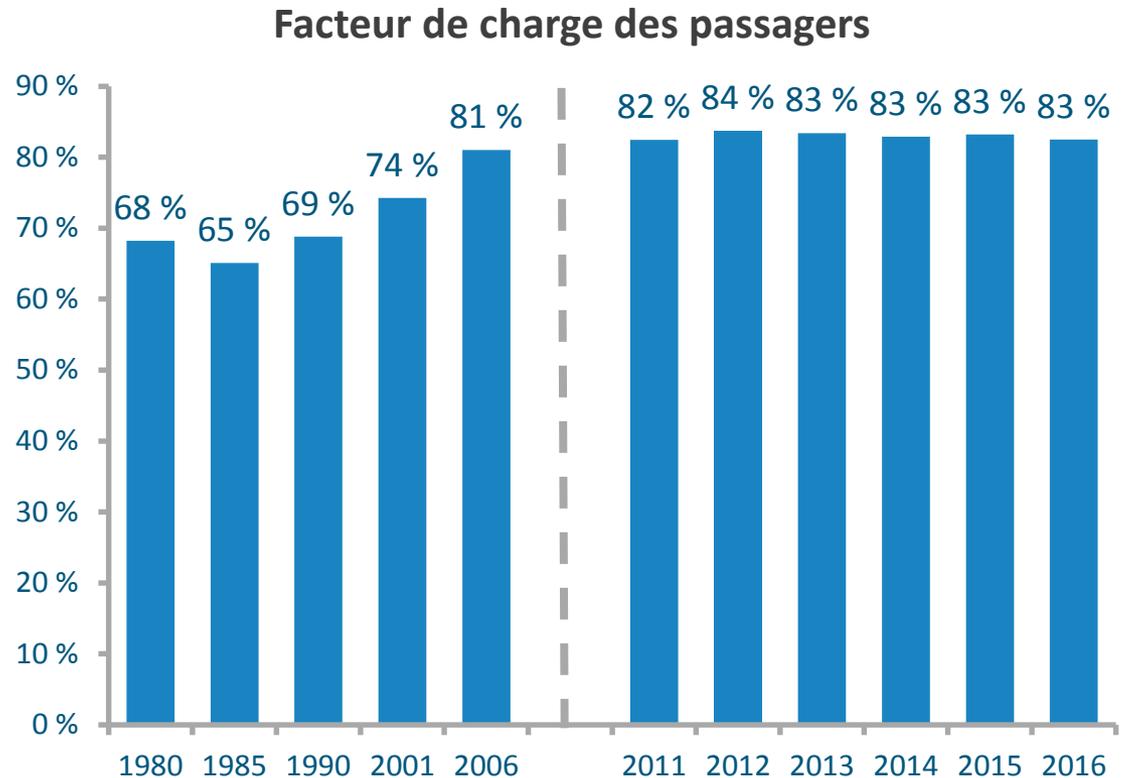


- Le nombre moyen de passagers à bord d'un aéronef est passé de 45 en 1999 à 67 en 2016 – soit une hausse de près de **50 %**.
- Au cours de la même période, le nombre de déplacements des aéronefs est passé de 1,9 million à 2,1 millions, soit une hausse de **10 %**.

Source : calculs d'InterVISTAS à partir de données provenant de :
Tableau 401-0009, Statistiques Canada
Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, Statistiques Canada.

Facteurs de charge au Canada – 1980-2016

- Les facteurs de charge des passagers au Canada sont en hausse depuis 1980.
- Depuis les dix dernières années, les facteurs de charge atteignent continuellement une proportion moyenne de **80 %**.



Source : L'aviation au Canada, Statistiques Canada. Transports Canada.

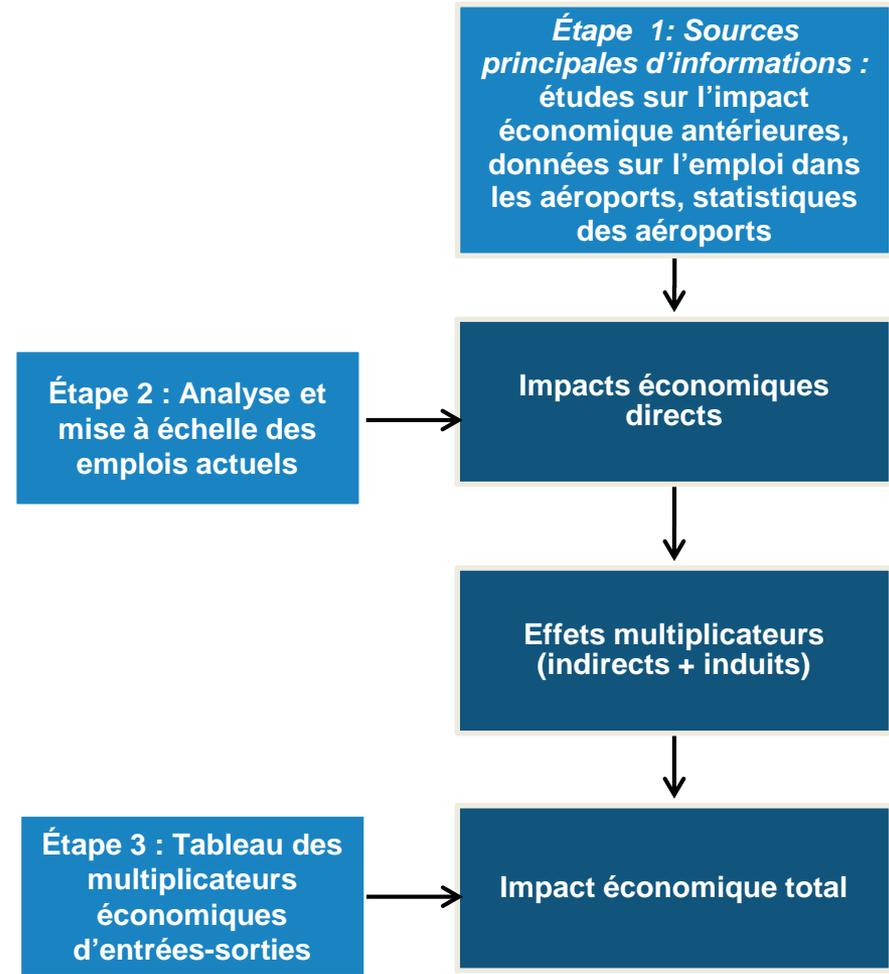


MÉTHODOLOGIE DE L'ÉTUDE

Aéroport international de St. John's

Méthodologie de l'étude

- InterVISTAS a réalisé cette étude sur l'impact économique au cours du troisième trimestre de 2017. L'étude évalue l'impact économique des aéroports du Canada en 2016.
- Une méthodologie s'appuyant sur des données a été privilégiée afin d'évaluer l'impact économique des **aéroports membres du CAC**.
- Des sources de données fiables et reconnues ont servi de matière première aux fins de l'analyse, et ont permis d'appliquer des techniques quantitatives afin de générer les résultats.
- Les sources d'informations utilisées incluent les études sur l'impact économique antérieures, des données sur l'emploi dans les aéroports, ainsi que les statistiques des aéroports sur le volume de passagers et de marchandise et sur le déplacement des aéronefs.



Méthodologie de l'étude

Impacts directs

- La première étape dans l'évaluation des impacts directs des aéroports du Canada est d'établir le niveau d'emploi en 2016 dans les aéroports membres. À cette fin, des données provenant d'études sur l'impact économique antérieures ainsi que des statistiques fournies par les aéroports ont été utilisées comme matière de base.
- Chaque étude fournie par les aéroports a été analysée en profondeur, notamment en ce qui a trait à la méthodologie utilisée pour calculer l'impact économique. Une base commune a été privilégiée afin d'assurer l'uniformité des paramètres de l'étude.
- Suite à l'examen des études antérieures, les résultats de l'impact direct des emplois pour chaque aéroport ont été ajustés afin de s'appuyer sur une même année commune, soit 2016. Pour ce faire, il a fallu tenir compte du trafic dans les aéroports durant l'année de l'étude, et de faire ressortir les données à l'aide des statistiques des aéroports pour 2016.
- InterVISTAS a évalué le lien entre les emplois directs dans les aéroports et le trafic de passagers aériens, et a identifié une élasticité unitaire (0,99) statistiquement significative. Ainsi, une échelle d'emploi a été établie à partir de l'étude la plus récente jusqu'en 2016, en fonction de la hausse du trafic de passagers.

Méthodologie de l'étude

Impacts directs et induits

- Les impacts directs et induits ont été évalués à l'aide de *multiplicateurs* et de *ratios* économiques, une pratique courante en ce qui a trait aux études sur l'impact économique. De plus, les impacts liés au salaire *direct*, au PIB et au rendement économique ont également été évalués à l'aide de multiplicateurs économiques.
- Les ratios et multiplicateurs utilisés aux fins de la présente étude s'appuient sur des multiplicateurs d'entrées-sorties utilisés par Statistiques Canada pour chacune des provinces et pour le Canada dans son ensemble. Il s'agissait des multiplicateurs d'entrées-sorties les plus récents disponibles au moment de réaliser l'étude. Les ratios et multiplicateurs économiques ont été mis à jour afin de refléter les niveaux de prix actuels; toutefois, aucune modification de nature structurelle n'a été apportée.
- *Les impacts des multiplicateurs doivent être interprétés avec prudence, car ils peuvent s'avérer illusoires lorsque l'économie reflète un taux d'emploi élevé et une productivité à la limite de la capacité de l'industrie.* Lorsqu'il en est question, il est recommandé que le lecteur tienne compte des limites des multiplicateurs. La présente étude a elle-même pris en considération de telles limites en ayant recours aux multiplicateurs afin d'évaluer les emplois indirects et induits.

Méthodologie de l'étude

Impacts des revenus fiscaux

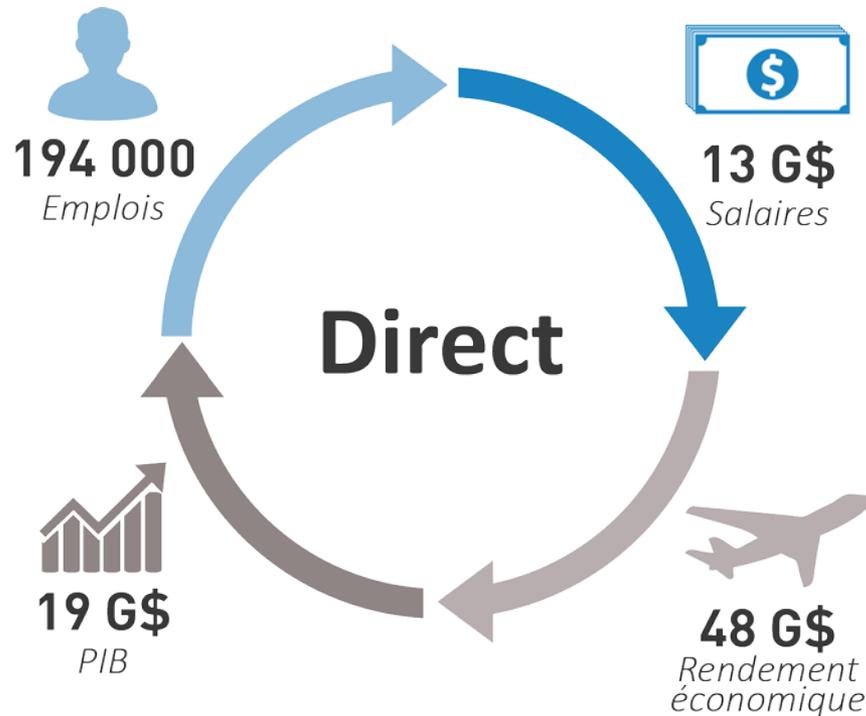
- InterVISTAS a eu recours aux estimations sur les emplois directs afin de calculer les impacts fiscaux (recettes des gouvernements) résultant de l'exploitation des aéroports du Canada.
- Les revenus fiscaux versés aux gouvernements au niveau fédéral, provincial et municipal et découlant de l'exploitation des aéroports ont eux aussi fait l'objet d'une évaluation. Ces revenus incluent les impôts payés par les employeurs et employés (comme les impôts sur les salaires), ainsi que les montants versés par les aéroports (tel que les loyers des aéroports, les taxes foncières et les paiements en remplacement d'impôts).
- Les revenus fiscaux estimés s'appliquent à l'année civile 2016.

A yellow snowplow is shown clearing a runway in winter weather. The plow is moving from left to right, leaving a clean path behind it. The sky is overcast and the ground is covered in snow. The plow has 'HOSCHUNG' and 'EROM' written on its side. The image is framed by a large blue and purple circular graphic on the left side.

IMPACT ÉCONOMIQUE DES AÉROPORTS DU CANADA

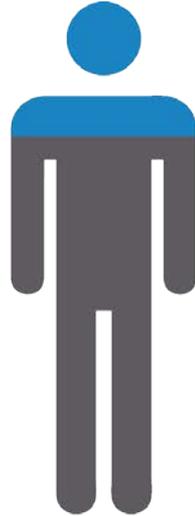
Aéroport international Romeo LeBlanc de Moncton

Impact *direct* des aéroports du Canada



- L'on estime que **194 000 emplois** ont été directement attribuables aux aéroports du Canada en 2016. Ces derniers ont généré **13 milliards \$ en salaires**. La liste des aéroports est indiquée à l'Annexe A.
- De plus, les aéroports contribuent directement environ **19 milliards \$** au PIB et **48 milliards \$** en rendement économique.

Impact *direct* des aéroports du Canada



21 % des emplois dans les secteurs canadiens du transport et de l'entreposage



26 % du PIB des secteurs canadiens du transport et de l'entreposage

- **Envergure relative des impacts :**

L'impact direct des emplois correspond environ à 21 % des emplois totaux dans les secteurs canadiens des transports et de l'entreposage, et à 26 % du PIB de ces secteurs.

Impact *total* des aéroports du Canada

- En tenant compte de l'impact des multiplicateurs, les aéroports du Canada soutiennent quelque **355 000 emplois** à l'échelle du Canada et injectent **35 milliards \$** au PIB du pays.

Type d'impact	Emplois	Salaires	PIB	Rendement économique
	(Emplois)	(En milliards \$)	(En milliards \$)	(En milliards \$)
Direct	194 000	13	19	48
Indirect	99 000	6	10	20
Induit	62 000	3	6	11
Impact total	355 000	22	35	79

Remarque : les nombres ont été arrondis et leur somme totale peut donc varier.

Source : analyse d'InterVISTAS à l'aide des multiplicateurs et ratios du modèle entrées-sorties interprovincial de Statistiques Canada pour l'année 2013, soit la version la plus à jour.

Impact *direct* de la valeur des aéroports du Canada



Valeur ajoutée
directe (PIB)



Valeur totale directe des
aéroports du Canada

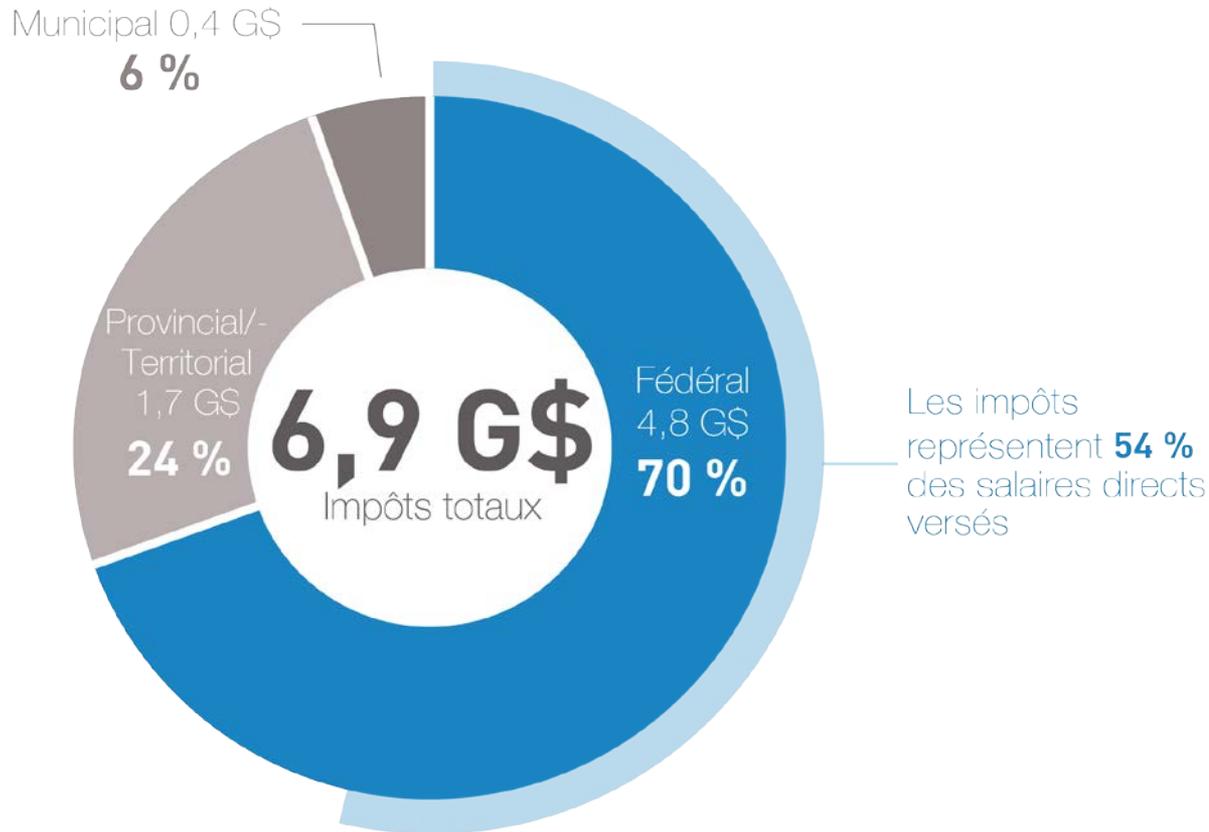
- Les aéroports du Canada contribuent la somme totale de 19 milliards \$ au PIB du pays.
- En tenant compte des impacts directs et induits, les aéroports du Canada contribuent environ 35 milliards \$ en tout au PIB.

Impacts catalytiques des aéroports du Canada



- La connectivité que permettent les aéroports du Canada contribue à attirer les touristes, à faciliter les échanges commerciaux et à favoriser la croissance économique.
- Le rôle des aéroports du Canada en tant que facilitateurs économiques s'étend à d'autres secteurs d'activités, en favorisant notamment :
 - *La compétitivité*
 - *Une productivité accrue des entreprises*
 - *Une meilleure performance de la chaîne d'approvisionnement*
 - *La durabilité des collectivités/économies régionales*
 - *Une diminution des coûts*
- Des industries et activités qui seraient autrement inexistantes dans une région donnée peuvent s'y installer grâce à la connectivité que permet le transport aérien.

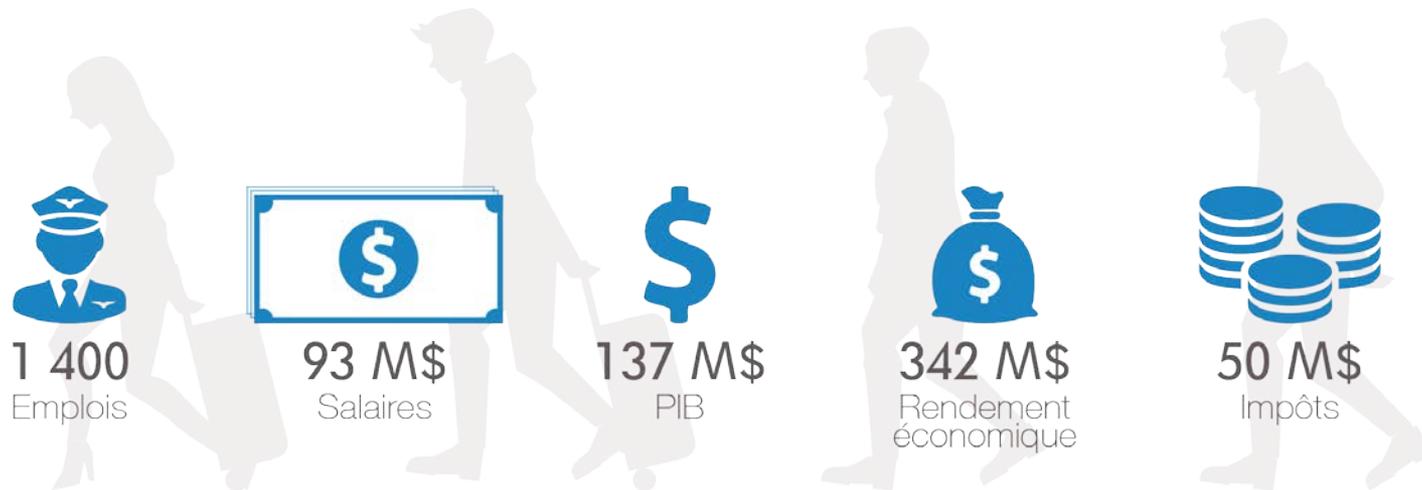
Impact fiscal de l'exploitation continue des aéroports du Canada



- Les aéroports du Canada sont aussi d'importants générateurs d'impôts pour les trois paliers de gouvernement.
- Sur une base annuelle, les impôts totaux versés par les employeurs et employés des aéroports atteignaient environ **6,9 milliards \$** en 2016.

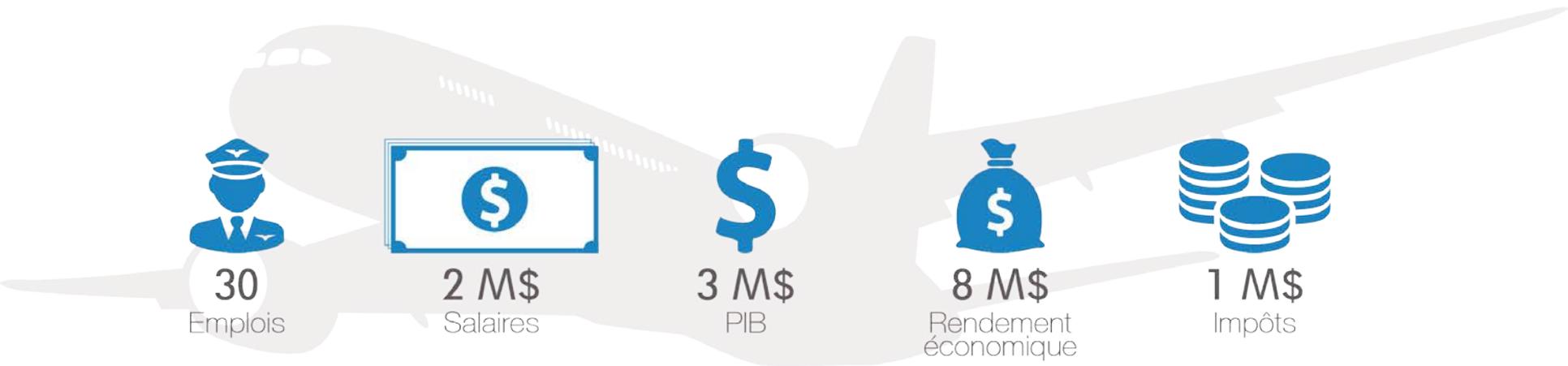
Remarque : l'analyse de l'impact fiscal s'appuie sur les taux d'imposition fédéraux et provinciaux pour 2016.

Impact direct de la gestion d'un million de passagers aériens



- La gestion d'un million de passagers dans les aéroports du Canada contribue directement au soutien de **1 400 emplois**, en plus de générer **137 millions \$** dans le PIB du pays et **50 millions \$** en impôts aux trois paliers de gouvernement.

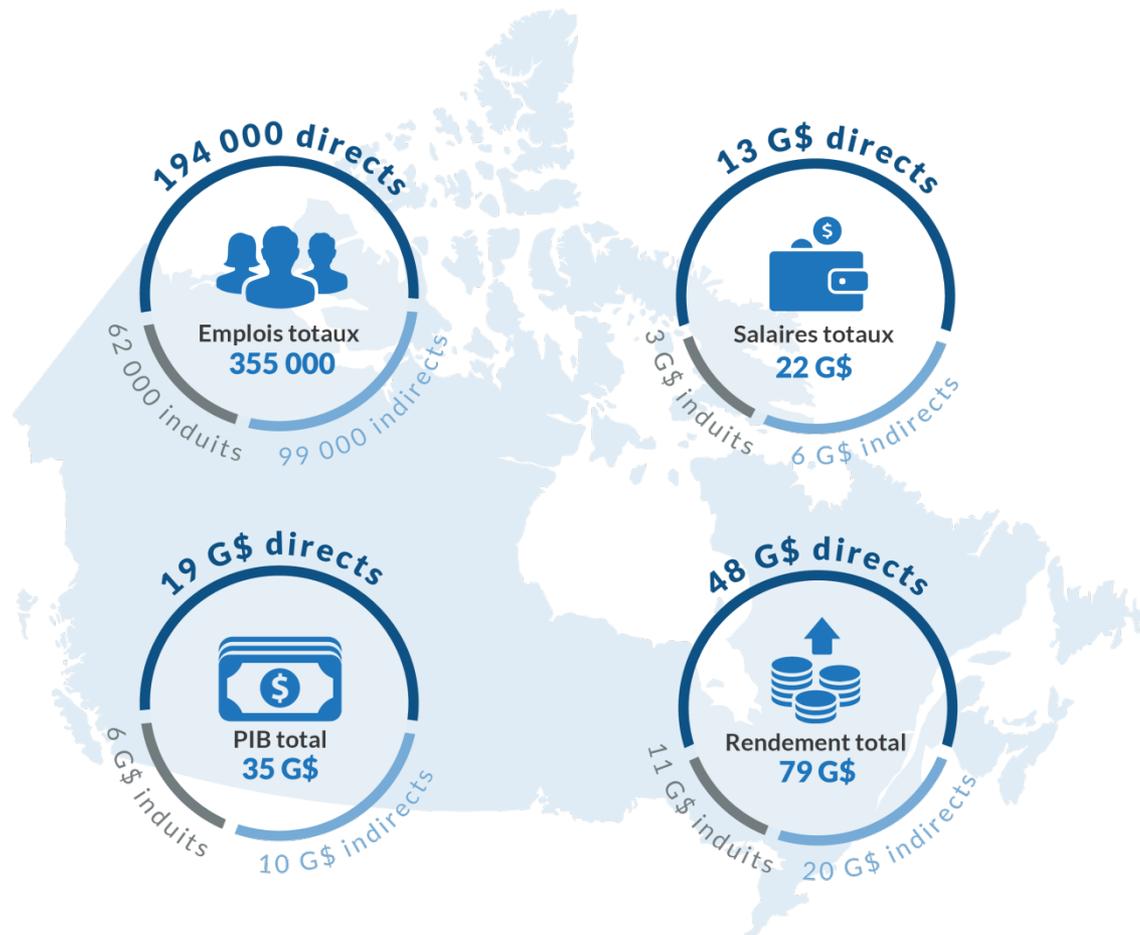
Impact direct du décollage et de l'atterrissage de 1 000 avions



- Chaque décollage et atterrissage de 1 000 avions aux aéroports du Canada soutient environ **30 emplois**, en plus de générer **3 millions \$** dans le PIB du pays et **1 million \$** en impôts aux trois paliers de gouvernement.

Sommaire – Impact économique des aéroports du Canada

- Composante vitale des infrastructures de transport au pays, les aéroports du Canada soutiennent **194 000 emplois directs**, en plus de générer **48 milliards \$ en activité économique directe**.



Sommaire – Impact économique des aéroports du Canada

- Les aéroports du Canada sont une composante **essentielle** du réseau de transport au pays et un important facilitateur du développement économique.
- Les aéroports du Canada et l'activité économique sont étroitement liés. Aussi, dans un contexte où le marché s'étend de plus en plus au niveau mondial, le transport aérien joue un rôle clé dans la **croissance économique**.
- Les impacts économiques démontrés dans la présente étude s'avèrent considérables. L'étendue des services aériens offerts dans les aéroports partout au pays a un impact significatif sur l'économie nationale. Grâce à de tels services, le Canada est en mesure d'accueillir des touristes en provenance de partout au monde; d'amener nombre de compagnies aériennes à desservir le pays; de stimuler les échanges commerciaux; et de favoriser l'arrivée ou l'expansion d'entreprises chez nous. L'impact net se traduit par une économie dynamique et florissante.

Glossaire des terminologies

- **Emplois directs** : emplois directement attribuables à l'exploitation d'une industrie, d'une entreprise, etc. Il s'agit du dénombrement de chaque individu à l'emploi d'un secteur de l'économie. En ce qui a trait aux aéroports, les emplois directs correspondent à tous les individus ayant un emploi relatif aux aéroports.
- **Activité économique** : (aussi, rendement ou production) Le résultat ne doit pas nécessairement être un produit tangible (p. ex., un savoir) ni créer un service public (p. ex., la pollution). De façon générale, il s'agit du processus de transformation des facteurs de production en biens et services destinés à la consommation.
- **Rendement économique** : (aussi, activité ou production) Le résultat de la transformation d'intrants en biens. Le résultat ne doit pas nécessairement être un produit tangible (p. ex., un savoir) ni créer un service public (p. ex., la pollution). De façon générale, il s'agit du processus de transformation des facteurs de production en biens et services destinés à la consommation.
- **Impact de l'emploi** : l'analyse de l'impact de l'emploi en évalue l'impact économique en termes d'emplois créés et de salaires versés. En ce qui a trait aux aéroports, le nombre d'emplois directs, indirects, induits et totaux ou équivalents temps plein créés dans les aéroports est étudié afin de tracer un portrait de l'exploitation des aéroports au Canada.

Glossaire des terminologies

- **Équivalent temps plein (ETP)** : (aussi, année-personne) Une année d'emploi équivalent temps plein correspond au nombre d'heures qu'un individu a consacré à son travail à temps plein durant un an. Aux fins de la présente étude, nous avons déterminé qu'une année d'emploi équivalent temps plein correspondait à 1 832 heures. Les années d'emploi équivalent temps plein s'avèrent utiles, du fait que les travailleurs à temps partiel ou saisonniers ne correspondent pas à un emploi à temps plein.
- **Produit intérieur brut** : (PIB, aussi valeur ajoutée) Mesure de la valeur monétaire des biens et services finaux résultant de l'activité économique d'un pays. Cette mesure correspond à la valeur nette des biens et services intermédiaires servant à produire les biens et services finaux.
- **Emplois indirects** : les emplois résultant des emplois directs. En ce qui a trait aux aéroports, ces derniers incluraient la proportion des emplois dans les industries d'approvisionnement qui dépendent des ventes dans le secteur du transport aérien liées à l'exploitation des aéroports. Dans certains cas, les emplois contractuels seraient considérés comme étant des emplois indirects.
- **Emplois induits** : emplois résultant des dépenses effectuées par les individus ayant un emploi direct ou indirect.

Glossaire des terminologies

- **Analyse des multiplicateurs** : type d'analyse où les impacts économiques indirects et induits sont quantifiés. Essentiellement, un nombre multiplicateur est appliqué à un « impact économique directement traçable » afin de produire un résultat indirect, induit ou total.
- **Réseau national des aéroports (RNA)**: la politique nationale des aéroports (PNA) du gouvernement fédéral propose un cadre politique qui définit de façon précise le rôle de ce même gouvernement en ce qui a trait aux aéroports où l'on gère un trafic de passagers. Cette implication se situe à deux niveaux, soit : les aéroports d'envergure nationale faisant partie du RNA; et les aéroports régionaux/locaux. Le RNA est composé de 26 aéroports qui relient les Canadiens d'un océan à l'autre et le Canada avec le reste du monde. Le RNA inclut les aéroports considérés comme étant essentiels au système de transport aérien du Canada, aéroports qui jouent un rôle important dans la prospérité nationale et la compétitivité internationale. (Source : Transports Canada, <https://www.tc.gc.ca/eng/programs/airports-policy-nas-1129.htm>)

Annexe A : liste des aéroports inclus

	Aéroport	Code IATA	Province	Catégorie
1	Aéroport Billy Bishop de Toronto	YTZ	ON	Aéroport régional/local
2	Aéroport d'Iqaluit	YFB	NU	NAS
3	Aéroport de Charlottetown	YYG	PE	NAS
4	Aéroport de Comox Valley	YQQ	BC	Aéroport régional/local
5	Aéroport de Dawson City	YDA	YT	Aéroport régional/local
6	Aéroport de Goose Bay	YYR	NL	Aéroport régional/local
7	Aéroport de Hay River/Merlyn Carter	YHY	NT	Petit aéroport
8	Aéroport de Kamloops	YKA	BC	Aéroport régional/local
9	Aéroport de McCurdy Sydney	YQY	NS	Aéroport régional/local
10	Aéroport de Medicine Hat	YXH	AB	Petit aéroport
11	Aéroport de Nanaimo	YCD	BC	Aéroport régional/local
12	Aéroport de Prince Albert (Glass Field)	YPA	SK	Aéroport régional/local
13	Aéroport de Prince George	YXS	BC	NAS
14	Aéroport de Prince Rupert	YPR	BC	Petit aéroport
15	Aéroport de Saint John	YSJ	NB	NAS
16	Aéroport de Sault Ste. Marie	YAM	ON	Aéroport régional/local
17	Aéroport de Stephenville	YJT	NL	Aéroport régional/local
18	Aéroport de Sudbury	YSB	ON	Aéroport régional/local
19	Aéroport de Trail	YZZ	BC	Petit aéroport
20	Aéroport de Watson Lake	YQH	YT	Petit aéroport
21	Aéroport de Yellowknife	YZF	NT	NAS

Annexe A : liste des aéroports inclus

	Aéroport	Code IATA	Province	Catégorie
22	Aéroport Edmonton/Villeneuve	n/a	AB	Aéroport satellite
23	Aéroport exécutif d'Oshawa	YOO	ON	Petit aéroport
24	Aéroport international Canadian Rockies	YXC	BC	Aéroport régional/local
25	Aéroport international d'Abbotsford	YXX	BC	Aéroport régional/local
26	Aéroport international d'Edmonton	YEG	AB	NAS
27	Aéroport international de Calgary	YYC	AB	NAS
28	Aéroport international de Fort McMurray	YMM	AB	Aéroport régional/local
29	Aéroport international de Fredericton	YFC	NB	NAS
30	Aéroport international de Gander	YQX	NL	NAS
31	Aéroport international de Kelowna	YLW	BC	NAS
32	Aéroport international de la région de Waterloo	YKF	ON	Petit aéroport
33	Aéroport international de London	YXU	ON	NAS
34	Aéroport international de Moncton	YQM	NB	NAS
35	Aéroport international de Regina	YQR	SK	NAS
36	Aéroport international de St. John's	YYT	NL	NAS
37	Aéroport international de Thunder Bay	YQT	ON	NAS
38	Aéroport international de Vancouver	YVR	BC	NAS
39	Aéroport international de Victoria	YYJ	BC	NAS
40	Aéroport international de Windsor	YQG	ON	Aéroport régional/local
41	Aéroport international Erik Nielsen de Whitehorse	YXY	YT	NAS

Annexe A : liste des aéroports inclus

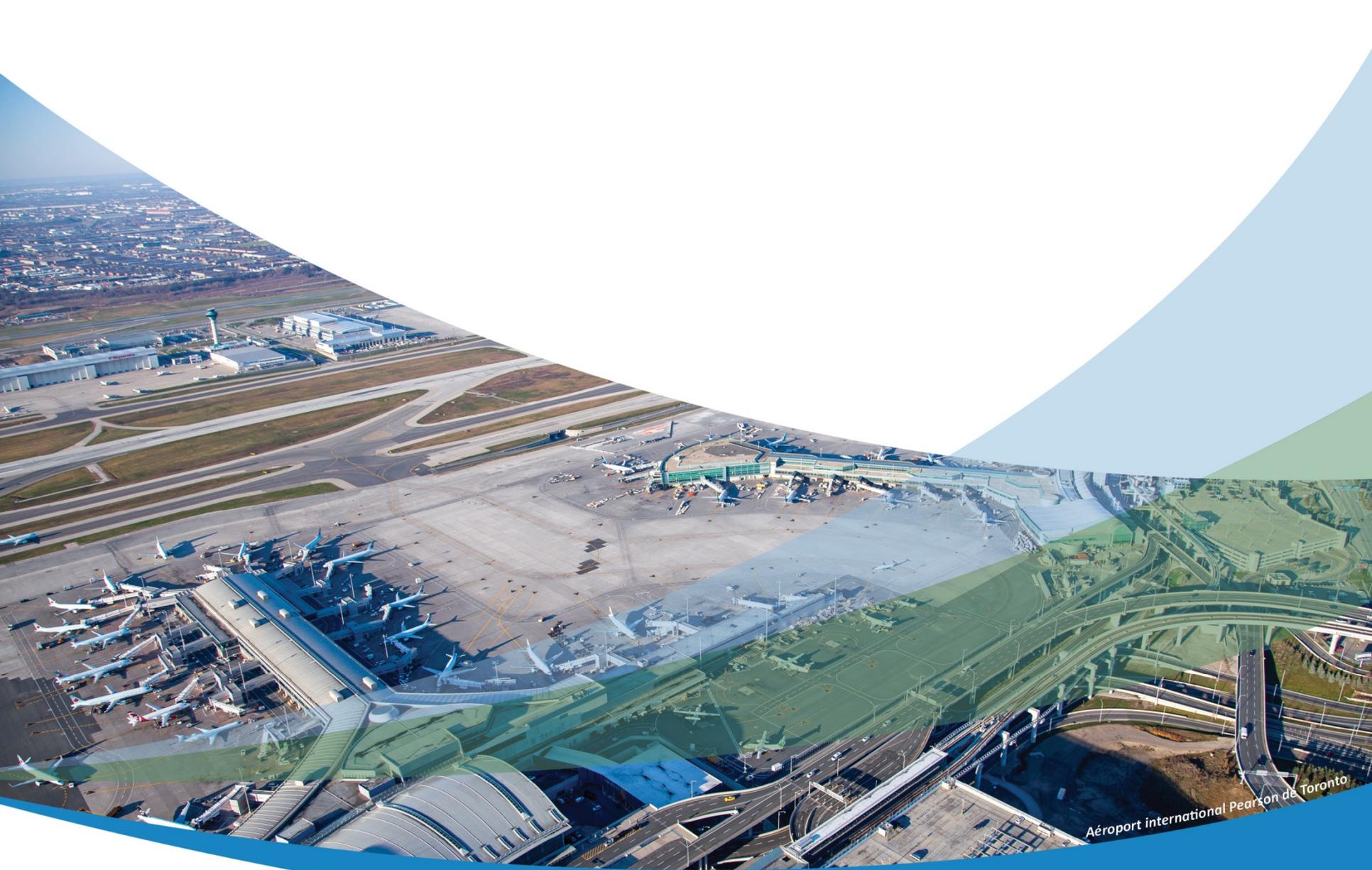
	Aéroport	Code IATA	Province	Catégorie
42	Aéroport international James A. Richardson de Winnipeg	YWG	MB	NAS
43	Aéroport international Jean-Lesage de Québec	YQB	QC	NAS
44	Aéroport international John C. Munro de Hamilton	YHM	ON	Aéroport régional/local
45	Aéroport international John G. Diefenbaker de Saskatoon	YXE	SK	NAS
46	Aéroport international Macdonald–Cartier d’Ottawa	YOW	ON	NAS
47	Aéroport international Montréal-Mirabel	YMX	QC	NAS
48	Aéroport international Pearson de Toronto	YYZ	ON	NAS
49	Aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal	YUL	QC	NAS
50	Aéroport international Stanfield de Halifax	YHZ	NS	NAS
51	Aéroport Inuvik (Mike Zubko)	YEV	NT	Petit aéroport
52	Aéroport Jack Garland de North Bay	YYB	ON	Aéroport régional/local
53	Aéroport Kingston/Norman Rogers	YGK	ON	Petit aéroport
54	Aéroport Norman Wells	YVQ	NT	Petit aéroport
55	Aéroport Old Crow	YOC	YT	Petit aéroport
56	Aéroport régional de Deer Lake	YDF	NL	Aéroport régional/local
57	Aéroport régional de North Peace	YXJ	BC	Aéroport régional/local
58	Aéroport régional de Red Deer	YQF	AB	Petit aéroport
59	Aéroport régional Northwest, Terrace-Kitimat	YXT	BC	Petit aéroport
60	Aéroport Springbank de Calgary	YBW	AB	Aéroport satellite
61	Aéroport Tuktoyaktuk/James Gruben	YUB	NT	Petit aéroport

Annexe B : ventilation des impacts fiscaux relatifs à l'exploitation continue des aéroports du Canada

SOMMAIRE DES CONTRIBUTIONS FISCALES DES AÉROPORTS DU CANADA – 2016

	Fédéral		Provincial		Municipal		Tous les gouv.
	Taxe	Montant (M\$)	Taxe	Montant (M\$)	Taxe	Montant (M\$)	Montant (M\$)
Versé par les passagers	Droits pour la sécurité des passagers du transport aérien	758	TVP sur les recettes des concessions	71			
	TPS sur les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA)	38					
	TPS sur les frais d'amélioration	66					
	TPS sur les recettes des concessions	52					
	Total	915	Total	71			986
Versé par les employeurs ou employés	Impôt des particuliers	1 810	Impôt des particuliers	982			
	Impôt sur les sociétés	445	Impôt sur les sociétés	293			
	AE – Employeur	233	CSPAAT	222			
	AE – Employé	166	Assurance-maladie	135			
	RPC – Employeur	443					
	RPC – Employé	443					
	TPS sur les redevances aéronautiques	65					
	Total	3 605	Total	1 632			5 237
Versé par les aéroports	Versement – bail foncier fédéral	324			Impôt foncier et paiements en remplacement d'impôts	439	
	Total	324			Total	439	763
Grand Total	4 844	Grand Total	1 702	Grand Total	439	6 986	

38 *Remarque : les droits d'aménagement ne font pas partie des impacts fiscaux relatifs uniquement à l'exploitation continue des aéroports, et excluent l'impact des investissements de capitaux.



Aéroport international Pearson de Toronto