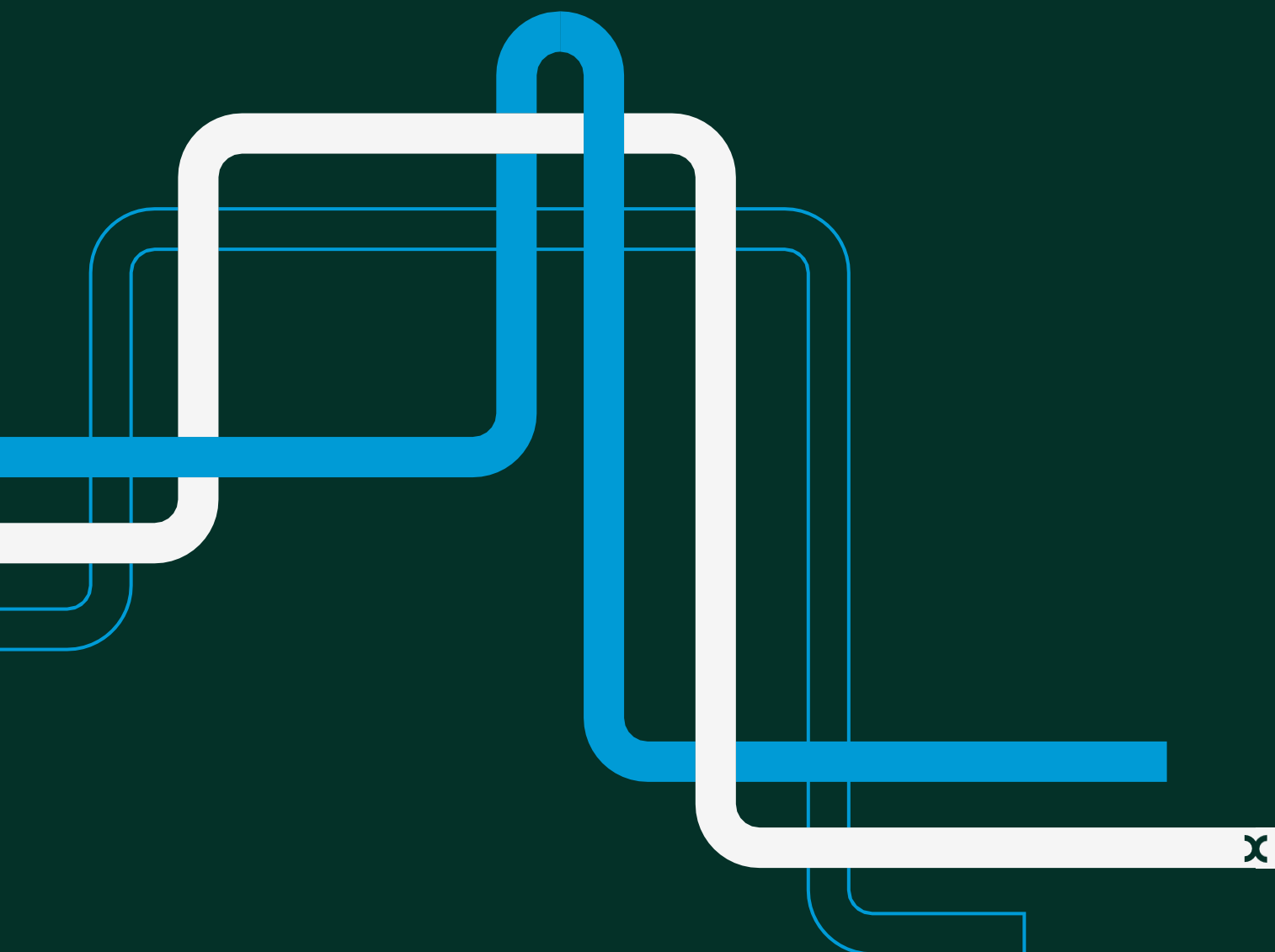


Prêts au décollage : l'analyse économique en faveur d'une réduction des coûts de l'aviation au Canada

—
Rapport préparé pour le Conseil national des
lignes aériennes du Canada

11 février 2026



Résumé	7	
1 Introduction	16	
2 Contexte des frais imposés par des tiers	18	
2.1 Aperçu des frais imposés par des tiers, des taxes et autres frais dans le secteur du transport aérien canadien	18	Oxera Consulting LLP est une société à responsabilité limitée enregistrée en Angleterre sous le numéro OC392464, dont le siège social est situé à Park Central, 40/41 Park End Street, Oxford, OX1 1JD, Royaume-Uni, avec un bureau supplémentaire à Londres situé au 200 Aldersgate, 14e étage, Londres, EC1A 4HD, Royaume-Uni; en Belgique, n° 0651 990 151, bureau : Spectrum, Boulevard Bischoffsheim 12-21, 1000 Bruxelles, Belgique; et en Italie, n° REA RM - 1530473, bureau : Rome, situé Via delle Quattro Fontane 15, 00187, Rome, Italie, avec un bureau supplémentaire à Milan, situé Piazzale Biancamano 8, 20121 Milan, Italie; et en Espagne, CIF W0306516F, bureau : LOOM Azca, Plaza Pablo Ruiz Picasso 11, Planta 1, 28020 Madrid, Espagne.
2.2 Comparaison internationale des frais imposés par des tiers, des taxes et des frais : illustration	25	
2.3 Analyse de cas	26	
2.4 Impact des frais imposés par des tiers sur les tarifs aériens et le trafic	29	
3 Impact économique de la réduction des frais imposés par des tiers	37	
3.1 Introduction	37	
3.2 Empreintes directes, indirectes et induites	37	
3.3 Impact catalytique du tourisme	40	
3.4 Impacts économiques plus larges	44	
3.5 Conclusion	50	
4 <i>Règlement sur la protection des passagers aériens : contexte général</i>	53	
4.1 Introduction	53	
4.2 Aperçu du <i>Règlement sur la protection des passagers aériens</i>	56	
4.3 Incidence du RPPA sur les tarifs et le trafic aérien	58	Bien que tous les efforts aient été faits pour garantir l'exactitude du matériel et de l'intégrité de l'analyse présentée ici, Oxera décline toute responsabilité pour toute action prise sur la base de son contenu. En ce qui concerne les services que nous vous fournissons, en l'absence de tout autre accord signé entre vous et nous, vous acceptez d'être liés par nos conditions générales d'engagement, disponibles à l'adresse https://www.oxera.com/wp-content/uploads/2025/03/ToE-UK-en-GB.pdf .
5 <i>Impacts économiques du Règlement sur la protection des passagers aériens</i>	64	
5.1 Introduction	64	
5.2 Empreintes directes, indirectes et induites	64	
5.3 Impact catalytique du tourisme	67	
5.4 Impacts économiques plus larges	71	
5.5 Conclusion	76	Aucune entité Oxera n'est agréée ou réglementée par une autorité financière ou une réglementation dans aucun des pays où elle opère ou fournit des services. Toute personne envisageant un investissement spécifique doit consulter son propre courtier ou autre conseiller en investissement. Oxera décline toute responsabilité quant à toute décision d'investissement spécifique, qui doit être prise aux risques et périls de l'investisseur propre.
A1 Aperçu des cas de réduction des frais	78	© Oxera 2026. Tous droits réservés. À l'exception de la citation de courts passages à des fins de critique ou de revue, aucune partie ne peut être utilisée ou reproduite sans autorisation.
A2 Frais d'améliorations aéroportuaires par aéroport de départ	83	
A3 Méthode d'estimation des coûts liés au RPPA au niveau sectoriel	86	Cette traduction française a été réalisée par le CNLA. Le rapport original, préparé par Oxera, est disponible en anglais au lien suivant NACC - National Airlines Council of Canada

A4	Méthodologie d'estimation de l'empreinte économique des frais imposés par des tiers et le RPPA	87
A4.1	Empreintes directes, indirectes et induites	87
A4.2	Impact catalytique du tourisme	
A5	Étude de cas : Arguments en faveur du réinvestissement des loyers aéroportuaires	94
A6	Estimations de l'impact économique par province et territoire	95
A6.1	L'impact économique des frais imposés par des tiers	95
A6.2	L'impact économique du RPPA	98
A7	Méthodologie d'estimation des répercussions économiques plus larges	102
A7.1	Impacts sur le commerce	102
A7.2	Impacts sur la productivité	103
A7.3	Incidences sur les recettes publiques	103

Figures et tableaux

Encadré 2.1	Cas de réduction des frais pris en compte dans notre analyse	28
Encadré 2.2	Impact des frais imposés par des tiers sur les billets en classe économique au tarif d'entrée de gamme	34
Encadré 4.1	Estimation des coûts du RPPA et des coûts des modifications proposées	55
Encadré 4.2	Impact du RPPA sur les tarifs de classe économique d'entrée de gamme	62
Encadré 5.1	Empreinte économique du RPPA sur la connectivité régionale	67
Encadré 5.2	Empreinte touristique catalytique du RPPA sur la connectivité régionale	71
Figure 2.1	Comparaison internationale des frais imposés par des tiers appliqués aux vols intérieurs (pourcentage du tarif de base)	26
Figure 2.2	Approche de modélisation des impacts économiques	29
Figure 2.3	Pourcentage de réduction des tarifs dans chaque cas par rapport au niveau de référence, par segment de marché	32
Figure 2.4	Variation des tarifs de classe économique d'entrée de gamme dans chaque cas par rapport au niveau de référence, sur certaines liaisons	34
Figure 2.5	Impacts sur le trafic dus à la réduction des frais imposés par des tiers par rapport au scénario de référence, par cas (en millions de passagers par an, mppa)	36

Figure 3.1	Empreinte directe, indirecte et induite sur le PIB des frais imposés par des tiers (en milliards de dollars)	38
Figure 3.2	Emplois directs, indirects et induits	39
Figure 3.3	Empreinte des frais imposés par des tiers (ETP) Empreinte sur l'emploi des frais imposés par des tiers par province et territoire du Canada (Cas 2 : Suède)	40
Figure 3.4	Empreinte directe, indirecte et induite du PIB du tourisme associée à la réduction des frais imposés par des tiers (en milliards de dollars)	42
Figure 3.5	Empreinte directe, indirecte et induite du tourisme associée à la réduction des frais imposés par des tiers (ETP)	42
Figure 3.6	Empreinte de l'emploi du tourisme associée à la réduction des frais payés à des tiers, par province ou territoire (Cas 2 : Suède)	43
Figure 3.7	Impact sur la valeur totale des échanges commerciaux : variation en pourcentage par rapport à la valeur totale des échanges commerciaux au Canada en 2024 (en milliards de dollars)	45
Figure 3.8	Variation du PIB due aux effets sur la productivité (en milliards de dollars)	48
Figure 3.9	Variation nette des recettes publiques due aux effets sur la productivité (en milliards de dollars)	49
Figure 3.10	Empreinte économique totale des frais imposés par des tiers — directs, indirects, induits et catalytiques	51
Figure 3.11	Impacts économiques plus larges des frais imposés par des tiers	52
Figure 4.1	Mécanismes par lesquels le RPPA influe sur l'activité économique	54
Figure 4.2	Approche de modélisation des impacts économiques	58
Figure 4.3	Évolution des tarifs dans le cadre des régimes RPPA actuels et modifiés, par segment de marché par rapport à la référence	60
Figure 4.4	Proportion du tarif de base d'entrée de gamme attribuable au RPPA	62
Figure 4.5	Impact potentiel total sur le trafic de la réduction des coûts liés au RPPA, par régime RPPA et hypothèse de répercussion (mppa)	63

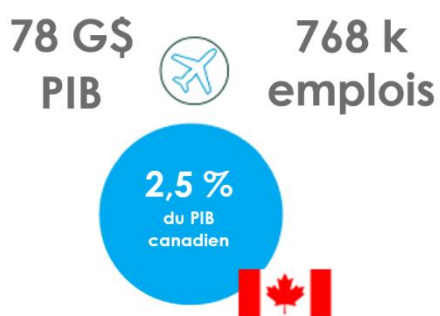
Figure 5.1	Empreinte directe, indirecte et induite sur le PIB de la réduction des coûts liés au RPPA (en milliards de dollars)	65
Figure 5.2	Empreinte sur l'emploi direct, indirect et induit par rapport à la réduction des coûts liés au RPPA (ETP)	65
Figure 5.3	Empreinte sur l'emploi associée à la réduction des coûts liés au RPPA dans le cadre du régime actuel	66
Figure 5.4	Empreinte directe, indirecte et induite du PIB du tourisme associée aux réductions des coûts liés au RPPA (en milliards de dollars)	68
Figure 5.5	Empreinte directe, indirecte et induite du tourisme associée à la réduction des coûts liés au RPPA (ETP)	69
Figure 5.6	Empreinte de l'emploi du tourisme soutenu par la réduction des coûts liés au RPPA	70
Figure 5.7	Impact sur la valeur totale des échanges commerciaux : variation en pourcentage par rapport à la valeur totale des échanges commerciaux au Canada en 2024 (en milliards de dollars)	73
Figure 5.8	Variation potentielle du PIB due aux effets sur la productivité (en milliards de dollars)	74
Figure 5.9	Variation potentielle des recettes publiques à travers les impacts sur la productivité (en milliards de dollars)	75
Figure 5.10	Résumé des impacts modélisés des réductions des coûts liés au RPPA	76
Figure 5.11	Impacts économiques plus larges de la réduction des coûts liés au RPPA	77
Tableau 2.1	Aperçu du DSPTA actuel pour les vols au départ du Canada par embarquement, 2025	19
Tableau 2.2	Applicabilité des taxes à la consommation	21
Tableau 2.3	Résumé des principaux frais, droits et taxes applicables au transport aérien au Canada	24
Tableau 2.4	Aperçu des cas analysés	29
Tableau 2.5	Élasticités-prix de la demande	35
Tableau 3.1	Description des impacts directs, indirects et induits	38

Tableau 3.2	Description des impacts catalytiques	41
Tableau A1.1	Réduction proposée des frais imposés par des tiers dans le Cas 1	78
Tableau A1.2	Frais imposés par des tiers en Suède	80
Tableau A1.3	Frais imposés par des tiers aux États-Unis	81
Tableau A2.1	FAA par aéroport de départ	83
Tableau A4.1	Méthodologie d'estimation de l'empreinte économique des frais imposés par des tiers et des coûts liés au RPPA	88
Tableau A4.2	Méthodologie d'estimation de l'empreinte économique du tourisme	91
Tableau A6.1	Empreinte totale sur le PIB des frais payés à des tiers par province et territoire (en millions de dollars, variation en % par rapport à la référence)	95
Tableau A6.2	Empreinte totale sur l'emploi des honoraires versés à des tiers par province et territoire (ETP, variation en % par rapport par rapport à la valeur de référence)	96
Tableau A6.3	Empreinte totale du PIB du tourisme, par province et territoire (en millions de dollars, variation en % par rapport à la base de référence)	97
Tableau A6.4	Empreinte totale du tourisme sur l'emploi, par province et territoire (ETP, variation en % par rapport à la base de référence)	98
Tableau A6.5	Empreinte totale sur le PIB des frais imposés par des tiers, par province et territoire (en millions de dollars)	99
Tableau A6.6	Empreinte totale des frais imposés par des tiers sur l'emploi par province et territoire (ETP)	99
Tableau A6.7	Empreinte totale des frais imposés par des tiers sur le PIB par province et territoire (en millions de dollars)	100
Tableau A6.8	Empreinte totale sur l'emploi des frais imposés par des tiers par province et territoire (ETP)	101

Résumé

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) a chargé Oxera de mener une étude sur l'impact des taxes, redevances, frais et réglementations applicables au secteur du transport aérien sur l'économie canadienne.

Le secteur du transport aérien contribue de manière significative à l'économie canadienne en transportant les Canadiens vivant dans les grandes villes et les petites communautés, en acheminant des marchandises de grande valeur et urgentes à travers le pays et en reliant le Canada au reste du monde. Notre analyse illustre l'importance économique du secteur du transport aérien au Canada, qui contribue à hauteur de 78 milliards de dollars au PIB, représente 768 000 emplois¹ et représente 2,5 % du PIB².



Dans le contexte des discussions actuelles sur l'accessibilité financière pour les citoyens canadiens et la stimulation de l'économie canadienne, cette étude illustre les avantages économiques qui pourraient être dégagés en rendant les voyages aériens canadiens plus accessibles.

L'étude couvre une série d'impacts économiques exprimés en termes de produit intérieur brut (PIB) et de nombre d'employés équivalents temps plein (ETP) associés à l'activité du secteur du transport aérien, comme illustré ci-dessous.

¹ Ces chiffres représentent la somme de tous les impacts économiques de référence du secteur tels qu'estimés dans l'analyse présentée dans ce rapport. Cela comprend la somme des effets directs, indirects, induits et catalytiques (c'est-à-dire le tourisme).

² Dans l'ensemble du rapport, le symbole « \$ » désigne le dollar canadien (CAD). Les références au dollar américain sont explicitement indiquées par USD.



Réduire les redevances aéronautiques tout en garantissant les investissements dans les infrastructures aéroportuaires

Les taxes, redevances et frais sur les billets d'avion au Canada ont été un sujet récurrent dans les débats sur les politiques publiques. Le Canada applique un modèle de transport aérien basé sur le principe de l'utilisateur-payeur, selon lequel les utilisateurs (sociétés aériennes, passagers et aéroports) paient des redevances pour couvrir (en totalité ou en quasi-totalité) les coûts du système. En outre, le gouvernement impose d'autres coûts à l'industrie, qui alimentent les recettes générales du gouvernement fédéral, mais qui pourraient autrement être réinvestis dans le système de transport aérien, comme c'est le cas dans d'autres pays. Il s'agit notamment des loyers facturés aux aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA) et des taxes de vente et d'accise.

Les aéroports du RNA versent chaque année jusqu'à 12 % de leurs revenus au gouvernement fédéral sous forme de loyer,³ soit un montant total de près de 500 millions de dollars.⁴ Cette contribution importante pourrait autrement être réinvestie dans les infrastructures et dans des initiatives visant à améliorer l'expérience des passagers et le fret dans les aéroports canadiens. Alors que dans d'autres pays, comme les États-Unis, les redevances, taxes et frais sont mis en commun et utilisés pour financer les opérations, les infrastructures et la recherche et le développement (R&D), le modèle canadien exige que les aéroports financent les investissements dans les infrastructures en facturant des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA). Des modifications à ce système, qui pourraient inclure le réinvestissement du montant versé en loyer ou le réinvestissement (total ou partiel) des taxes de vente perçues auprès de l'industrie, pourraient être des moyens d'améliorer l'accessibilité financière des voyages aériens au Canada, tout en garantissant que les aéroports reçoivent les investissements en infrastructures nécessaires pour être compétitifs à l'échelle mondiale.

Comme l'indique l'examen de la *Loi sur les transports au Canada* (2015) :⁵

Le Canada se distingue de ses concurrents en imposant des loyers et des taxes élevés qui nuisent à sa compétitivité.

En effet, selon une analyse comparative réalisée par AirTrav, les frais imposés au Canada sont parmi les plus élevés par rapport à d'autres pays. Ces frais représentent une part importante du prix total payé par les passagers voyageant au Canada, en particulier sur les marchés court-courriers, ce qui augmente le coût global des voyages aériens au Canada.

Ces conclusions concordent avec la recommandation n° 6 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, qui invite le gouvernement du Canada à examiner toutes les taxes et tous les frais qui ont une incidence sur le secteur du transport aérien et les coûts répercutés sur les passagers, et à évaluer leur compétitivité par rapport à d'autres juridictions⁶.

La présente évaluation examine les répercussions économiques potentielles d'une réduction de ces frais. Nous examinons quatre études de cas :

³ Moreau, A. (2016), « Les frais et taxes qui nuisent à la compétitivité des aéroports canadiens », Note économique de l'Institut économique de Montréal, juin, p. 2. Voir également Greater Toronto Airports Authority (2025), « Rapport de gestion et états financiers consolidés intermédiaires résumés », 30 septembre, p. 11

⁴ Gouvernement du Canada (2025), « Comptes publics du Canada (2024) », volume II : Détails des dépenses et des recettes, section 27 : Transports, recettes.

⁵ Transports Canada (2015), « Voies de communication : relier le réseau de transport canadien au reste du monde », volume 1, Examen de la Loi sur les transports au Canada, février, p. 190.

⁶ Chambre des communes du Canada (2025), « [État de la concurrence dans le secteur des sociétés aériennes](#) au Canada », octobre, p. 4.

- annuler les récentes augmentations de redevances et réinvestir les loyers perçus afin de réduire les FAA (Cas 1) ;⁷
- rapprocher les redevances des niveaux observés dans d'autres pays (Cas 2 : Suède et Cas 3 : États-Unis);
- supprimer complètement certaines redevances, afin d'illustrer la limite supérieure des avantages potentiels découlant de la réduction des redevances (Cas 4).

Modifications apportées au Règlement sur la protection des passagers aériens

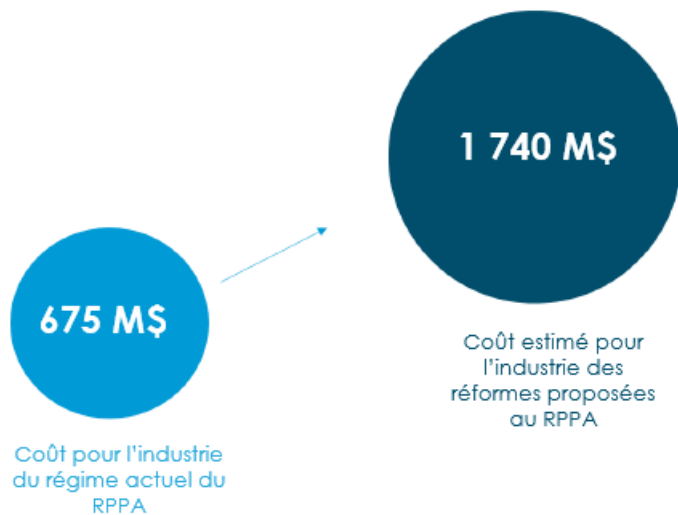
Le régime canadien du *Règlement sur la protection des passagers aériens* (RPPA) a été introduit en 2019 afin d'établir un cadre complet des droits des passagers sur les vols à destination, au départ et à l'intérieur du Canada. L'objectif était que l'Office des transports du Canada (OTC) mette en œuvre un ensemble cohérent de droits des passagers sur les vols en définissant les exigences et les obligations des sociétés aériennes envers les passagers en cas de retard, d'annulation ou d'autres situations opérationnelles, avec une indemnisation variant en fonction de la situation (par exemple, la durée du retard).

Le RPPA a créé un cadre réglementaire complexe, difficile à comprendre pour les passagers, qui génère un volume élevé de plaintes⁸ et impose aux sociétés aériennes des charges administratives bien supérieures aux estimations initiales du gouvernement⁹. Les exigences réglementaires imposent des coûts importants aux sociétés aériennes, qui sont finalement répercutés sur les consommateurs sous forme de tarifs plus élevés et/ou d'ajustements opérationnels affectant les services et la connectivité du réseau des sociétés aériennes. Cela entraîne à son tour une réduction de la connectivité, un accès réduit au transport aérien et des répercussions économiques négatives. Nous estimons le coût du RPPA à 675 millions de dollars, tandis que les réformes proposées devraient augmenter considérablement ces coûts, pour atteindre 1 740 millions de dollars.

⁷ L'annexe A5 résume également l'impact d'une étude de cas axée uniquement sur la réduction des FAA.

⁸ En juin 2025, il a été signalé que l'OTC avait un arriéré de plus de 85 000 plaintes, dont le traitement pourrait prendre plus de deux ans. Voir CBC (2025), « [Air travel complaints backlog could soar to 126,000 by 2028](#) », 23 juin.

⁹ En réponse à la consultation de l'OTC sur son évaluation d'impact du régime RPPA, plusieurs sociétés aériennes canadiennes et représentants de l'industrie ont fait remarquer que les estimations de l'OTC concernant les coûts pour les sociétés aériennes, soit 2,75 \$ par passager étaient largement sous-estimées et qu'elles étaient jusqu'à dix fois plus élevées. Voir la section sur l'analyse coûts-avantages du document de l'OTC (non daté) intitulé « [Règlement sur la protection des passagers aériens - Résumé de l'étude d'impact de la réglementation](#) », section 12.



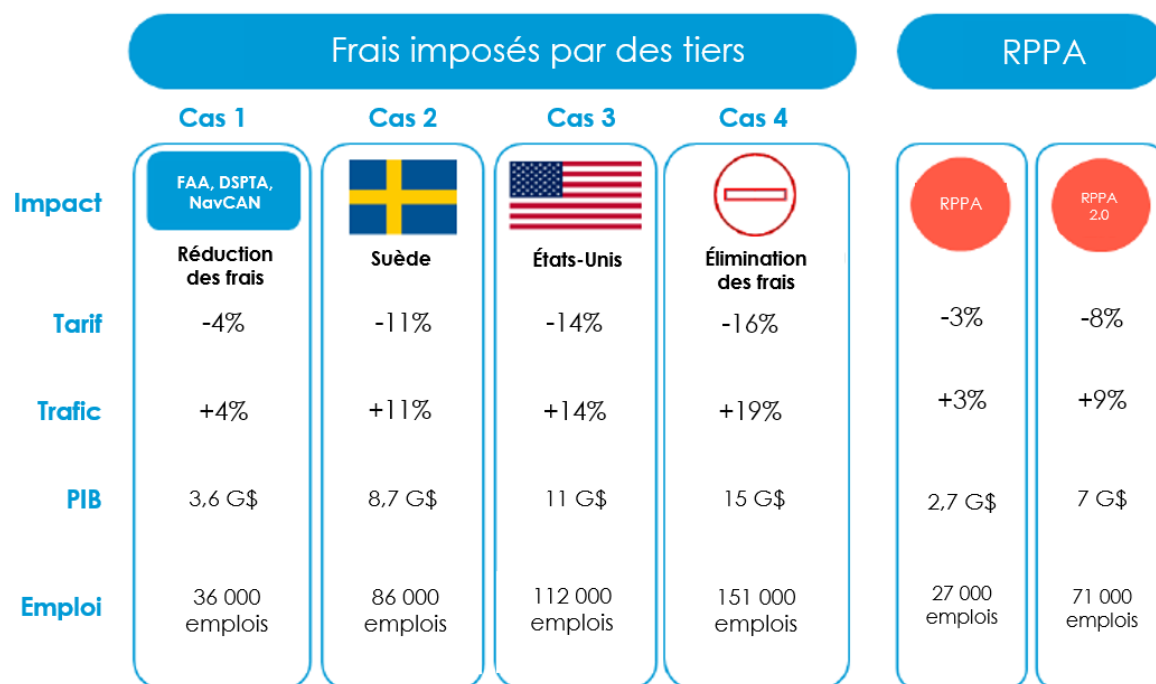
Remarque : Les chiffres ont été arrondis au million de dollars près. Pour plus de détails sur le mode de calcul de ces coûts liés au RPPA, veuillez vous reporter à la section 4.3 du présent rapport.

Source : Oxera.

Dans cette évaluation, nous examinons les répercussions économiques potentielles de la réduction des coûts liés au RPPA pour les sociétés aériennes. Nous prenons en compte à la fois le régime RPPA actuel et les modifications proposées à partir de décembre 2024 (appelées « RPPA 2.0 »).

L'empreinte économique des frais imposés par des tiers et le Règlement sur la protection des passagers aériens

Notre analyse montre que la réduction des frais imposés par des tiers ou la modification du régime RPPA pourrait entraîner une baisse importante des tarifs, une augmentation du trafic et, en fin de compte, des avantages considérables pour l'économie canadienne.



Remarque : Les estimations du PIB et de l'emploi sont basées sur les effets directs, indirects, induits et catalytiques du tourisme. Les résultats du RPPA présentés supposent une répercussion à 100 % des coûts du RPPA sur les tarifs aériens. Les valeurs présentées ont été arrondies et excluent les répercussions économiques plus larges (productivité, recettes publiques et commerce).

Nous présentons séparément les résultats de notre évaluation des frais imposés par des tiers et du RPPA, car nous avons analysé l'impact de chacun de ces deux types d'intervention individuellement. Cependant, les effets combinés de la réduction des frais imposés par des tiers et de la modification du RPPA sont susceptibles d'être similaires à la somme de leurs impacts individuels, et pourraient donc être considérables.

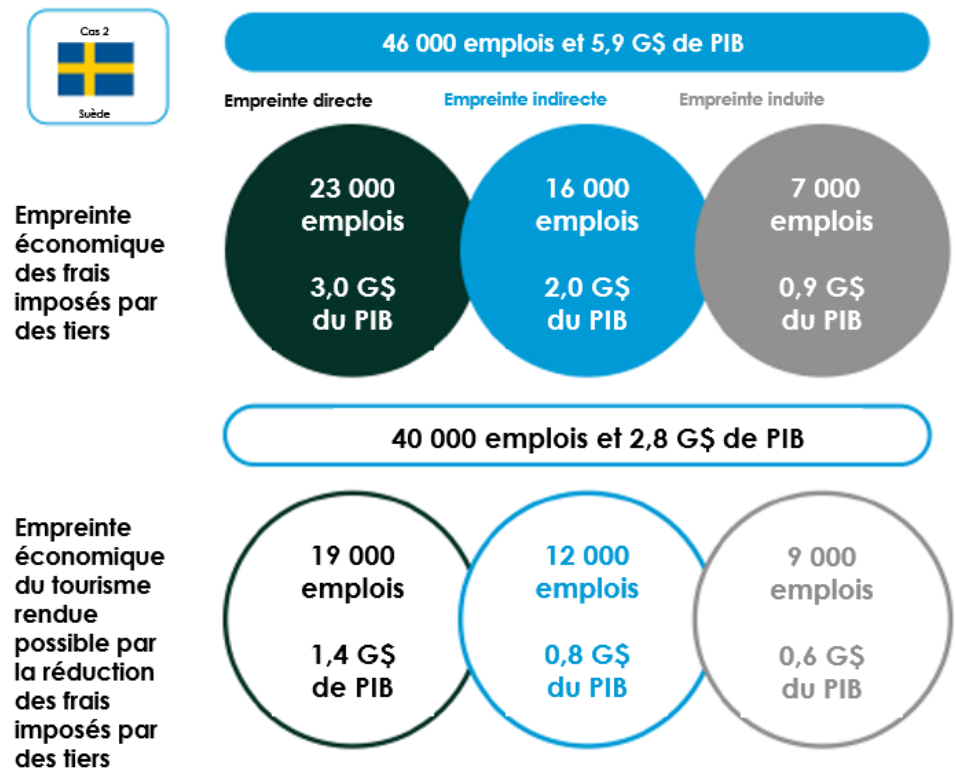
Les résultats ci-dessus reflètent les répercussions économiques de l'augmentation du trafic aérien associée à la baisse des tarifs, sur la base des tarifs moyens pour toutes les classes de voyage. Cependant, ces répercussions sont plus prononcées lorsqu'on se concentre sur les tarifs de classe économique d'entrée de gamme, qui représentent une part importante des billets d'avion achetés au Canada. Notre analyse montre que, pour certaines liaisons intérieures importantes, y compris certaines liaisons régionales, les redevances peuvent représenter plus de 45 % du prix total du billet d'avion. Le segment des voyages en classe économique étant généralement plus sensible aux prix, ces voyageurs devraient bénéficier considérablement de l'amélioration de l'accessibilité financière des voyages aériens résultant d'une réduction des redevances.

Le cas de la Suède

En ce qui concerne les frais imposés par des tiers, la Suède peut être vue comme un comparable pertinent pour le Canada, car il s'agit d'un pays à la population dispersée et aux communautés éloignées qui dépendent des liaisons aériennes. Malgré ces similitudes, la Suède applique des redevances aériennes nettement moins élevées. La suppression en juillet 2025 de la taxe suédoise sur les voyages aériens (*flygskatt*) afin de stimuler la croissance du secteur du transport aérien suédois est un exemple notable d'efforts visant à stimuler la croissance économique en réduisant les taxes sur l'aviation¹⁰. Cela a été souligné par Andreas Carlson, ministre de l'Infrastructure et du Logement, qui a déclaré¹¹ :

« [la décision de supprimer la *flygskatt*] permettra d'investir dans l'aviation suédoise et de rendre le marché suédois plus compétitif... [et garantira]... une bonne accessibilité dans tout notre long pays ».

Si le Canada réduisait ses frais, taxes, droits et redevances imposés par des tiers pour les aligner sur les niveaux suédois, cela générerait des avantages économiques importants, comme indiqué ci-dessous.



Remarque : Les valeurs sont arrondies et excluent les répercussions économiques plus larges (productivité, recettes publiques, commerce).

¹⁰ Voir Skatteverket, « [Taxe sur les voyages aériens](#) ».
¹¹ IATA (2024), « [L'IATA se félicite de la suppression de la taxe suédoise sur l'aviation](#) », 3 septembre, dernière consultation le 9 février

À titre d'exemple, une famille de quatre personnes effectuant un aller-retour entre Toronto et Vancouver paierait environ 251 dollars de moins. Pour une famille de quatre personnes voyageant d'Edmonton à Montréal avec des billets aller-retour en classe économique au tarif d'entrée de gamme, l'économie serait de 282 dollars.

Pour replacer ces chiffres dans un contexte plus large, l'impact sur le PIB de 8,7 milliards de dollars (direct, indirect, induit et catalytique combinés) équivaut à environ 570 dollars par ménage lorsqu'il est réparti entre les 15,3 millions de ménages du Canada¹².



Les répercussions économiques plus larges d'un transport aérien canadien plus abordable

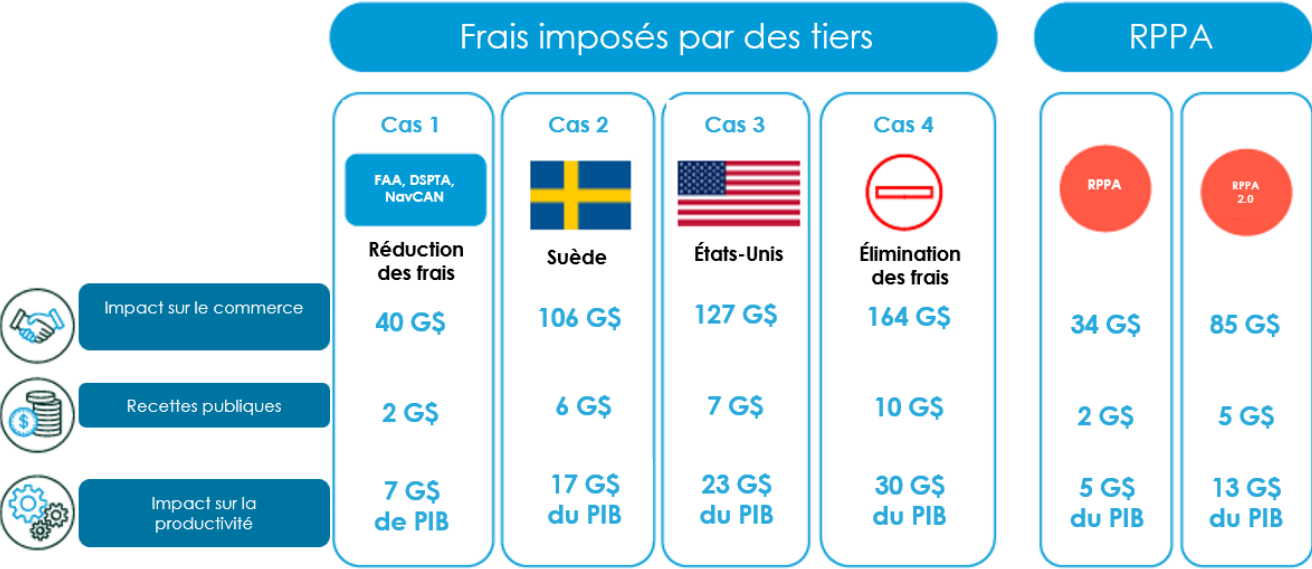
Les avantages économiques découlant d'une meilleure connectivité aérienne vont bien au-delà du secteur du transport aérien lui-même. Une meilleure accessibilité génère des gains de productivité, soutient le commerce intérieur et international, attire les investissements étrangers et crée des possibilités d'emploi dans toute l'économie canadienne.

Cette activité supplémentaire au sein du pays (grâce aux gains de productivité) et entre le pays et le reste du monde (grâce au commerce international) profite également au gouvernement national, et par conséquent aux provinces et aux territoires, grâce à une augmentation des recettes fiscales. À ce titre, la croissance de la demande de transport aérien est un catalyseur qui permet de dégager des avantages substantiels pour les économies nationales, non seulement directement en stimulant le secteur du transport aérien et les activités connexes (par exemple, le tourisme, le commerce), mais aussi plus largement grâce aux effets économiques plus généraux d'une connectivité accrue¹³.

¹² GlobalData (2021), « Total des ménages au Canada (2010-2021, en millions) ».

¹³ Ces répercussions économiques plus larges représentent les effets potentiels plus généraux de l'intervention initiale (p. ex. réduction des frais imposés par des tiers ou réduction des coûts liés au RPPA). À ce titre, elles ne s'ajoutent pas à l'empreinte économique estimée (c'est-à-dire le tourisme direct, indirect, induit et catalytique). L'ajout de l'empreinte économique aux estimations de l'impact économique plus large risquerait de compter deux fois les avantages. Ils ne s'ajoutent pas non plus les uns aux autres, car la croissance du PIB tirée par la productivité peut elle-même faciliter des échanges commerciaux supplémentaires, ce qui signifie que ces impacts plus larges sont interconnectés.

Les résultats de l'évaluation, présentés ci-dessous, montrent que ces répercussions plus larges sont susceptibles d'être substantielles, avec une augmentation du PIB canadien comprise entre 5 et 30 milliards de dollars en gains de productivité, une augmentation de la valeur des biens échangés comprise entre 34 et 164 milliards de dollars et une augmentation des recettes fiscales pour le gouvernement canadien comprise entre 2 et 10 milliards de dollars.



Bien que les impacts présentés ne soient pas cumulatifs en raison du risque de double comptage des avantages, les gains de productivité pour l'économie nationale peuvent être considérés comme une limite supérieure des avantages pris en compte dans cette évaluation. Par exemple, l'impact sur la productivité de 17 milliards de dollars serait indicatif des avantages totaux attendus dans le Cas 2.

Libérer la demande de transport aérien au Canada en réduisant les frais imposés par des tiers et le coût de la réglementation pourrait générer des avantages considérables dans tout le pays, des grandes villes aux communautés régionales, et créer une économie plus forte et plus productive.

1 Introduction

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) a chargé Oxera d'évaluer l'impact sur l'économie des taxes, redevances, frais et réglementations applicables au secteur du transport aérien canadien.

Au Canada, le transport aérien est soumis à des frais, des redevances et des taxes imposés par des tiers, tels que le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, les frais d'améliorations aéroportuaires, une redevance pour les services de navigation aérienne et la taxe à la consommation. Cumulés, ces frais augmentent considérablement le prix des billets d'avion, ce qui réduit l'accessibilité financière du transport aérien tant pour les Canadiens que pour les voyageurs internationaux qui souhaitent visiter le Canada ou y faire des affaires.

Dans le cadre des données probantes utilisées pour cette évaluation, AirTrav a été chargé de réaliser une analyse comparative internationale des frais, redevances et taxes en lien avec le transport aérien dans des juridictions comparables. L'analyse d'AirTrav suggère que les frais, redevances et taxes du Canada (ci-après dénommés « frais » ou « frais imposés par des tiers ») sont parmi les plus élevés au monde, ce qui soulève des questions quant à la compétitivité du secteur du transport aérien canadien et à l'impact économique plus large de ces frais.

En plus de ces frais imposés par des tiers, le Canada a mis en place en 2019 un régime d'indemnisation en cas de perturbation des vols, établissant un cadre complet de droits des passagers pour les vols à destination, au départ et à l'intérieur du Canada. Les modifications proposées à ce cadre réglementaire (appelé « RPPA 2.0 ») ont été publiées en décembre 2024. Bien que le RPPA soit conçu pour protéger les passagers, il impose des coûts aux sociétés aériennes qui se répercutent en fin de compte sur le prix des billets et/ou l'exploitation aérienne, ce qui a des répercussions sur la prestation des services, la connectivité du réseau et l'activité économique.

Avec les discussions croissantes sur l'amélioration de l'accessibilité financière et le renforcement de l'économie canadienne, le moment est venu d'explorer comment différents leviers politiques pourraient stimuler la croissance économique et améliorer l'accessibilité des voyages aériens pour les passagers au Canada. Le présent rapport s'inscrit dans le prolongement de la récente décision du gouvernement fédéral de procéder à un examen interministériel de toutes les réglementations fédérales, en fournissant des données objectives et factuelles sur les répercussions économiques potentielles d'une réduction des coûts du transport aérien¹⁴.

Ce rapport illustre en particulier ce qui pourrait être réalisé grâce à des ajustements des redevances, des taxes et des réglementations dans le domaine de l'aviation comme le RPPA, à savoir une baisse des coûts pour les passagers, une augmentation de la demande de transport aérien et des avantages économiques, commerciaux et logistiques plus importants à l'échelle nationale. Nous quantifions ces éléments afin de démontrer ce qui pourrait être réalisé en rendant les voyages aériens canadiens plus abordables, sans préjuger des discussions sur les mesures fiscales spécifiques ou les compromis budgétaires qui permettraient d'atteindre cet objectif. Le gouvernement pourrait examiner comment différents leviers pourraient être déployés dans le cadre d'une stratégie aérienne globale qui équilibre la réduction des coûts et la réforme réglementaire avec les investissements nécessaires dans les infrastructures.

Dans le présent rapport, nous quantifions les répercussions économiques en évaluant le trafic aérien supplémentaire en l'absence de ces redevances et réglementations, et en traduisant ce trafic en effets économiques plus larges¹⁵. Ces effets sont mesurés à l'aide de deux indicateurs clés :

- **l'emploi** est défini comme l'emploi d'équivalents temps plein (ETP) soutenu par le trafic aérien supplémentaire;
- **le produit intérieur brut (PIB)** est une mesure de l'activité économique qui représente la valeur monétaire totale de tous les biens et services produits dans un pays au cours d'une période donnée.

Le rapport est structuré comme suit :

- **la section 2** donne un aperçu des frais imposés par des tiers et des quatre cas de réduction des frais examinés;
- **la section 3** présente l'incidence économique des taxes, des frais et des redevances appliqués dans le secteur du transport aérien canadien;
- **la section 4** donne un aperçu du régime RPPA, en examinant ses principales caractéristiques et les types de coûts que les sociétés aériennes doivent engager pour s'y conformer;
- **la section 5** présente nos conclusions sur le coût économique du régime RPPA. Nous évaluons les coûts imposés aux sociétés aériennes par le régime de compensation et les traduisons en impacts économiques à travers leur effet sur l'exploitation aérienne, la tarification et les décisions relatives au réseau.

Les annexes fournissent des détails supplémentaires sur la méthodologie et l'analyse.

¹⁴ En juillet 2025, le gouvernement fédéral canadien a annoncé un examen interministériel visant à réduire les formalités administratives afin de moderniser la réglementation et d'alléger le fardeau administratif. Gouvernement du Canada (2025), « Le gouvernement du Canada va de l'avant pour moderniser les réglementations désoùtes et réduire les formalités administratives », juillet.

¹⁵ L'impact économique présenté ici reflète l'activité brute soutenue par le trafic aérien qui est perdue en raison de ces redevances. En d'autres termes, il mesure la valeur totale de l'activité économique qui aurait été générée si la demande supplémentaire s'était concrétisée, sans tenir compte de la manière dont la main-d'œuvre, le capital et d'autres ressources auraient pu être redéployés ailleurs dans l'économie.

2 Contexte des frais imposés par des tiers

2.1 Aperçu des frais, taxes, droits et autres redevances imposés par des tiers dans le secteur du transport aérien canadien

Depuis les années 1990, le secteur du transport aérien canadien fonctionne selon un modèle d'utilisateur-payeur, dans lequel les infrastructures aériennes, la sécurité et les services de navigation aérienne sont financés principalement par des frais imposés aux sociétés aériennes et aux passagers, plutôt que par les recettes publiques générales.

Les passagers canadiens doivent s'acquitter d'une série de taxes, de frais, de droits et de redevances qui s'ajoutent au tarif de base des sociétés aériennes. Ces frais sont imposés par différents niveaux de gouvernement et des entités tierces, et ont des conséquences directes sur la demande des passagers, l'exploitation des sociétés aériennes et l'accessibilité des voyages aériens pour les Canadiens.

Les frais qui représentent les composantes les plus importantes des tarifs aériens au Canada sont le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA), les frais d'améliorations aéroportuaires (FAA), les taxes à la consommation (taxe sur les produits et services (TPS)/taxe de vente harmonisée (TVH)), la taxe sur le carburant et les redevances pour les services de navigation aérienne (SNA). Bien que nous abordions chacune de ces redevances ci-dessous, notre analyse se concentre sur le DSPTA, les FAA et les SNA, les autres redevances étant déterminées par une politique fiscale plus large (c'est-à-dire qu'elles ne sont pas spécifiques au secteur du transport aérien). Tout au long du présent rapport, nous utilisons le terme « frais imposés par des tiers » pour désigner ces frais non fiscaux (c'est-à-dire le DSPTA, les FAA et les SNA).

Nous notons également que la plupart des grands aéroports canadiens sont exploités dans le cadre de baux fonciers à long terme conclus avec le gouvernement fédéral, et qu'ils doivent payer un loyer annuel substantiel. Ces loyers représentent une part importante de leurs coûts de base. S'ils n'avaient pas à payer ces loyers (ou du moins une partie de ceux-ci), ces fonds pourraient être affectés à d'autres usages (par exemple, la construction d'infrastructures), ce qui permettrait de réduire d'autres redevances telles que les FAA. Cette question est examinée plus en détail dans les cas présentés à la section 2.3, tandis que les autres redevances sont décrites plus en détail ci-dessous.

Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien

Le DSPTA a été introduit le 27 mars 2002, par la *Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien*, en réponse à l'augmentation des dépenses publiques dans la sécurité du transport aérien à la suite des attentats du 11 septembre 2001¹⁶. Ce droit est perçu par les sociétés aériennes et varie en fonction de l'itinéraire du vol.

¹⁶ Gouvernement du Canada (2002), « Loi sur le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien », mars.

Il s'agit d'un droit imposé par le gouvernement fédéral aux passagers voyageant sur des vols commerciaux au départ du Canada, quel que soit le point de vente. Ce droit sert à compenser les coûts liés aux services de sûreté fournis par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) et s'applique à la fois aux vols intérieurs et aux vols au départ du Canada vers des destinations internationales.

Bien que le DSPTA vise à compenser les coûts des services de sûreté aérienne fournis par l'ACSTA, les recettes perçues sont versées au gouvernement fédéral et alimentent les recettes générales¹⁷. Comme l'ACSTA est financée par des crédits parlementaires fédéraux plutôt que directement par les recettes du DSPTA, cette structure peut affaiblir le lien entre le niveau des frais, le coût de la prestation des services et les incitations à l'efficacité opérationnelle.

En mai 2024, le DSPTA a été augmenté pour la première fois depuis 2010, ce qui a entraîné une hausse de 33 % des frais¹⁸. Le budget fédéral de 2025 a ensuite fixé des objectifs d'économies exigeant une réduction de 15 % du financement de l'ACSTA sur une période de trois ans, sans réduction correspondante du DSPTA facturé aux voyageurs¹⁹.

Le tableau 2.1 donne un aperçu du DSPTA pour différents itinéraires de vol.²⁰ Le DSPTA est appliqué par embarquement, de sorte que si les passagers ont un vol avec correspondance au Canada, ils devront payer 18,92 \$ (9,46 \$ * 2).

Tableau 2.1 Aperçu du DSPTA actuel pour les vols au départ du Canada par embarquement, 2025

	\$
Vols intérieurs	9,46
Vols transfrontaliers ¹	16,08
Autres vols internationaux ²	34,42

Remarques : ¹ Désigne une destination aux États-Unis (à l'exception d'Hawaïi) ou dans la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

² Désigne une destination à l'extérieur du Canada, des États-Unis (à l'exception d'Hawaïi) et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Source : Site Web du gouvernement du Canada, « [Taux du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien \(DSPTA\)](#) ».

¹⁷ CNLA, « [Fiche d'information : L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien \(ACSTA\)](#) ».

¹⁸ Site Web du gouvernement du Canada, « [Taux du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien \(DSPTA\)](#) ».

¹⁹ Site Web du gouvernement du Canada, « [Examen exhaustif des dépenses : Réductions prévues par organisation](#) ».

²⁰ Dans l'ensemble du rapport, le symbole « \$ » désigne le dollar canadien (CAD). Les références au dollar américain sont explicitement indiquées par USD.

Les FAA sont des frais qui s'appliquent par passager, prélevés par les aéroports individuels sur les passagers au départ. Ces frais ont été introduits dans les années 1990 dans le cadre du passage du Canada à un modèle d'infrastructure aéronautique basé sur le principe de l'utilisateur-payeur, permettant aux aéroports de lever des fonds pour des projets d'infrastructure et des améliorations directement auprès des passagers, plutôt que de dépendre du financement public.

Les FAA, qui sont perçus par les sociétés aériennes pour le compte des aéroports, fournissent des revenus destinés à financer les dépenses d'investissement des aéroports²¹, parallèlement à d'autres sources de financement dont disposent les aéroports, telles que les redevances d'atterrissage, les revenus des concessions et le financement par emprunt²². Les taux des FAA varient selon les aéroports et sont fixés par les autorités aéroportuaires en fonction de leurs besoins en matière de dépenses d'investissement et de leurs exigences en matière de recouvrement des coûts. Contrairement à d'autres redevances, les FAA ne varient pas en fonction de la destination et s'appliquent aux itinéraires nationaux, transfrontaliers et autres itinéraires internationaux. Dans les aéroports canadiens, les taux actuels des FAA varient entre 0 et 46 dollars par passager au départ, la plupart des aéroports à fort trafic facturant plus de 20 dollars.²³ Ces frais sont également soumis à la taxe de vente et sont inclus dans le calcul des loyers (c'est-à-dire que jusqu'à 12 % du montant perçu est versé au gouvernement fédéral et n'est pas réinvesti dans les infrastructures).

La suppression ou la réduction de ces frais obligerait le gouvernement à trouver de nouvelles sources de revenus pour soutenir les investissements dans les infrastructures aéroportuaires. Par exemple, le réinvestissement des loyers ou (en tout ou en partie) des taxes de vente perçues auprès du secteur pourrait être une solution pour améliorer l'accessibilité financière des voyages aériens au Canada tout en garantissant que les aéroports bénéficient des investissements nécessaires dans les infrastructures pour être compétitifs à l'échelle mondiale.

²¹ Bien que les FAA soient principalement utilisés pour financer des projets d'investissement, certains aéroports peuvent également utiliser ces recettes pour soutenir leurs activités.

²² Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes (2022), « Améliorer l'efficacité et la rentabilité de l'exploitation des aéroports canadiens », rapport n° 8, 44^e législature, 1^{re} session, novembre, section « Gouvernance et structure des coûts des aéroports canadiens ».

²³ L'annexe A2 présente la liste complète des valeurs des FAA par aéroport utilisées dans notre analyse. Site Web d'Air Canada, « [Frais d'améliorations aéroportuaires \(FAA\) : destinations canadiennes](#) ».

Le Canada applique des taxes à la consommation sur le transport aérien commercial au départ du Canada, en fonction du point de départ plutôt que du point de vente.

Toutes les provinces et tous les territoires sont assujettis à la TPS fédérale au taux de 5 %. Dans les provinces qui ont harmonisé leur taxe de vente provinciale avec la TPS, une taxe de vente harmonisée (TVH) unique, s'applique à la place; elle est fixée à 13 % en Ontario et à 15 % dans les quatre provinces de l'Atlantique (Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Écosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve-et-Labrador).²⁴ Dans les provinces non harmonisées, seule la TPS de 5 % s'applique généralement aux tarifs aériens, car les taxes de vente provinciales ne sont généralement pas prélevées sur le transport aérien.²⁵ L'application de la taxe à la consommation aux voyages aériens contraste avec de nombreux pays internationaux, où ces taxes ne s'appliquent souvent pas aux tarifs aériens.

L'applicabilité des taxes à la consommation varie selon le type d'itinéraire et la province d'origine, comme le montre le tableau 2.2.

Tableau 2.2 **Applicabilité des taxes à la consommation**

Itinéraire	Taxe à la consommation appliquée
Vols intérieurs	La TPS ou la TVH s'applique aux frais de transport aérien (FTA, c'est-à-dire le tarif de base avec les suppléments des transporteurs), au DSPTA et aux FAA, avec des variations spécifiques pour les vols au départ du Québec ²⁶ .
Vols transfrontaliers	La TPS s'applique à partir des provinces sans TVH aux FTA, au DSPTA et aux FAA (sans frais à partir du Yukon, et aux FAA uniquement à partir des Territoires du Nord-Ouest). La TVH s'applique à partir de toutes les provinces avec TVH aux FAA uniquement. La TVQ s'applique aux FAA uniquement pour les vols au départ du Québec.
Autres vols internationaux	Les taxes à la consommation s'appliquent uniquement aux FAA. La TPS s'applique dans les provinces et les territoires, à l'exception du Québec, uniquement aux FAA. La TVH s'applique dans toutes les provinces où elle est en vigueur, uniquement aux FAA. La TVQ s'applique uniquement aux FAA au Québec.

Source : Oxera, d'après le site Web du gouvernement du Canada, « [Renseignements sur la TPS/TVH pour l'industrie du tourisme et des congrès](#) »; et le site Web du gouvernement du Canada, « [Questions et réponses - Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien \(DSPTA\) - Comment le DSPTA sera-t-il calculé lors de l'achat d'un billet d'avion ?](#) ».

NAV CANADA, le fournisseur de services de navigation aérienne (FSNA) du Canada, a été créé en 1996 en tant que premier système de navigation aérienne civile privatisé au monde. NAV CANADA est une société sans but lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. Il a été établi par la loi conformément à la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*²⁷.

NAV CANADA facture directement les sociétés aériennes. Ces redevances financent les services terminaux (l'espace aérien à proximité des aéroports), le contrôle en route (pour les vols transitant par l'espace aérien contrôlé par le Canada, qu'ils soient nationaux ou internationaux) et les infrastructures et l'administration de soutien. Les redevances se composent de deux éléments — une redevance en route et une redevance des services terminaux — chacun étant calculé à l'aide d'une formule distincte basée sur la masse maximale au décollage (MTOW) de l'appareil et la distance²⁸. Cette structure poids-distance signifie que les appareils plus gros et les vols plus longs dans l'espace aérien canadien sont soumis à des redevances proportionnellement plus élevées.

Les redevances de NAV CANADA s'appliquent uniquement à l'espace aérien canadien. Lorsqu'un vol entre dans l'espace aérien d'un autre prestataire de services de navigation aérienne, des taux de redevance différents s'appliquent, généralement selon des formules similaires, mais avec des taux unitaires différents.

Les services de navigation aérienne facturés aux sociétés aériennes canadiennes peuvent être absorbés par celles-ci ou répercutés, en tout ou en partie, sur les passagers. Depuis la création de NAV CANADA, certaines sociétés aériennes canadiennes ont récupéré ces coûts en appliquant des suppléments sur les billets d'avion²⁹.

²⁴ Bien que la Nouvelle-Écosse ait réduit son taux de TVH à 14 % en avril 2025, notre analyse couvre la période 2024; nous appliquons donc le taux de TVH de 15 % pour la Nouvelle-Écosse. Site Web du gouvernement du Canada, « [Réduction du taux de TVH en Nouvelle-Écosse – Questions et réponses sur les règles transitoires générales applicables aux biens, personnels et aux services](#) ».

²⁵ Au Québec, la taxe de vente provinciale (TVQ) s'applique séparément de la TPS fédérale. Les deux taxes sont des taxes sur la valeur ajoutée et sont administrées par Revenu Québec. Les tarifs aériens pour les vols au départ du Québec sont donc assujettis à la TPS de 5 % et à la TVQ de 9,975 %, plutôt qu'à la TVH utilisée dans les autres provinces.

²⁶ Dans les provinces et territoires à l'exception du Québec (sans TVH), la TPS s'applique aux FTA, au DSPTA et aux FAA. Dans les provinces où la TVH est en vigueur, celle-ci s'applique à ces mêmes éléments. Pour les vols au départ du Québec, la TVQ s'applique aux FTA, au DSPTA et aux FAA pour les allers simples ou les allers-retours, les FAA assujettis à la TVQ uniquement pour la partie québécoise d'un voyage aller-retour dont le point de départ se trouve à l'extérieur du Québec.

Taxe d'accise sur le carburant

Le Canada prélève des taxes d'accise fédérales sur le carburant d'aviation en vertu de la *Loi sur la taxe d'accise* pour les vols intérieurs. Les vols internationaux (y compris les vols transfrontaliers) sont généralement exemptés. Le taux de la taxe d'accise fédérale est de quatre cents par litre sur le carburant d'aviation (autre que l'essence d'aviation) et de dix cents par litre sur l'essence d'aviation³⁰.

En plus des taxes d'accise fédérales, les gouvernements provinciaux appliquent leurs propres taxes sur le carburant d'aviation. Par exemple, la Colombie-Britannique applique un total de taux d'imposition de 21,59 cents par litre, tandis que le Nouveau-Brunswick applique un taux de 2,5 cents par litre³¹.

Les taxes sur le carburant sont appliquées au niveau du commerce de gros aux sociétés aériennes, en tant qu'acheteurs de carburant, et sont intégrées dans les coûts d'exploitation des sociétés aériennes. Les sociétés aériennes peuvent répercuter ces coûts sur les passagers dans le cadre des tarifs de base ou des suppléments carburant, mais ils ne sont pas présentés comme des ajouts obligatoires au tarif de base, détaillés séparément par passager.

Résumé

Le tableau 2.3 résume les frais, taxes, droits et redevances qui constituent les éléments les plus importants des tarifs aériens au Canada.

²⁷ Voir le site Web du gouvernement du Canada, « [Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile \(L.C. 1996, ch. 20\)](#) ».

²⁸ La redevance en route est calculée comme suit : $T \cdot M \cdot D$, où T est le taux unitaire de la redevance en route (composé d'un taux de base de 0,03524 \$), M est le facteur de pondération calculé comme suit : $(MTOW)^{0.5}$, et D est la distance parcourue dans l'espace aérien canadien, mesurée en kilomètres. La redevance des services terminaux est calculée comme suit : $T \cdot M$, où T est le taux unitaire de la redevance des services terminaux (composé d'un taux de base de 31,88 \$, plus un ajustement temporaire du taux de 2,02 \$), et M est le facteur de pondération calculé comme suit : $(MTOW)^{0.8}$. NAV CANADA (2025), « [Guide des redevances à l'intention des clients](#) », janvier.

²⁹ NAV CANADA (2025), « Guide des redevances à l'intention des clients », janvier.

³⁰ Site Web du gouvernement du Canada, « Taux de taxe d'accise en vigueur », consulté en janvier 2026.

Tableau 2.3

Résumé des principaux frais, redevances et taxes appliqués au transport aérien au Canada

Frais/taxe/redevance	Type	Qui les fixe	Qui les paie ?	Montant
DSPTA	Droit d'utilisation fédéral	Gouvernement du Canada	Passagers	9,46 \$ (vols intérieurs), 16,08 \$ (vols transfrontaliers), 34,42 \$ (autres vols internationaux) par embarquement
FAA	Frais d'utilisation de l'aéroport	Autorités aéroportuaires individuelles	Passagers	De 0 à 46 dans les 30 plus grands aéroports du Canada
TPS/TVH/TVQ	Taxe à la consommation	Gouvernement s fédéral et provinciaux	Passagers	TPS 5 %; TVH 13-15 %; La TVQ s'applique aux FAA uniquement pour les vols au départ du Québec
Redevance de services de navigation aérienne	Frais de recouvrement des coûts	NAV CANADA (FSNA)	Sociétés aériennes (en fin de compte, les passagers)	Varient en fonction de la taille de l'appareil, de la longueur du trajet et du profil du vol
Taxes d'accise sur le carburant (fédérales et provinciales)	Taxe d'accise	Gouvernement s fédéral et provinciaux	Sociétés aériennes (et, en fin de compte, passagers)	Fédéral : 4 ¢/litre (carburant d'aviation); les taux provinciaux varient (par exemple, Colombie-Britannique 21,59 ¢/litre; Nouveau-Brunswick 2,5 ¢/litre)

Source : Oxera.

³¹ Site Web de la province de la Colombie-Britannique, « [Motor fuel tax and carbon tax rates on fuels and substances](#) » (Taxe sur les carburants et taux de la taxe carbone sur les carburants et les substances), consulté en janvier 2026; et site Web du gouvernement du Nouveau-Brunswick, « [Gasoline and Taxe sur l'essence et les carburants](#) - Document de base concernant la taxe sur l'essence et les carburants », consulté en janvier 2026.

2.2 Comparaison internationale des frais, taxes, droits et redevances imposés par des tiers : illustration

Afin d'illustrer l'importance des frais imposés par des tiers au Canada et leur contribution au coût total des voyages aériens, AirTrav a comparé les principaux frais appliqués aux tarifs aériens intérieurs de classe économique d'entrée de gamme au Canada avec ceux d'autres grands marchés de transport aérien.

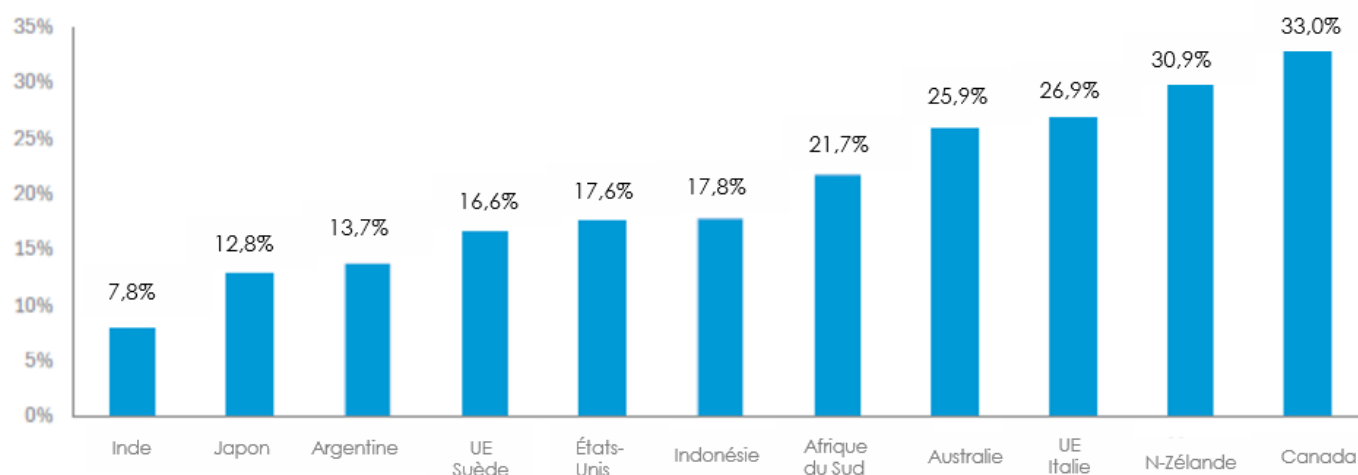
L'analyse se concentre sur les liaisons intérieures, car il s'agit du seul segment de transport qui reflète les politiques d'un pays donné en matière de transport aérien, les liaisons internationales reflétant les taxes et les redevances des pays d'origine et de destination. Cette analyse comparative montre les différences de tarifs pour les liaisons essentielles à la connectivité intérieure et met en évidence l'impact des redevances et des taxes sur l'accessibilité financière des voyages régionaux au Canada.

L'analyse d'AirTrav ne tient compte que des frais imposés par des tiers qui sont indiqués séparément dans les tarifs aériens, c'est-à-dire les droits de sécurité, les redevances aéroportuaires et les taxes applicables (par exemple, les taxes à la consommation, les taxes touristiques et les taxes de départ).³² Les autres frais (par exemple, les redevances SNA et la taxe d'accise sur le carburant) ne s'affichent pas explicitement dans le tarif aérien d'un passager et sont généralement intégrés dans le tarif de base et la surtaxe du transporteur. Par conséquent, ces frais ne sont pas pris en compte dans l'analyse d'AirTrav.

Afin d'assurer la comparabilité, l'analyse comparative normalise le tarif de base dans tous les pays de l'échantillon en appliquant un tarif commun, avant d'ajouter les frais imposés par des tiers propres à chaque juridiction. La figure 2.1 montre que les frais imposés par des tiers au Canada sont parmi les plus élevés au monde et les plus élevés parmi les pays de l'échantillon. Dans cette analyse, les frais imposés par des tiers représentent environ 33 % du tarif de base d'un vol intérieur. Ce pourcentage est nettement plus élevé qu'aux États-Unis (18 %) et dans les pays européens inclus dans l'échantillon, comme la Suède (17 %) et l'Italie (27 %).

³² Cela correspond aux catégories répertoriées dans le barème des taxes et redevances aéroportuaires et sur les billets de l'Association du transport aérien international (IATA). Voir Cathay Pacific (2023), « [Codes et abréviations](#) », décembre.

Figure 2.1 Comparaison internationale des frais imposés par des tiers appliqués aux vols intérieurs (pourcentage du tarif de base)



Remarque : Cette analyse a été réalisée en partant du principe que tous les pays de l'échantillon ont le même tarif de base de classe économique aller simple réduit, soit 210 dollars³³. À ce tarif de base, qui n'inclut pas les suppléments des transporteurs, ont été ajoutés les frais imposés par des tiers. Dans certains cas, ces frais sont fixes, dans d'autres, ils sont calculés ad valorem. Les pourcentages présentés dans le tableau représentent les frais imposés par des tiers en proportion du tarif de base commun utilisé (c'est-à-dire les frais imposés par des tiers / le tarif de base des sociétés aériennes).

Source : AirTrav.

Bien que cette analyse illustrative puisse servir à comparer les redevances liées au transport aérien au Canada avec celles d'autres pays, elle ne montre pas directement l'incidence économique que ces redevances pourraient avoir sur l'économie canadienne. De plus, l'incidence des redevances varie selon les liaisons, en fonction de la distance parcourue, de l'aéroport de départ et du segment de marché, ce qui rend souvent les comparaisons difficiles. Par conséquent, dans l'analyse qui suit, nous examinons l'incidence économique des frais imposés par des tiers pour toutes les liaisons exploitées à destination et au départ des aéroports canadiens.

2.3 Analyse de cas

Afin d'évaluer l'impact économique des frais imposés par des tiers dans le secteur du transport aérien canadien, nous examinons quatre études de cas portant sur la structure et le niveau des différentes redevances. Ces cas vont de petites réductions fondées sur des précédents politiques, des niveaux historiques et des comparaisons internationales, à un cas illustratif qui élimine complètement les frais imposés par des tiers.

³³ IATA Direct Data Solutions a été interrogé afin de déterminer le tarif moyen réduit en classe économique pour les vols intérieurs canadiens, qui a ensuite été appliqué comme tarif commun à tous les pays analysés pour les liaisons intérieures. Les suppléments déterminés par les sociétés aériennes et indiqués sur les billets sous les codes YQ ou YR n'ont pas été pris en compte dans l'analyse.

L'éventail des cas étudiés vise à démontrer les avantages économiques qui pourraient être débloqués en rendant les voyages aériens au Canada plus abordables grâce à différents niveaux de réduction des frais imposés par des tiers, sans préjuger des discussions sur les mesures fiscales spécifiques ou les compromis budgétaires qui pourraient être nécessaires pour atteindre cet objectif. La mise en œuvre de l'un ou l'autre de ces scénarios dépendrait de décisions politiques plus larges et de changements structurels du cadre de financement de l'aviation au Canada.

En outre, bien que nous ayons pris en compte les redevances appliquées dans d'autres juridictions pour certains des cas analysés, nous notons que les pays appliquent différents modèles de financement de l'aviation. Par exemple, des redevances tierces moins élevées peuvent refléter une plus grande dépendance à l'égard des recettes publiques générales plutôt qu'une baisse des coûts totaux du système. Notre analyse vise à saisir les différences entre les frais imposés par des tiers afin d'estimer les répercussions sur la demande; nous ne tenons pas compte d'autres modèles de financement. De plus, notre analyse ne tient pas compte du niveau d'imposition du secteur, c'est-à-dire de la contribution du secteur aux recettes générales plutôt que des subventions provenant de ces dernières.

Dans tous les cas examinés, nous n'analysons pas les modifications apportées aux taxes imposées par le gouvernement (TPS/TVH ou taxe d'accise sur le carburant). Il s'agit d'instruments fiscaux généraux appliqués à l'ensemble de l'économie, et les modifications de la politique fiscale ne relèvent pas du champ d'application de la présente analyse. Nous nous concentrons donc sur les frais imposés par des tiers spécifiques à l'aviation, qui sont distincts de la politique fiscale générale. Toutefois, les recettes associées à ces taxes imposées par le gouvernement devraient être prises en compte lors de l'examen de modèles de financement de remplacement.

Les quatre cas examinés dans notre analyse sont présentés dans l'encadré 2.1.



Encadré 2.1 Cas de réduction des redevances examinés dans notre analyse

Cas 1 : retour aux frais de 2019

Estimation de l'impact de l'annulation de l'augmentation du DSPTA et des SNA depuis 2019, combinée à une réduction des FAA (de 15 à 25 %, selon la taille de l'aéroport).

Cas 2 : Suède

Estimation de l'impact d'une réduction des redevances au Canada au niveau appliqué dans un pays européen comparable, à savoir la Suède. La Suède constitue une référence pertinente pour le Canada, car il s'agit d'un grand pays dont les centres de population sont dispersés et où les liaisons aériennes sont essentielles dans les régions éloignées. Tout au long du présent rapport, nous utilisons le cas de la Suède comme cas de référence pour présenter les estimations d'impact.

Cas 3 : États-Unis

Estimation de l'impact d'une réduction des redevances au Canada au niveau appliqué aux États-Unis, c'est-à-dire en éliminant l'incitation pour les voyageurs canadiens à traverser la frontière pour voyager et en maintenant un environnement concurrentiel avec les États-Unis.

Cas 4 : élimination des frais

Estimation de l'impact de la suppression de tous les frais à l'étude. Il s'agit d'un exemple illustrant l'impact économique global de ces frais sur l'économie.

Source : Oxera.

Le tableau 2.4 ci-dessous donne un aperçu des hypothèses retenues pour les réductions des frais imposés par des tiers analysées dans chacun des cas. De plus amples détails sur la justification des réductions proposées sont fournis à l'annexe A1.

Cas 1 : Retour aux frais de 2019		Cas 2 : Suède		Cas 3 : États-Unis		Cas 4 : Élimination des frais
Réduction (%)		Description	Réduction (%)	Description	Réduction (%)	Réduction (%)
DSPTA	30	6,79 \$ par passager au départ	54 % ¹	7,83 \$ par trajet aller simple	46 % ¹	100
FAA	25 % pour les aéroports de classe 1; 15 % pour les autres aéroports	5,5 \$ par passager au départ	83 % ²	6,29 \$ par itinéraire	81 % ²	100
Redevances SNA	20	Inchangée	0	Élimination	100	100

Remarque : ¹Représente la réduction moyenne pondérée par rapport au DSPTA de référence pour les segments nationaux, transfrontaliers et internationaux. ²Représente la réduction moyenne pondérée par rapport aux FAA existants de référence. La réduction des FAA dans le Cas 1 est motivée par le lien entre les FAA et le loyer aéroportuaire versé au gouvernement fédéral.

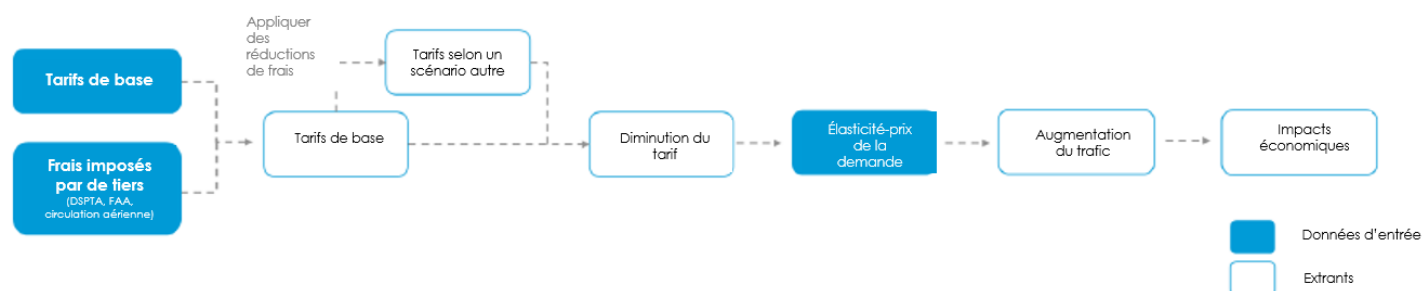
L'analyse d'Oxera des états financiers des aéroports du RNA estime que la part des loyers dans les FAA est d'environ 25 % pour les aéroports de classe 1 et de 15 % pour les autres aéroports. Ce cas montre que si les loyers aéroportuaires étaient supprimés et que les aéroports répercutaient intégralement ces économies sur les passagers, les FAA pourraient être réduits de 15 % ou 25 %.

Source : Oxera.

2.4 Incidence des frais imposés par des tiers sur les tarifs aériens et le trafic

Cette section présente notre méthodologie pour estimer l'impact économique des frais, taxes, droits et redevances imposés par des tiers sur le secteur du transport aérien canadien. Nous modélisons la manière dont la réduction de ces coûts se traduit par une baisse des tarifs, une augmentation de la demande des passagers et, en fin de compte, des retombées économiques plus larges. La figure 2.2 résume notre approche, qui est décrite plus en détail ci-dessous.

Figure 2.2 Approche pour modéliser les répercussions économiques



Source : Oxera.

Afin de prendre en compte les structures tarifaires spécifiques à chaque liaison, les réactions de la demande et les impacts économiques, toutes les analyses sont effectuées au niveau des paires origine-destination (O/D).

Nous décrivons ci-dessous plus en détail l'analyse de l'impact sur les tarifs et l'impact sur le trafic. Dans la section 3, nous présentons les impacts économiques.

2.4.1 Étape 1 : impact tarifaire des frais imposés par des tiers

Nous utilisons les données relatives au trafic et aux tarifs de base (c'est-à-dire les tarifs hors taxes et frais imposés par des tiers) pour 2024, couvrant toutes les paires de destinations pour les vols à destination et au départ du Canada³⁴.

Tarifs de référence

Nous établissons ensuite une base de référence qui reflète la manière dont les frais imposés par des tiers sont actuellement appliqués au Canada. Dans cette base de référence, nous ajoutons au tarif de base le DSPTA, les FAA, les taxes à la consommation et les suppléments des transporteurs, et nous retirons du tarif de base les redevances SNA (c'est-à-dire que les frais imposés par des tiers individuels sont identifiés séparément du reste du tarif de base pour l'analyse).³⁵ L'application de ces frais et taxes est déterminée par les caractéristiques spécifiques de chaque itinéraire, en tenant compte de ce qui suit :

- la manière dont les frais s'appliquent à des segments de marché définis (par exemple, le trafic intérieur, transfrontalier ou international);
- si les frais sont prélevés sur les passagers ou les vols au départ ou à l'arrivée ;³⁶
- si les frais sont spécifiques à un aéroport (par exemple, FAA).

La plupart des frais imposés par des tiers peuvent être intégrés directement dans les tarifs de base, sous forme de supplément nominal ou de majoration en pourcentage. Par exemple, le DSPTA est appliqué sous forme de frais fixes par segment en fonction du type d'itinéraire (intérieur, transfrontalier ou international); les FAA sont appliqués en fonction de l'aéroport de départ ³⁷ et les taxes à la consommation sont appliquées sous forme de pourcentage des composantes tarifaires applicables en fonction de la province et de la destination.

³⁴ Les données ont été obtenues à partir de la base de données sur le trafic aérien Cirium. Ces données détaillent les paires d'aéroports pour chaque O/D, le transporteur concerné et les volumes de passagers pour différents segments de marché.

³⁵ Les taxes d'accise sur le carburant faisaient partie des tarifs de base. Les suppléments imposés par les transporteurs sont fixés par les sociétés aériennes et sont distincts du tarif de base, bien qu'ils ne soient pas considérés comme une taxe ou des frais imposés par des tiers. Bien qu'ils fassent partie du prix total du billet d'avion payé par les passagers, ils restent sous le contrôle des transporteurs aériens et peuvent être utilisés pour récupérer les coûts liés au carburant, à l'assurance ou à d'autres dépenses opérationnelles. Nous avons reçu des informations sur les suppléments facturés par les sociétés aériennes, provenant de IATA Software (2024), « IATA Matrix by Google ». La raison pour laquelle nous supprimons les redevances SNA, plutôt que de les ajouter, est qu'elles font déjà partie du tarif de base.

³⁶ Les données de trafic obtenues à partir de la base de données sur le trafic aérien Cirium comprenaient les volumes de passagers bidirectionnels pour chaque paire O/D. Afin de différencier le trafic sortant et entrant, nous avons supposé un ratio de 1:1 entre les passagers au départ et les passagers à l'arrivée.

³⁷ Comme les données de trafic étaient bidirectionnelles, nous avons supposé un ratio de 1:1 entre les passagers au départ et ceux à l'arrivée et utilisé les FAA moyens des aéroports de chaque paire O/D pour déterminer les FAA applicables à cette paire.

Cependant, l'application des redevances de NAV CANADA aux tarifs de base est moins simple, étant donné que celles-ci ne sont facturées que sur la partie du vol qui se déroule dans l'espace aérien canadien. Pour remédier à cela, nous avons identifié les coordonnées de tous les aéroports de chaque paire O/D et calculé la distance parcourue par chaque vol dans l'espace aérien canadien. Nous avons ensuite identifié les types d'appareils représentatifs pour chaque segment de marché en fonction de la distance totale parcourue³⁸. Cela nous a permis de déterminer la MTOW de l'appareil représentatif pour chaque itinéraire. Une fois que la distance parcourue dans l'espace aérien canadien et la MTOW de l'appareil représentatif sont établies pour chaque paire O/D, nous calculons le total des redevances SNA des services terminaux et en route selon l'approche décrite à la section 2.1.

Tarifs dans les cas analysés

Pour chacun des cas décrits à la section 2.3, nous ajustons les composantes pertinentes du tarif aérien selon les hypothèses et la méthodologie spécifiées pour ce cas, tout en conservant le même tarif de base et les autres éléments inchangés (taxes à la consommation et sur le carburant).

Selon le cas, les ajustements peuvent consister à appliquer des réductions en pourcentage à des composantes spécifiques des frais, à remplacer les frais canadiens par leurs équivalents internationaux ou à supprimer entièrement certains frais.

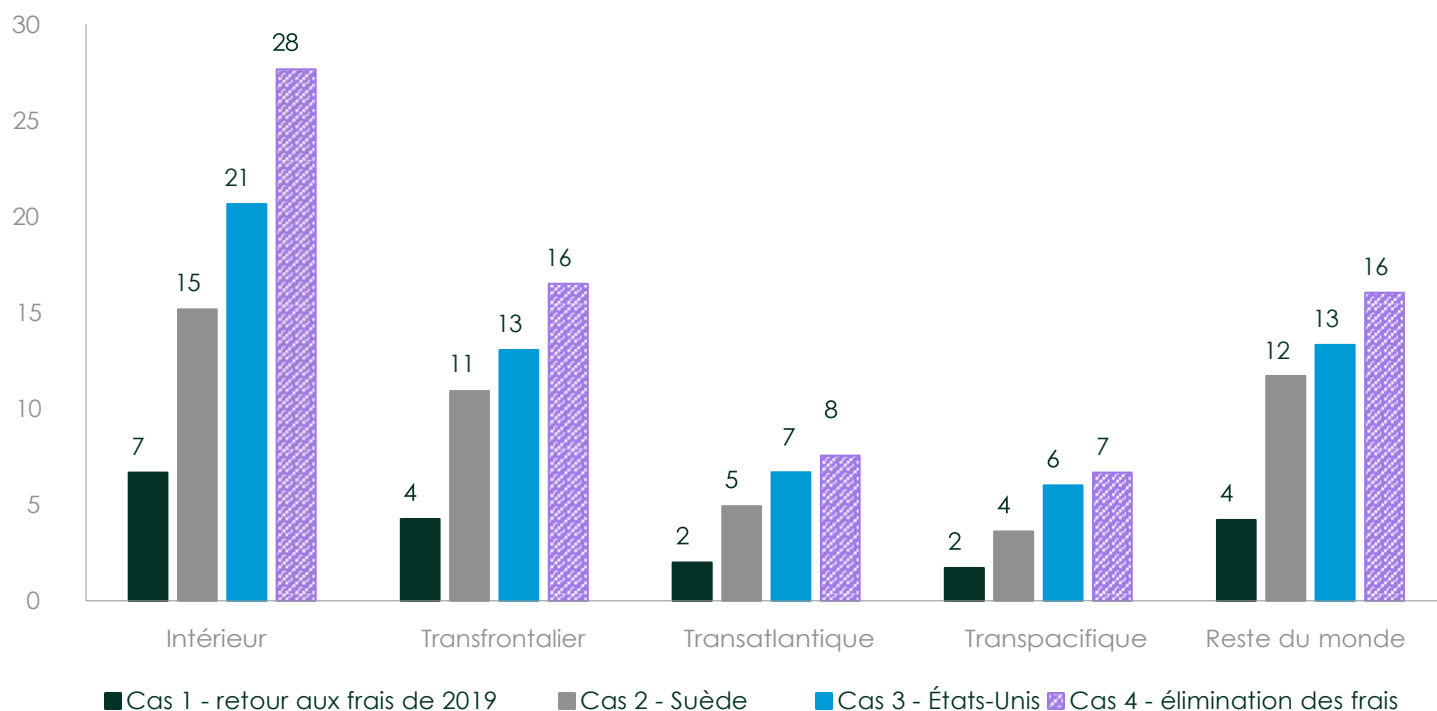
Dans tous les cas, les ajustements tarifaires sont appliqués au niveau des paires O/D, ce qui garantit que les tarifs modélisés reflètent fidèlement la manière dont les différentes liaisons et les différents segments de marché seraient affectés par chaque intervention politique, et fournit la base pour l'analyse ultérieure de la demande et de l'impact économique.

Résumé des tarifs modélisés

La figure 2.3 ci-dessous montre la réduction moyenne pondérée des tarifs modélisés dans chaque scénario, ventilée selon cinq segments de marché : vols intérieurs; vols transfrontaliers (vols Canada–États-Unis); vols transatlantiques (vols au-dessus de l'Atlantique); vols transpacifiques (vols au-dessus du Pacifique); et reste du monde (toutes les autres liaisons internationales).

³⁸ Pour calculer les redevances de NAV CANADA, des types d'appareils représentatifs ont été sélectionnés pour chaque catégorie de distance : liaisons court-courriers (0-1 500 km), le Dash 8-Q400 de Bombardier; les liaisons moyen-courriers (1 500-4 000 km), le 737 MAX de Boeing; les liaisons long-courriers (4 000-8 000 km), le 777-300ER Boeing; et les liaisons ultra long-courriers (8 000-18 000 km), le 787 de Boeing. Ces choix ont été faits en concertation avec les sociétés aériennes membres du CNLA et reflètent les types d'appareils généralement utilisés sur les différentes distances.

Figure 2.3 Pourcentage de réduction des tarifs dans chaque cas par rapport à la base de référence, par segment de marché



Remarque : Les tarifs sont calculés comme la moyenne pondérée des itinéraires au sein de chaque segment, en utilisant le nombre de passagers dans ce segment et ce scénario comme pondérations.

Source : analyse Oxera.

Comme le montre la figure 2.3, les répercussions sont les plus importantes pour les vols intérieurs. Cela s'explique en partie par le fait que les tarifs aériens intérieurs sont généralement moins élevés, ce qui signifie que certaines redevances, en particulier les redevances fixes, représentent une part plus importante du prix total du billet. En outre, pour les vols intérieurs, certaines redevances sont appliquées aux deux extrémités du trajet (c'est-à-dire aux aéroports de départ et d'arrivée). En revanche, pour les segments internationaux où un seul aéroport est situé au Canada, ces frais ne seront appliqués qu'une seule fois.

La figure ci-dessus montre que des frais moins élevés rendraient les voyages aériens plus accessibles aux Canadiens de tous les niveaux de revenu, permettant à davantage de familles de rendre visite à leurs proches, aux étudiants de poursuivre leurs études et aux entreprises d'accéder à des marchés éloignés, autant de liens qui génèrent une valeur sociale et économique. Par exemple, dans le cas de la Suède (Cas 2) :

- une famille de quatre personnes effectuant un voyage aller-retour entre Toronto et Vancouver paierait environ 251 dollars de moins;
- un voyageur d'affaires effectuant un aller-retour entre Toronto et New York (JFK) économiserait 46 dollars;

- un couple prévoyant des vacances transatlantiques de Montréal à Londres (LHR) économiserait au total 135 dollars.

En plus d'effectuer l'analyse des tarifs moyens pour toutes les classes de voyage, nous avons réalisé cette analyse pour un échantillon de liaisons intérieures sur des billets en classe économique d'entrée de gamme, que nous examinons plus en détail dans l'encadré 2.2 ci-dessous. Il s'agit des billets les moins chers disponibles, généralement achetés par les passagers les plus sensibles aux variations de prix. Pour ces « utilisateurs marginaux », l'impact des frais élevés imposés par des tiers est particulièrement important, car ces frais peuvent représenter une part disproportionnée du prix total du billet d'avion. Nous évaluons les économies que ces passagers pourraient réaliser dans les cas analysés.



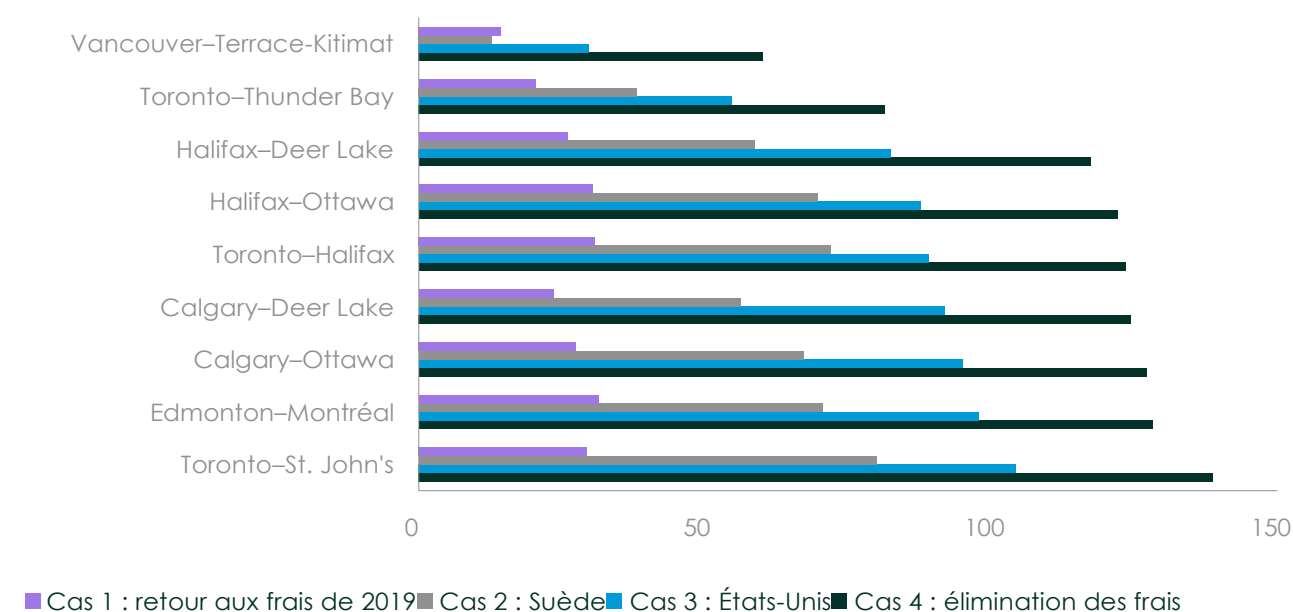
Encadré 2.2 Impact des frais imposés par des tiers sur les billets en classe économique au tarif d'entrée de gamme

L'analyse d'un échantillon de liaisons intérieures au Canada montre les économies importantes que pourraient réaliser les passagers voyageant avec des billets en classe économique d'entrée de gamme dans les cas considérés. Ces économies constitueraient un catalyseur pour les répercussions plus larges sur l'économie réelle estimées dans le présent rapport.

Sur ces liaisons, les frais imposés par des tiers représentent une part importante du prix total du billet d'avion. Cela est particulièrement évident sur les liaisons régionales, c'est-à-dire dans les cas où les communautés dépendent fortement du transport aérien pour leur connectivité et disposent de modes de transport autres limités. Par exemple, sur la liaison Halifax–Deer Lake, les frais imposés par des tiers représentent 44 % du prix total du billet. Il en va de même pour les liaisons plus fréquentées¹, avec 45 % pour Toronto–St. John's et 46 % pour Toronto–Halifax.

La figure 2.4 présente les économies réalisées par les passagers sur les trajets aller-retour pour l'échantillon de liaisons intérieures. Étant donné que la part des frais imposés par des tiers est importante, toute réduction de ces frais entraînerait des économies substantielles pour les passagers. Dans le Cas 1, un voyageur individuel économiserait entre 15 et 30 dollars par trajet. Les économies passent à 60 dollars en moyenne par trajet dans le Cas 2 et pourraient atteindre 140 dollars dans le Cas 4.

Figure 2.4 Évolution des tarifs en classe économique d'entrée de gamme dans chaque cas par rapport au scénario de référence, sur certaines liaisons



Remarque : ¹« Les liaisons « importantes » désignent les liaisons aériennes fréquemment empruntées, à haute fréquence et souvent à haut rendement. Source : Oxera.

2.4.2 Étape 2 : Impact des frais imposés par des tiers sur le trafic

L'étape suivante de l'analyse consiste à examiner comment ces réductions tarifaires pourraient se traduire par une augmentation de la demande de passagers³⁹.

Pour traduire les variations tarifaires en volumes de passagers, nous appliquons les élasticités-prix de la demande (résumées dans le tableau 2.5.⁴⁰), qui représentent la variation en pourcentage de la demande de passagers résultant d'une variation de 1 % des tarifs. Les élasticités-prix de la demande au niveau national proviennent de la littérature universitaire. Ces élasticités varient en fonction du marché géographique et de la durée du vol (par exemple, court ou long courrier).

Tableau 2.5 Élasticités-prix de la demande

	Élasticité-prix de la demande
Vols intérieurs	-0,99
Vols transfrontaliers	-1,18
Vols transatlantiques	-0,98
Vols transpacifiques	-0,74
Reste du monde	-0,90

Remarque : Ces élasticités représentent le point médian entre les élasticités d'une étude réalisée par InterVISTAS et celles d'un article universitaire rédigé par Gillen et al. (2007). Les élasticités de l'étude InterVISTAS sont spécifiques au marché nord-américain, tandis que celles qui reflètent les réponses à la demande en matière de classe de cabine (passagers d'affaires/de loisirs) sont présentées dans l'article de Gillen. Le point médian entre ces deux sources a été retenu afin de refléter les informations significatives provenant des deux sources⁴¹.

Source : Oxera, d'après InterVISTAS Consulting Inc. (2007), « Estimating Air Travel Demand Elasticities », décembre, p. v. Gillen, D.W., Morrison, W.G. et Stewart, C. (2007), « Air travel demand elasticities: Concepts, issues and measurement », *Advances in airline economics volume 2: The economics of airline institutions, exploitation aérienne et marketing*.

Enfin, les variations estimées en pourcentage de la demande sont appliquées aux niveaux de trafic réels de 2024 pour chaque paire O/D, afin de calculer le nombre de passagers supplémentaires qui auraient voyagé dans chacun des cas en raison de la baisse du coût des voyages aériens.

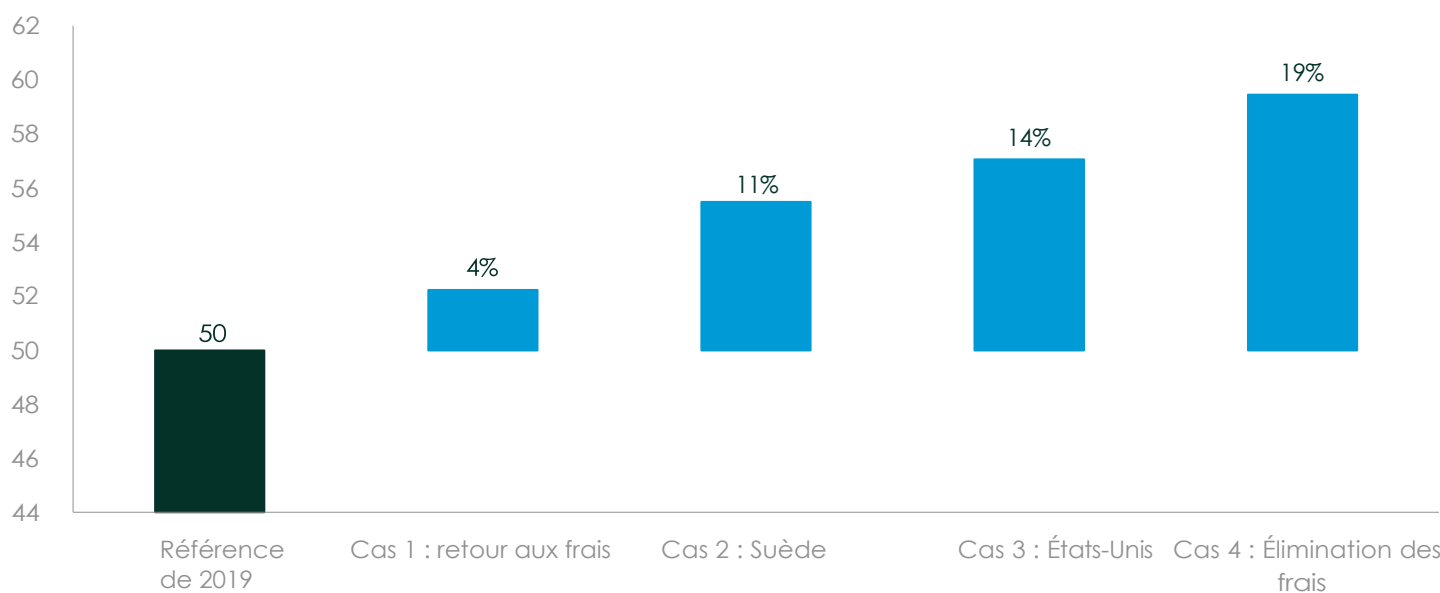
³⁹ Cette analyse est également effectuée au niveau des paires O/D afin de saisir la variabilité des impacts tarifaires et des réponses de la demande entre les différentes routes et les différents segments de marché.

⁴⁰ Ces élasticités reflètent le trafic global et ne font pas de distinction selon le motif du voyage (loisirs ou affaires). Le motif du voyage est généralement un facteur déterminant des valeurs d'élasticité, les voyageurs d'affaires étant moins sensibles aux prix (élasticités proches de zéro) que les voyageurs d'agrément. En appliquant des élasticités uniformes indépendamment du motif du voyage, nous sous-estimons potentiellement la réaction du trafic des passagers d'agrément, tout en surestimant celle des passagers d'affaires. Étant donné que les passagers de loisirs représentent une part nettement plus importante du trafic global, les élasticités utilisées sont susceptibles de fournir une estimation prudente de la réponse totale du trafic et, par conséquent, des impacts économiques estimés dans les sections suivantes.

⁴¹ Pour estimer les élasticités transfrontalières selon Gillen et al. (2007), nous avons utilisé la moyenne pondérée des élasticités sur les courtes distances entre les voyageurs d'affaires et les voyageurs d'agrément, pondérée par la part des voyageurs en classe économique et en classe affaires. Cela suppose que tous les passagers d'agrément voyagent en classe économique et que tous les passagers d'affaires voyagent en classe affaires.

La figure 2.5 présente l'augmentation estimée du trafic dans chaque cas pour tous les segments du marché, par rapport au scénario de référence. Ces estimations représentent le trafic supplémentaire de passagers si les frais imposés par des tiers étaient réduits ou supprimés, comme indiqué dans chaque cas.

Figure 2.5 Impacts sur le trafic dus à la réduction des frais imposés par des tiers, par rapport au scénario de référence, par cas (en millions de passagers par an, mppa)



Remarque : Les chiffres correspondent au nombre de passagers aller-retour, qui a été estimé en prenant la moitié du nombre de passagers déclaré pour chaque paire de destinations.
Source : Oxera.

La dernière étape de l'analyse consiste à examiner les répercussions économiques associées à ce trafic supplémentaire. Ce point est abordé dans la section suivante.

3 Impact économique de la réduction des frais imposés par des tiers

3.1 Introduction

Cette section présente l'impact économique associé à la réduction des frais imposés par des tiers selon les scénarios de réduction des frais décrits à la section 2.3. Notre analyse rend compte d'un large éventail d'impacts économiques exprimés en termes monétaires et en contributions au PIB, tant pour le secteur du transport aérien que pour l'économie canadienne dans son ensemble.

L'ensemble des impacts économiques pris en compte est présenté ci-dessous.

Impacts économiques

Empreintes économiques directes, indirectes et induites : effets sur le secteur du transport aérien lui-même, la chaîne d'approvisionnement aéronautique et l'activité économique générée lorsque les employés dépensent leur salaire au Canada

Impact catalytique du tourisme : avantages économiques directs, indirects et induits du tourisme rendus possibles par une connectivité aérienne supplémentaire

Impacts économiques plus larges

Impact sur la productivité : augmentation de la productivité grâce à l'amélioration de la connectivité aérienne

Impact sur le commerce : augmentation du commerce international grâce à l'amélioration des liaisons aériennes

Recettes publiques : augmentation des recettes fiscales grâce à la hausse des salaires et des bénéfices résultant des gains de productivité

3.2 Empreintes directes, indirectes et induites

Cette section présente des estimations de l'activité économique (mesurée en termes d'empreinte économique directe, indirecte et induite associée au trafic aérien) qui pourrait être générée si les frais étaient réduits, selon les cas présentés à la section 2.3.

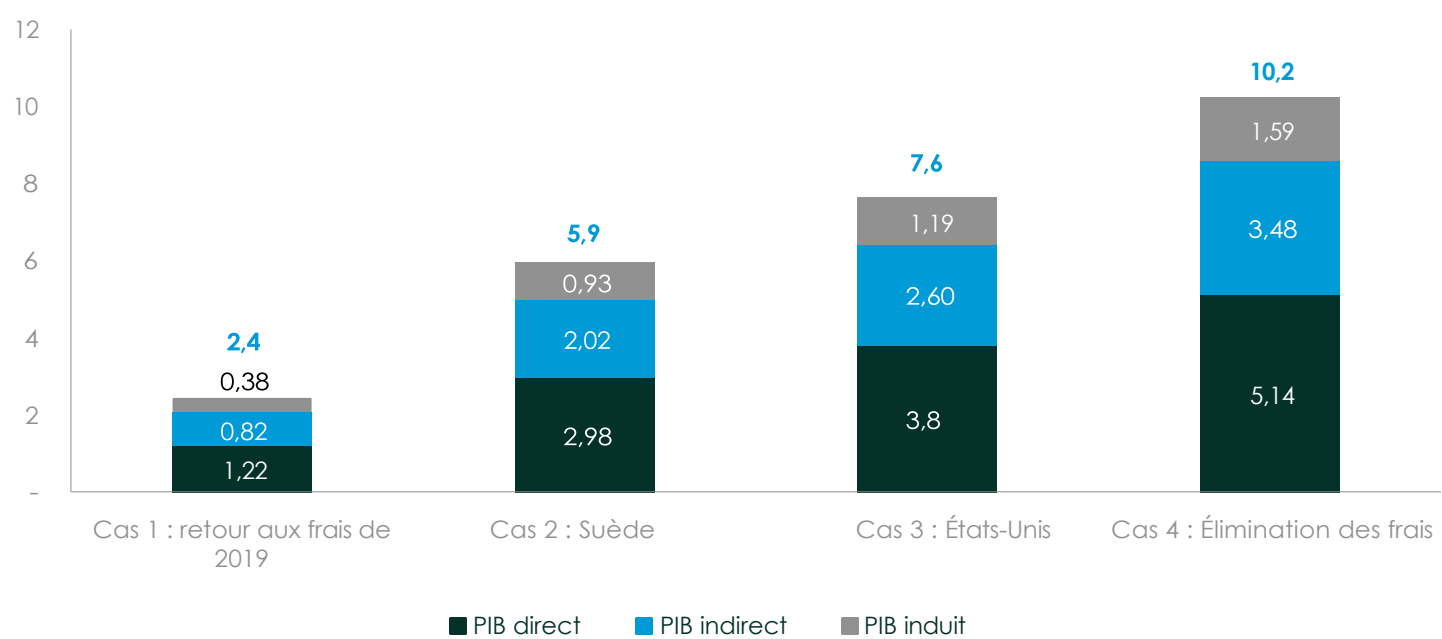
Tableau 3.1 Description des impacts directs, indirects et induits

Impact	Description
Empreinte directe	Emplois et PIB générés directement par les sociétés aériennes et les aéroports
Empreinte indirecte	Emplois et PIB soutenus dans les chaînes d'approvisionnement desservant les sociétés aériennes et les aéroports (par exemple, prestataires de services d'assistance en escale, entreprises de restauration, fournisseurs de carburant)
Empreinte induite	Emploi et PIB générés par les dépenses de consommation des salaires des personnes employées directement et indirectement dans l'aviation et sa chaîne d'approvisionnement (par exemple, dépenses dans les restaurants, le commerce de détail, les services personnels)

Remarque : l'emploi est mesuré en nombre d'employés ETP.
Source : Oxera.

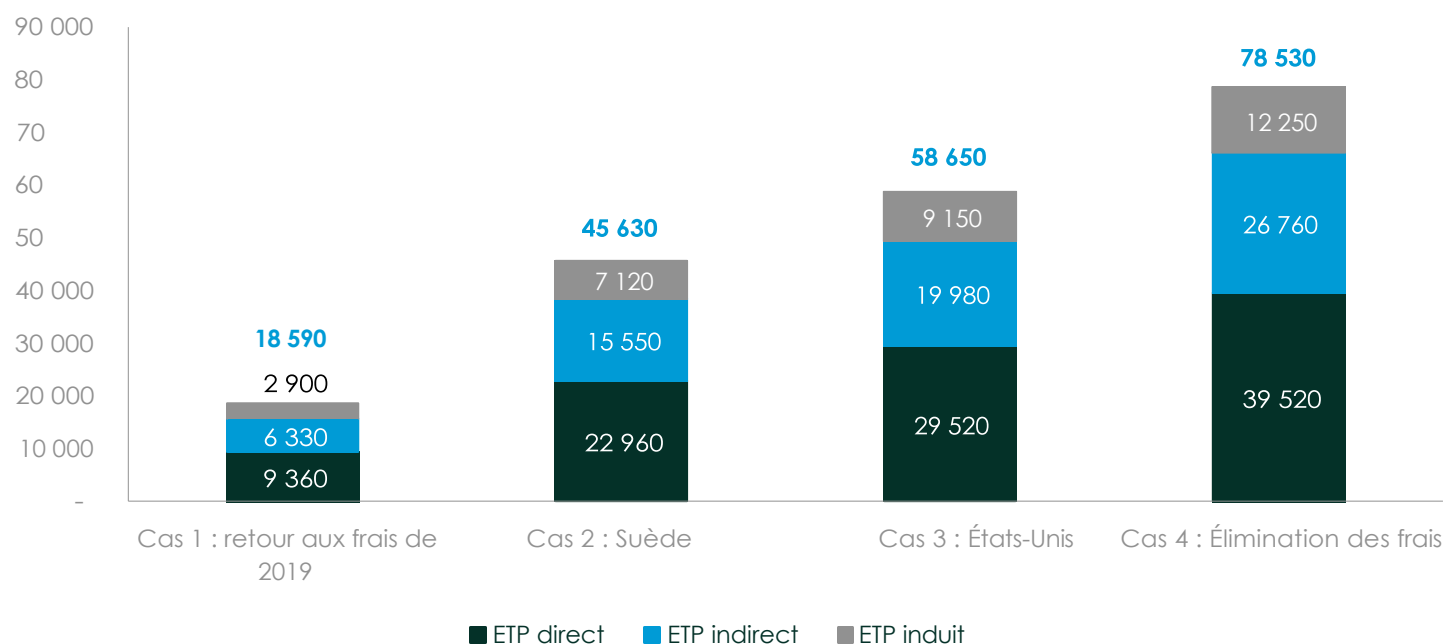
Les chiffres ci-dessous présentent ces empreintes économiques pour chaque cas analysé. Si les frais imposés par des tiers étaient réduits conformément aux cas spécifiés, cela entraînerait une baisse des tarifs, une augmentation du trafic aérien et, en fin de compte, une augmentation du PIB comprise entre 2,4 et 10,2 milliards de dollars et la création de 18 590 à 78 530 emplois, selon le cas considéré.

Figure 3.1 Empreinte directe, indirecte et induite des frais imposés par des tiers sur le PIB (en milliards de dollars)



Remarque : Les chiffres du PIB sont présentés en prix de 2024.
Source : Oxera.

Figure 3.2 Empreinte directe, indirecte et induite des frais imposés par des tiers sur l'emploi (ETP)

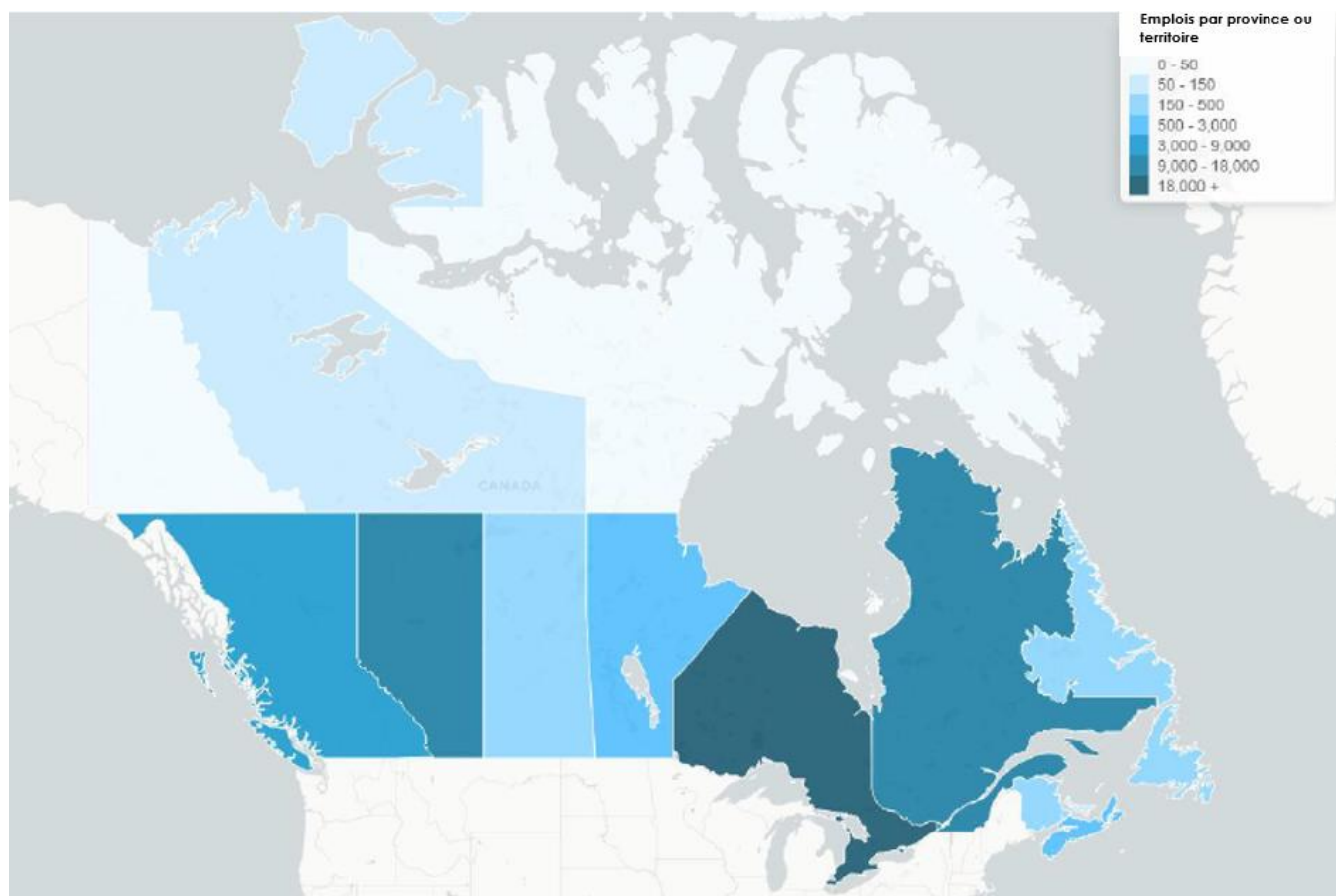


Remarque : les chiffres relatifs à l'emploi sont arrondis à la dizaine d'ETP la plus proche.
Source : Oxera.

Sur l'empreinte totale présentée ci-dessus, environ 89 % de l'impact sur le PIB se ferait sentir en Alberta, au Québec, en Colombie-Britannique et en Ontario (selon le cas 2 : Suède). Cela s'explique par le volume de trafic aérien nettement plus élevé dans ces provinces par rapport à d'autres régions du pays. Si les provinces plus petites affichent des impacts absolus moins importants en raison d'un trafic moins dense, les avantages restent néanmoins significatifs, d'autant plus que l'amélioration de la compétitivité des coûts renforce la connectivité régionale et la viabilité des liaisons pour les petites communautés.

La figure 3.3 ci-dessous illustre la répartition géographique de l'empreinte sur l'emploi dans le Cas 2 : Suède. Pour des provinces comme le Manitoba, l'Alberta ou la Nouvelle-Écosse, le Cas 2 entraînerait une augmentation de plus de 12 % de l'emploi dans le secteur concerné. L'annexe A6 contient des détails supplémentaires sur les estimations provinciales et territoriales de l'empreinte économique.

Figure 3.3 Empreinte de l'emploi des frais imposés par des tiers par province et territoire du Canada (Cas 2 : Suède)



Remarque : La carte montre le nombre total d'ETP soutenus par les empreintes directes, indirectes et induites des frais imposés par des tiers au Canada dans le Cas 2 : Suède. Comme l'indique la légende (coin supérieur droit), les zones plus foncées indiquent que davantage d'emplois sont créés dans une province ou un territoire donné. La liste complète des ETP par province ou territoire figure à l'annexe A6.
Source : Oxera.

3.3 Impact catalytique du tourisme

L'impact catalytique reflète l'activité économique supplémentaire générée dans l'ensemble de l'économie canadienne grâce à l'augmentation du trafic aérien résultant de la baisse des frais imposés par des tiers. Cette activité économique n'est pas directement liée aux activités des aéroports et des sociétés aériennes – elle n'est pas liée à l'empreinte directe, indirecte ou induite –, mais les entreprises de l'économie bénéficient néanmoins des flux de passagers et de la connectivité supplémentaire offerts par les sociétés aériennes et les aéroports.

L'amélioration de la connectivité soutient l'activité économique de diverses manières, notamment en augmentant la demande de main-d'œuvre, en stimulant les dépenses dans les entreprises locales et en améliorant la productivité globale. Bien que l'amélioration de la connectivité aérienne présente de nombreux avantages potentiels (voir la section 3.4 pour plus de détails), la présente évaluation se concentre sur un élément clé de l'impact catalytique : la contribution économique du tourisme facilitée par la demande supplémentaire de passagers due à la réduction des frais

imposés par des tiers.

Le transport aérien permet aux touristes de visiter des destinations partout au Canada, ce qui stimule les dépenses en hébergement, en restauration, en divertissement et en autres activités culturelles, et contribue de manière substantielle à l'économie locale. De plus, les fournisseurs de services liés au tourisme dépendent souvent des chaînes d'approvisionnement locales et emploient des personnes dont les salaires sont dépensés au sein de la communauté, ce qui amplifie encore davantage l'impact économique. Par conséquent, le tourisme génère un nombre important d'emplois et soutient un large éventail d'entreprises locales dans de multiples secteurs.

Le tableau 3.2 présente les effets catalyseurs pris en compte dans le cadre de cette analyse.

Tableau 3.2 Description des effets catalyseurs

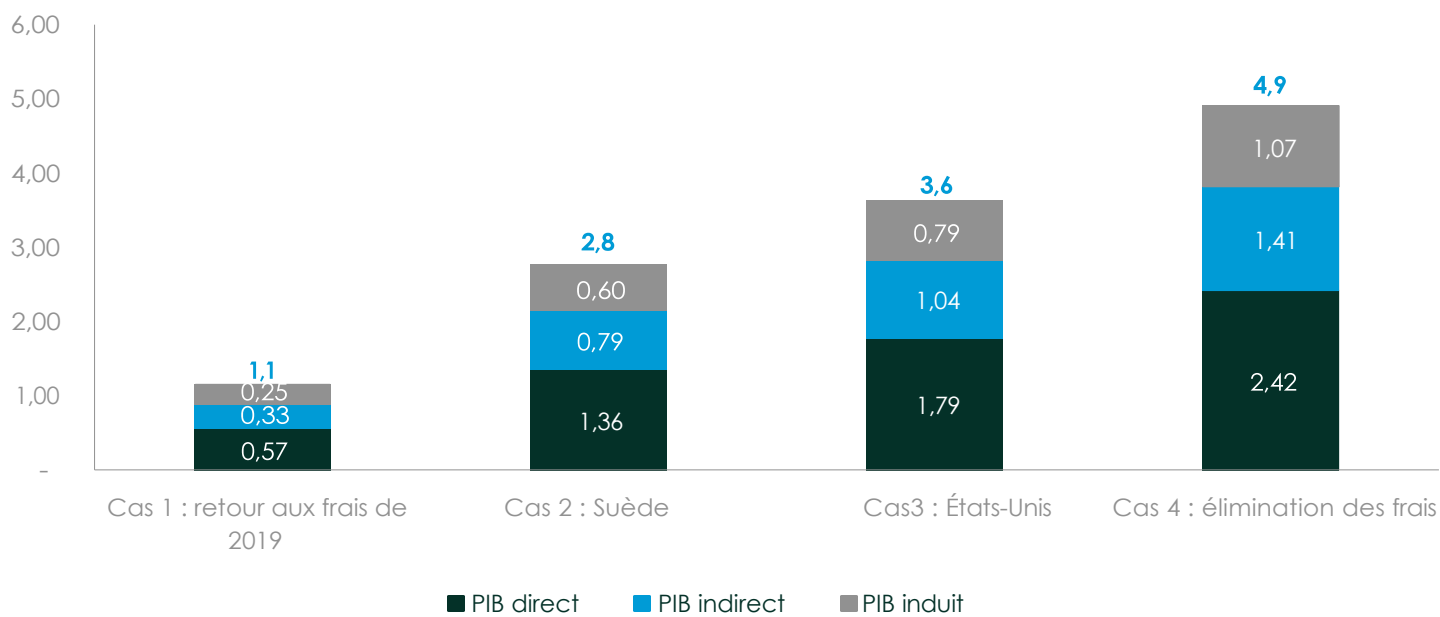
Impact	Description
Tourisme catalytique	Emploi et PIB soutenus par les visiteurs se rendant au Canada à des fins de loisirs ou d'affaires; cela comprend chacun des sous-impacts ci-dessous
direct	Emplois supplémentaires et PIB générés directement dans le secteur touristique canadien grâce à la baisse des taxes/frais
indirect	Emplois supplémentaires et PIB soutenus dans les chaînes d'approvisionnement desservant le secteur touristique canadien (par exemple, la chaîne d'approvisionnement locale des restaurants)
induit	Emplois supplémentaires et PIB générés par les dépenses de consommation des salaires des personnes employées directement et indirectement dans le secteur du tourisme (p. ex. dépenses dans le commerce de détail, les services personnels)

Remarque : L'emploi est mesuré en fonction du nombre d'employés ETP. Source : Oxera.

Les figures 3.4 et 3.5 ci-dessous présentent l'empreinte économique du tourisme (comprenant les empreintes directes, indirectes et induites) qui serait rendue possible par la réduction des frais imposés par des tiers dans chaque cas.

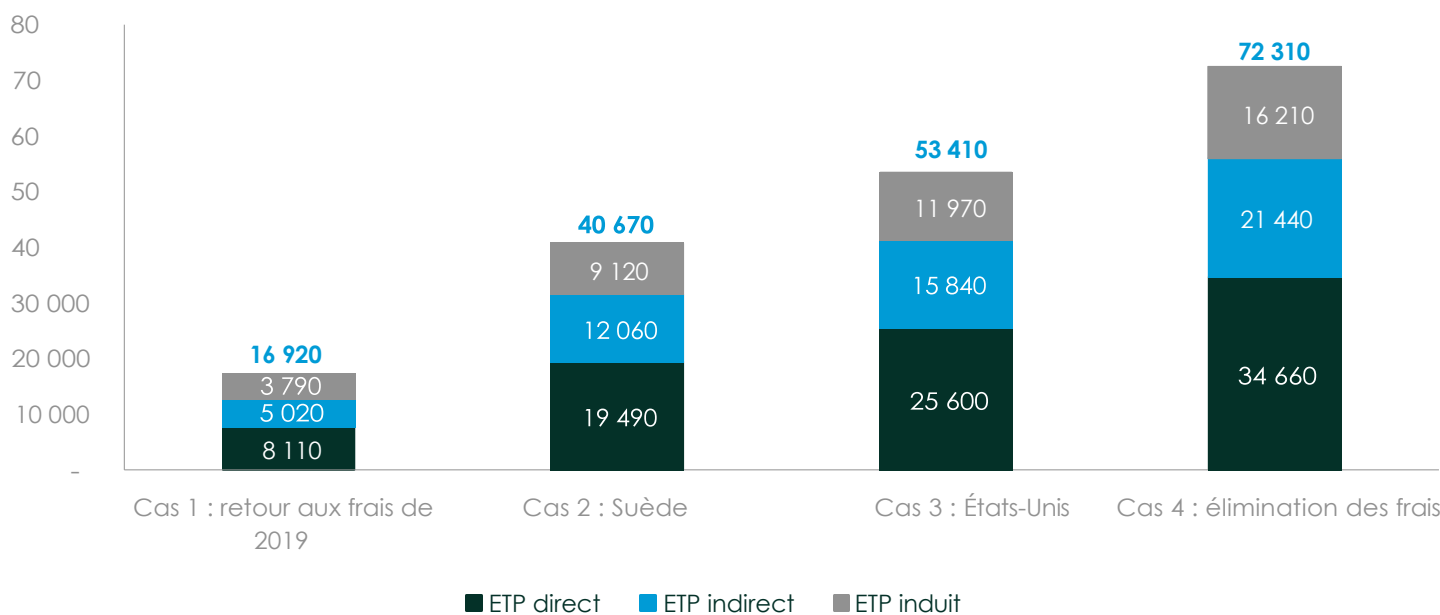
Nous estimons que cette activité touristique supplémentaire permettrait de soutenir entre 16 920 et 72 310 emplois et de générer entre 1,1 et 4,9 milliards de dollars de PIB au Canada, selon le cas considéré.

Figure 3.4 Empreinte directe, indirecte et induite du tourisme sur le PIB associée à la réduction des frais imposés par des tiers (en milliards de dollars)



Remarque : Les chiffres du PIB sont présentés en prix de 2024. Les résultats relatifs à l'empreinte environnementale, ventilés par province et territoire canadien, sont présentés à l'annexe A6.
Source : Oxera.

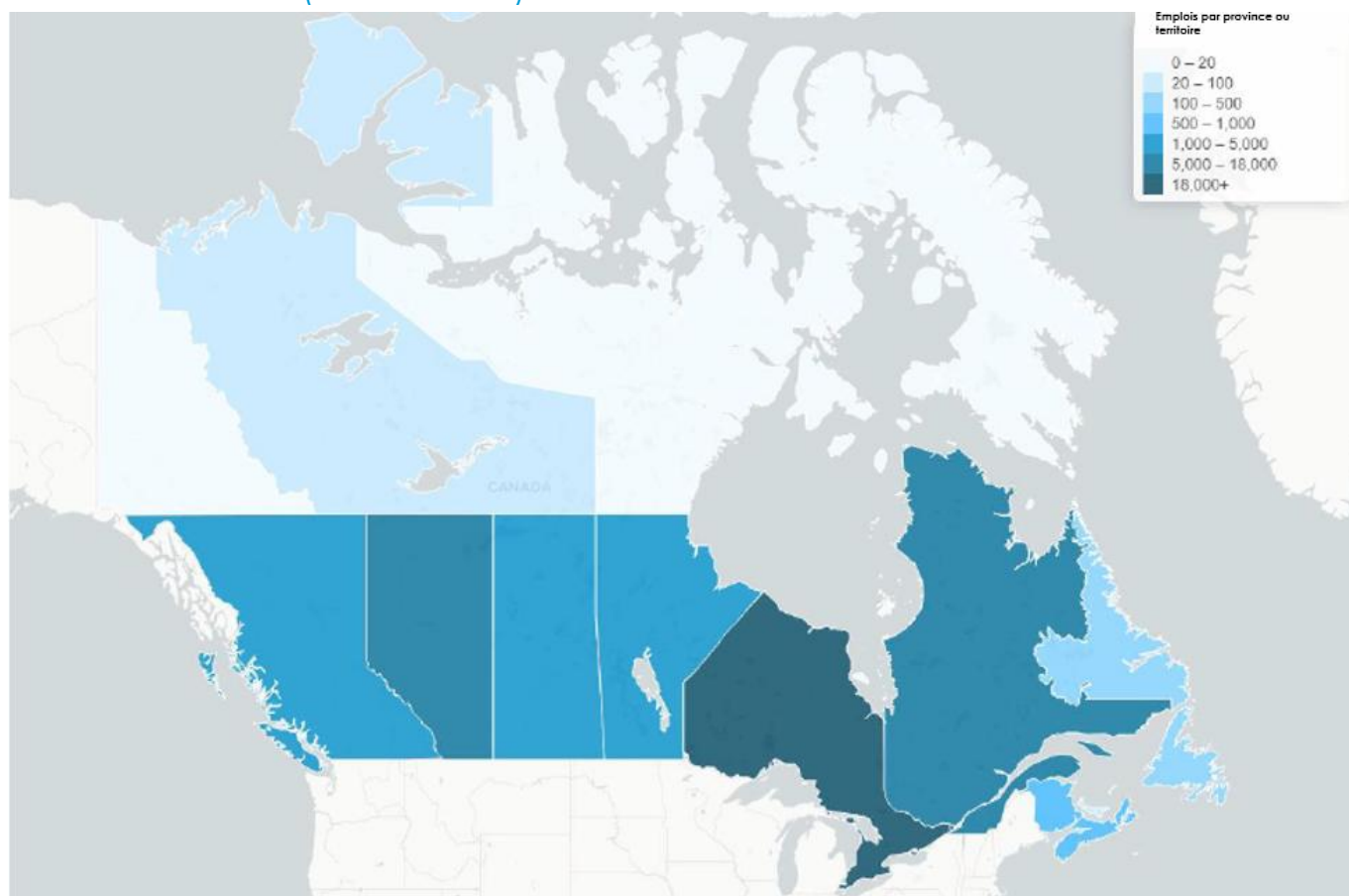
Figure 3.5 Empreinte directe, indirecte et induite du tourisme associée à la réduction des frais imposés par des tiers (ETP)



Remarque : Les chiffres relatifs à l'emploi sont arrondis à la dizaine d'ETP la plus proche. Les résultats relatifs à l'empreinte environnementale ventilés par province et territoire canadien sont présentés à l'annexe A6.
Source : Oxera.

La figure 3.6 illustre la répartition géographique de l'emploi total dans le secteur du tourisme qui serait favorisé par la réduction des frais imposés par des tiers dans le Cas 2 : Suède.

Figure 3.6 Empreinte de l'emploi dans le secteur touristique associée à la réduction des frais imposés par des tiers, par province ou territoire (Cas 2 : Suède)



Source : Oxera.

Toutes les provinces devraient bénéficier de ces changements, car l'amélioration de la connectivité renforcera l'accessibilité et créera des opportunités économiques dans tout le pays, y compris dans les petits marchés qui sont actuellement confrontés à des obstacles plus importants en matière de transport aérien. Cela dit, l'impact est particulièrement prononcé dans les provinces où le trafic aérien et l'économie liée au tourisme sont importants. Par exemple, nous estimons que 90 % de l'emploi total généré par le tourisme au Canada à la suite de la réduction des frais imposés par des tiers proviendrait des provinces où le secteur touristique est le plus important : l'Alberta, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario.

3.4 Impacts économiques plus larges

3.4.1 Aperçu

Les avantages économiques découlant de l'amélioration de la connectivité aérienne vont bien au-delà des secteurs du transport aérien et du tourisme. Une meilleure connectivité génère des gains de productivité, contribue à l'efficacité des chaînes d'approvisionnement qui soutiennent le commerce intérieur et international, attire les investissements étrangers et crée des possibilités d'emploi dans tout le Canada.

Ces impacts économiques plus larges représentent les effets plus généraux de l'intervention initiale. Cependant, ils ne peuvent être ajoutés aux impacts déjà estimés (c'est-à-dire les impacts directs, indirects, induits et catalytiques sur le tourisme estimés ci-dessus), car cela risquerait de compter deux fois les avantages.

De plus, ils ne peuvent être considérés comme complémentaires les uns aux autres, car il est probable qu'il y ait des chevauchements entre eux. Par exemple, la croissance du PIB tirée par la productivité peut elle-même faciliter des échanges commerciaux supplémentaires, ce qui signifie que ces impacts plus larges sont interdépendants. Par conséquent, les estimations présentées dans cette section doivent être considérées comme une gamme d'impacts économiques potentiels plus larges de la réduction des frais. Bien que les impacts ne soient pas complémentaires, les gains de productivité pour l'économie nationale peuvent être considérés comme une limite supérieure des avantages pris en compte dans cette évaluation.

Dans les sous-sections suivantes, nous examinons les mécanismes par lesquels la réduction des frais imposés par des tiers et l'augmentation du trafic aérien qui en résulte peuvent générer des impacts économiques plus larges au Canada, et nous quantifions ces impacts. La méthodologie utilisée pour estimer ces impacts économiques plus larges est présentée à l'annexe A7.

3.4.2 Impacts sur le commerce

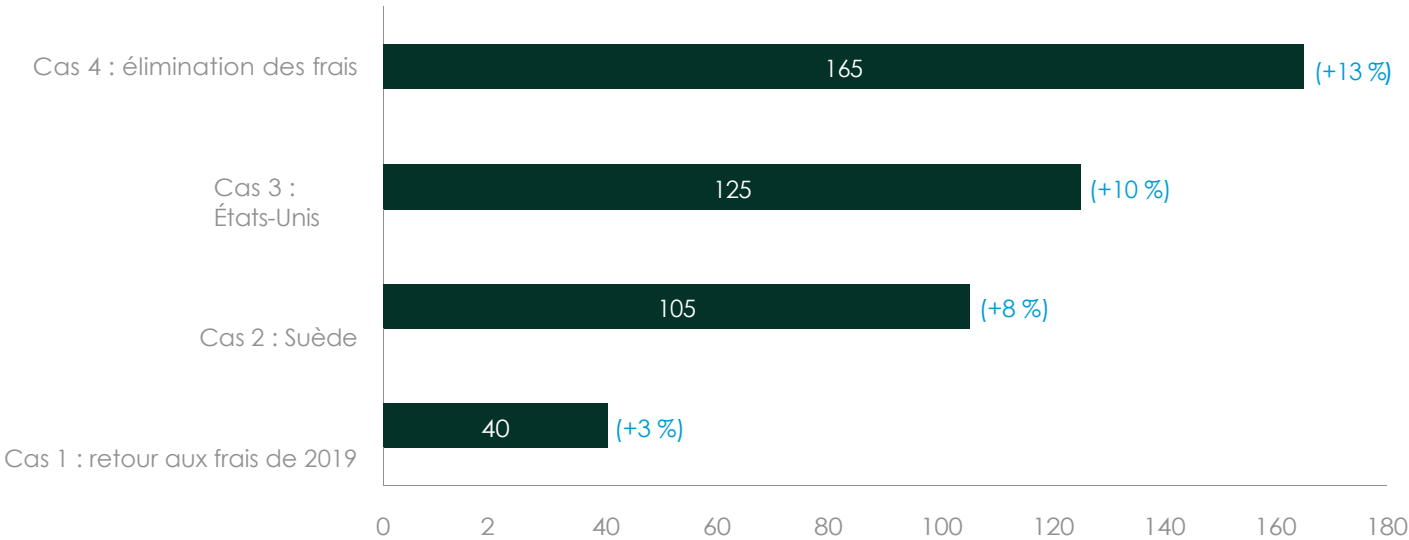
L'amélioration de la connectivité aérienne favorise le commerce international en permettant aux voyageurs d'affaires de se déplacer plus fréquemment pour négocier des contrats, établir des partenariats et gérer les chaînes d'approvisionnement internes et internationales. Elle facilite également le transport de marchandises sensibles au facteur temps, en particulier les marchandises de grande valeur qui doivent être livrées rapidement. Elle rend ainsi les entreprises canadiennes plus compétitives pour accéder à la clientèle et aux chaînes d'approvisionnement mondiales. La fiabilité des chaînes d'approvisionnement et des réseaux de transport du pays, qui acheminent

à la fois des marchandises et des personnes, dépend d'un secteur aérien solide, abordable et compétitif.

La figure 3.7 ci-dessous présente les répercussions estimées sur le commerce pour chaque scénario de réduction des frais, c'est-à-dire l'augmentation de la valeur des échanges commerciaux mesurée comme la somme des importations et des exportations canadiennes⁴². La réduction des frais imposés par des tiers augmenterait le commerce total du Canada de 40 à 165 milliards de dollars, ce qui représente une croissance du commerce de 3 % à 13 % (par rapport à la valeur du commerce canadien en 2024), selon le scénario examiné.

L'augmentation des échanges commerciaux ne se traduit pas en soi par une augmentation du PIB ou un impact économique supplémentaire, contrairement aux effets quantifiés dans les sections précédentes. Mesurée par la valeur combinée des importations et des exportations, elle sert plutôt d'indicateur de l'amélioration de l'accès des entreprises aux marchés internationaux, de la connectivité de la chaîne d'approvisionnement et des relations commerciales. Ces facteurs génèrent des avantages économiques et des gains de bien-être grâce à une compétitivité accrue, à la diversification des marchés et à l'accès aux chaînes de valeur mondiales.

Figure 3.7 Incidence sur la valeur totale des échanges commerciaux : variation en pourcentage par rapport à la valeur totale des échanges commerciaux du Canada en 2024 (en milliards de dollars)



Remarque : les chiffres commerciaux ont été arrondis au milliard de dollars près.
Source : Oxera.

L'amélioration de la connectivité aérienne favorise également les investissements directs étrangers (IDE) grâce à des mécanismes similaires à ceux qui régissent le commerce. Les décisions en matière d'IDE dépendent fortement des voyages d'affaires : les investisseurs doivent effectuer des vérifications préalables sur les opportunités potentielles, négocier des transactions, établir des partenariats locaux et des relations avec des fournisseurs, et gérer les échanges transfrontaliers continus.

L'amélioration de la connectivité aérienne réduit le coût et facilite la réalisation de ces activités, ce qui rend le Canada plus attrayant pour les investissements internationaux et profite aux entreprises canadiennes qui établissent des activités internationales.

Contrairement aux effets sur la productivité et le commerce, nous ne quantifions pas l'effet de la réduction des frais imposés par des tiers sur les IDE. Cela s'explique par l'absence d'estimations empiriques bien établies qui permettraient de quantifier de manière fiable la relation causale entre la connectivité aérienne et les flux d'IDE. Toutefois, les données issues de la littérature universitaire suggèrent que ces effets sont significatifs sur le plan économique⁴³.

⁴² Pour quantifier les effets commerciaux de la réduction des frais imposés par des tiers, nous appliquons les conclusions empiriques sur la relation entre la connectivité aérienne et le commerce international. Nous appliquons une élasticité de 0,76 (une augmentation de 7,6 % du commerce pour chaque augmentation de 10 % de la connectivité) au pourcentage de variation de la connectivité. L'annexe A7 contient plus de détails sur la méthodologie utilisée pour estimer les effets commerciaux.

⁴³ Voir, par exemple, Bannò, M. et Redondi, R. (2014), « Air connectivity and foreign direct investments: economic effects of the introduction of new routes », *European Transport Research Review*, 6, pp. 355-363.

3.4.3 Impacts sur la productivité

L'amélioration de la connectivité aérienne stimule la productivité en améliorant la mobilité de la main-d'œuvre et l'échange de connaissances, par exemple en permettant aux travailleurs, aux chercheurs et aux entreprises de partager plus efficacement leurs idées et leurs compétences entre les régions et les secteurs. En élargissant l'accès aux marchés, aux ressources et aux talents, l'aviation favorise les effets d'« agglomération » (c'est-à-dire la concentration des entreprises, la spécialisation et l'accélération des flux d'informations), qui à leur tour soutiennent une activité de recherche plus intense, une diversité de la base industrielle et une croissance économique plus forte⁴⁴.

L'impact sur la productivité est estimé à l'aide d'une approche macroéconomique qui s'appuie sur la littérature existante établissant un lien entre l'amélioration de la connectivité et la croissance du PIB.⁴⁵ Cela fournit une mesure indicative de l'impact potentiel total (y compris les effets sur la productivité) associé à l'amélioration de la connectivité. Toutefois, cette estimation doit être interprétée séparément des autres estimations d'impact présentées dans le présent rapport, car elle peut intégrer des éléments de l'empreinte économique (directe, indirecte et induite), des effets catalytiques du tourisme et des impacts commerciaux présentés ci-dessus.

La figure 3.8 ci-dessous présente les impacts estimés sur la productivité, mesurés en termes de PIB supplémentaire, pour chaque scénario de réduction des frais. Les résultats indiquent que l'impact potentiel total de la réduction des frais imposés par des tiers pourrait se situer entre 7,1 milliards de dollars à 30,2 milliards de dollars de PIB supplémentaire, ce qui représente une croissance du PIB de 0,23 à 0,98 % (par rapport au PIB canadien de 2024), selon le scénario analysé.

⁴⁴ Aitbihiouali, L., Carbó, J. et Graham, D. (2020), « Les changements dans le transport aérien ont-ils une incidence sur la productivité ? Une approche par panel transnational », *Regional Science Policy & Practice*, 12:3.

⁴⁵ Pour plus de détails sur la méthodologie utilisée pour estimer les effets sur la productivité, voir l'annexe A7.

Figure 3.8 Évolution du PIB sous l'effet des gains de productivité (en milliards de dollars)



Remarque : Ces estimations représentent l'impact économique total qui pourrait être associé à la réduction des frais imposés par des tiers.

Source : Statistique Canada (2025), « Produit intérieur brut, basé sur les dépenses, Canada, trimestriel », novembre. Élasticités d'impact tirées de : Aitbihiouali et al. (2020).

3.4.4 Recettes publiques

Les modifications apportées aux frais imposés par des tiers ont des impacts directs et indirects sur les recettes publiques. L'impact direct se traduit par une réduction des recettes touchées par les ajustements tarifaires, par exemple une diminution des FAA financés par les recettes provenant d'une réduction des loyers. Toutefois, ces réductions doivent être comparées aux gains indirects liés à l'augmentation de l'activité économique.

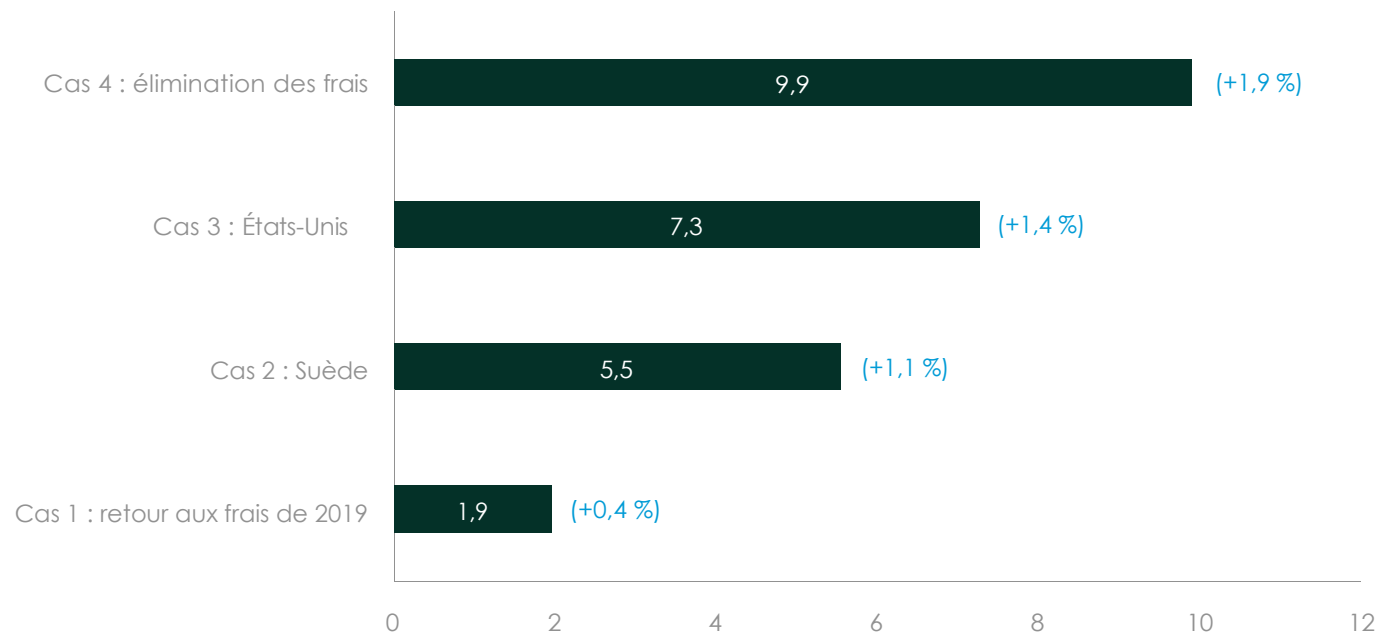
Les effets sur la productivité quantifiés dans la sous-section précédente génèrent des recettes fiscales supplémentaires, car un PIB par employé plus élevé se traduit par des salaires plus élevés (soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques) et une augmentation des bénéfices des entreprises (soumis à l'impôt sur les sociétés). L'activité économique plus large génère également des recettes fiscales provenant de la consommation grâce à l'augmentation du tourisme et des dépenses des entreprises.

Les résultats indiquent que l'augmentation des recettes publiques résultant de la réduction des frais imposés par des tiers pourrait se situer entre 1,9 et 9,9 milliards de dollars, ce qui représente une croissance des recettes de 0,4 à 1,9 % (par rapport aux recettes fiscales

canadiennes de 2024), selon le cas analysé.

La figure 3.9 présente l'incidence nette estimée sur les recettes publiques pour chaque cas de réduction des frais.

Figure 3.9 Variation nette des recettes publiques due aux impacts sur la productivité (en milliards de dollars)



Remarque : Le loyer des aéroports est estimé à 528 millions de dollars en 2024 pour l'ensemble des aéroports du RNA. Le rapport financier annuel 2024-2025 indique que les recettes publiques s'élèvent à environ 511 milliards de dollars.
Source : Analyse Oxera des comptes financiers des aéroports du RNA. Service des Finances du Canada (2025), « Rapport financier annuel du gouvernement du Canada 2024-2025 », novembre.

3.5 Conclusion

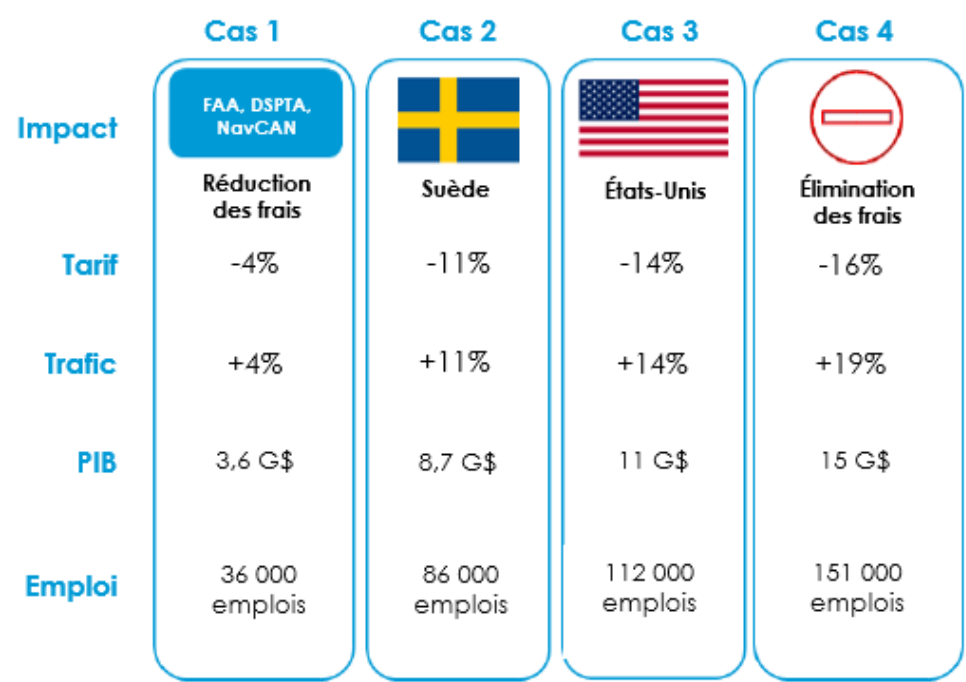
Cette section a évalué l'impact économique de la réduction des frais imposés par des tiers dans le secteur du transport aérien canadien. En modélisant les réductions des FAA, du DSPTA et des SNA, nous illustrons ce qui pourrait être réalisé grâce à des ajustements des frais spécifiques à l'aviation : des tarifs plus abordables, une demande accrue pour les voyages aériens et des avantages économiques importants dans tout le Canada, notamment des chaînes d'approvisionnement plus efficaces et une plus grande circulation des personnes et des marchandises.

Les quatre scénarios de réduction des frais examinés sont les suivants :

- **Cas 1 : retour aux frais de 2019** — estimation de l'impact de l'annulation de l'augmentation du DSPTA et des redevances NAV CANADA depuis 2019, combinée à une réduction des FAA (de 15 à 25 % selon la taille de l'aéroport). Cela suppose qu'il n'y ait aucun changement dans les investissements prévus dans les infrastructures, la réduction des FAA étant compensée par la suppression du loyer aéroportuaire. L'annexe A5A5 résume l'impact d'une étude de cas axée uniquement sur la réduction des FAA.
- **Cas 2 : Suède** — applique les redevances suédoises, fournissant un comparateur européen présentant des caractéristiques similaires.
- **Cas 3 : États-Unis** — applique les niveaux de redevances américains pour les passagers aux liaisons canadiennes, reflétant la structure tarifaire différente de ce marché aérien voisin.
- **Cas 4 : élimination des frais** — élimination complète de tous les frais imposés par des tiers, représentant une limite supérieure illustrative pour l'évaluation de l'impact économique.

La figure 3.10 présente les impacts économiques totaux de ces cas, en combinant les effets directs, indirects et induits de l'augmentation de l'activité aérienne avec les effets catalytiques sur le tourisme résultant des dépenses supplémentaires des visiteurs.

Figure 3.10 Empreinte économique totale des frais imposés par des tiers — effets directs, indirects, induits et catalytiques



Remarque : les valeurs présentées excluent les impacts économiques plus larges (productivité, recettes publiques, commerce).
Source : Oxera.

Comme le montrent les résultats, la réduction des frais imposés par des tiers génère une activité économique substantielle en abaissant les tarifs et en augmentant le trafic passagers dans tous les cas examinés. Dans le cas 2 : Suède, les impacts directs, indirects, induits et catalytiques combinés du tourisme génèrent environ 8,7 milliards de dollars de PIB et soutiennent 86 000 emplois dans l'économie canadienne, tandis que le cas 4 illustre l'impact potentiel maximal si tous les frais analysés étaient supprimés.

Pour mettre ces chiffres en contexte, l'impact de 8,7 milliards de dollars sur le PIB dans le cas 2 : Suède équivaut à environ 570 dollars par ménage s'il est réparti entre les 15,3 millions de ménages canadiens⁴⁶.



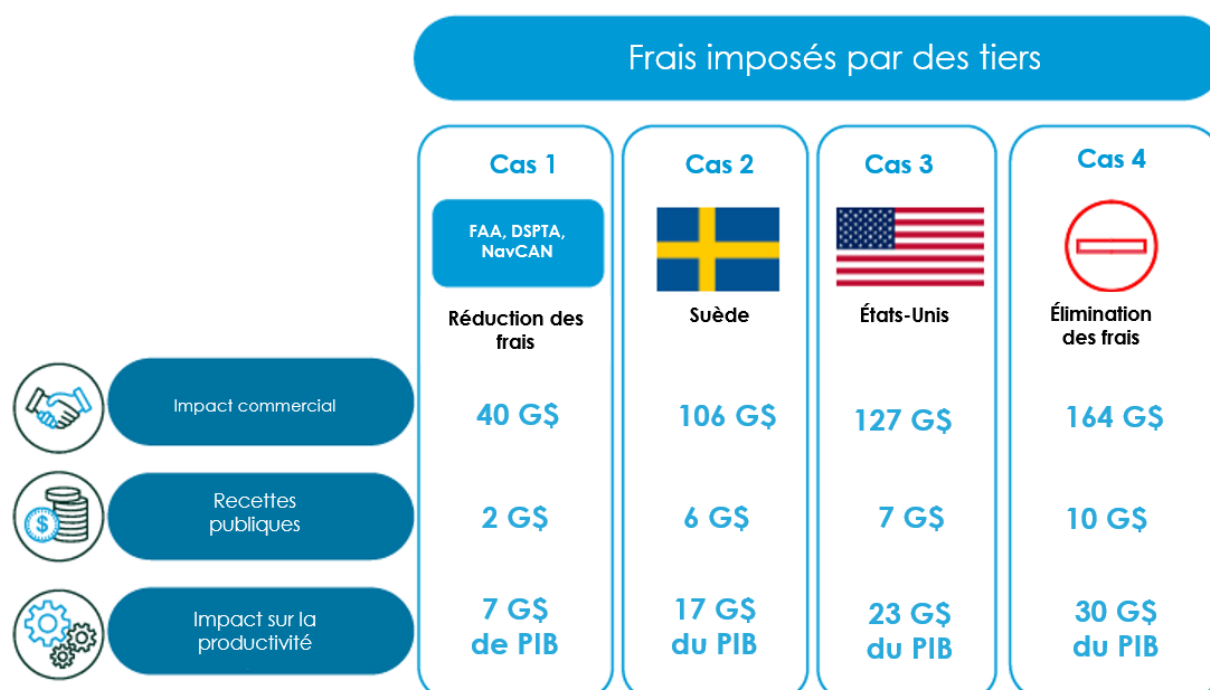
⁴⁶ GlobalData (2021), « Total des ménages au Canada (2010-2021, en millions) ».

Au-delà de l'empreinte économique de l'augmentation de l'activité aérienne et du tourisme, les réductions de frais génèrent des avantages économiques plus larges par le biais d'un certain nombre de canaux supplémentaires : les effets sur la productivité résultant d'une meilleure mobilité de la main-d'œuvre et d'un meilleur échange de connaissances; les effets sur les recettes publiques qui compensent les pertes de recettes directes par des recettes fiscales plus élevées provenant de l'augmentation de l'activité économique; et les effets sur le commerce résultant d'une meilleure connectivité des entreprises et d'un meilleur accès aux marchés.

La figure 3.11 ci-dessous présente les impacts économiques plus larges dans ces cas, en montrant les impacts commerciaux, les recettes publiques et la productivité.

Bien que les impacts présentés ne soient pas cumulatifs en raison du risque de double comptage, les gains de productivité pour l'économie nationale peuvent être considérés comme une limite supérieure des avantages pris en compte dans cette évaluation. Par exemple, l'impact sur la productivité de 17 milliards de dollars serait indicatif des avantages totaux attendus dans le Cas 2 : Suède.

Figure 3.11 Impacts économiques plus larges des frais imposés par des tiers



Source : Oxera.

4 Règlement sur la protection des passagers aériens : contexte

4.1 Introduction

Le régime canadien RPPA a été introduit en 2019 en vertu de la *Loi sur les transports au Canada* afin d'établir un cadre complet des droits des passagers sur les vols à destination, au départ et à l'intérieur du Canada. À l'époque, l'intention était que l'Office des transports du Canada (OTC) mette en œuvre et administre un ensemble clair, complet et cohérent de droits des passagers en définissant les exigences et les obligations des sociétés aériennes envers les passagers⁴⁷.

Cependant, le RPPA a créé un cadre réglementaire complexe, difficile à comprendre pour les passagers, qui a généré un nombre élevé de plaintes⁴⁸ et imposé aux sociétés aériennes des charges administratives bien supérieures aux estimations initiales du gouvernement⁴⁹. Cela se traduit directement par une augmentation des coûts d'exploitation des sociétés aériennes. Ces dernières peuvent réagir à cette augmentation des coûts de différentes manières, comme détaillé ci-dessous, chacune ayant un impact négatif sur la connectivité aérienne et l'activité économique.

- **Répercussion totale ou partielle sur les passagers** : lorsque les sociétés aériennes répercutent tout ou partie de l'augmentation des coûts sur les tarifs, la demande passagers diminue. La baisse du trafic peut réduire la rentabilité des liaisons, ce qui conduit les sociétés aériennes à réduire la fréquence des vols ou à supprimer certaines liaisons, en particulier sur les marchés plus petits ou éloignés où la demande est plus sensible aux prix.
- **Absorption des coûts** : lorsque la pression concurrentielle empêche les sociétés aériennes de répercuter (intégralement) les coûts, la rentabilité s'en trouve directement affectée. Cela peut entraîner une réduction des investissements dans de nouvelles liaisons, une diminution de la fréquence des services ou le retrait de certaines liaisons, les sociétés aériennes réaffectant leurs capacités à des marchés plus rentables.

Ces mécanismes sont illustrés dans la figure 4.1 ci-dessous.

⁴⁷ Voir Office des transports du Canada (2023), « [Faits saillants du règlement sur la protection des passagers aériens](#) ».

⁴⁸ En juin 2025, il a été rapporté que l'OTC avait un arriéré de plus de 85 000 plaintes, dont le traitement pourrait prendre plus de deux ans. Voir CBC (2025), « [Air travel complaints backlog could soar to 126,000 by 2028](#) », 23 juin.

⁴⁹ En réponse à la consultation de l'OTC sur son évaluation d'impact du régime RPPA, plusieurs sociétés aériennes canadiennes et représentants de l'industrie ont fait remarquer que les coûts estimés par l'OTC pour les sociétés aériennes, soit 2,75 \$ par passager, étaient largement sous-estimés et qu'ils sont jusqu'à dix fois plus élevés. Voir la section sur l'analyse coûts-avantages du document de l'OTC (non daté) intitulé « [Règlement sur la protection des passagers aériens - Résumé de l'étude d'impact de la réglementation](#) », section 12.

Figure 4.1 Mécanismes par lesquels le RPPA influe sur l'activité économique



Source : Oxera.

Dans la pratique, la réponse consistera probablement en une combinaison d'augmentation des tarifs aériens et de réduction des services, variant selon les liaisons et les conditions du marché, et en fonction de la dynamique concurrentielle. Quel que soit le canal de transmission, il en résulte un impact négatif sur la connectivité aérienne, qui finit par réduire l'activité économique.

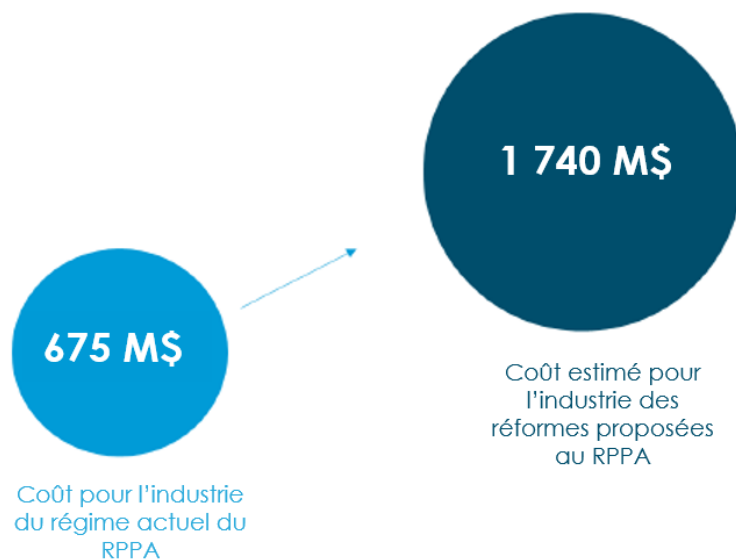
Le coût du régime RPPA pour les sociétés aériennes est considérable, comme l'illustre l'encadré 4.1.



Encadré 4.1 Estimation des coûts du RPPA et des coûts des modifications proposées

Afin d'estimer les coûts imposés par le régime RPPA actuel, nous avons obtenu des informations auprès des sociétés aériennes membres du CNLA sur tous les coûts qu'elles ont engagés pour se conformer au régime RPPA au cours de l'exercice 2023 (EF23).¹ Ces coûts ont ensuite été ajustés afin de refléter les dépenses qui auraient été engagées au cours de l'exercice 2025 (EF25) sur la base de la croissance du trafic depuis l'exercice EF23. Voir l'annexe A3 pour plus de détails.

Les sociétés aériennes membres du CNLA ont également fourni des données pour EF23 sur les causes profondes des retards et des annulations, ainsi que des projections sur l'augmentation des réclamations et des coûts dans le cadre du RPPA 2.0. Cela nous a permis de modéliser les coûts pour EF23 dans le cadre des modifications proposées, qui ont ensuite été extrapolés à EF25 sur la base de la croissance du trafic.



Dans cette section, nous examinons les répercussions économiques des coûts liés au RPPA en nous basant sur le même cadre d'analyse des effets directs, indirects, induits et catalytiques que celui utilisé pour l'analyse de la réduction des frais. Nous nous concentrons principalement sur les effets du RPPA sur la hausse des tarifs, mais nous présentons également une étude de cas analysant l'impact potentiel du RPPA sur la connectivité des liaisons régionales.

Nous présentons une analyse du régime RPPA existant et des réformes proposées pour ce régime (« RPPA 2.0 »). Le RPPA 2.0 n'ayant pas encore été mis en œuvre, les impacts estimés reflètent les coûts totaux (ou inconvénients) qui résulteraient de son introduction. Ces coûts sont calculés par rapport à un scénario de référence qui exclut totalement les coûts du RPPA. Cette approche garantit une base de comparaison cohérente entre le régime RPPA existant et le RPPA 2.0, car les deux sont évalués par rapport à la même base de référence sans RPPA.

Nous discutons en détail de la méthodologie et des résultats dans les sous-sections suivantes.

4.2 Aperçu du Règlement sur la protection des passagers aériens

4.2.1 Champ d'application du cadre réglementaire du RPPA

Le RPPA établit les obligations des sociétés aériennes envers les passagers sur les vols à destination, au départ et à l'intérieur du Canada, s'appliquant à la fois aux grands et aux petits transporteurs avec des exigences différenciées.

Le RPPA définit les responsabilités légales des transporteurs aériens dans divers aspects du transport aérien, telles que les retards sur le l'aire de trafic, les annulations et les refus d'embarquement.⁵¹ Il établit un système d'obligations à plusieurs niveaux en fonction de la cause de la perturbation, selon que celle-ci est : (i) indépendante de la volonté du transporteur (par exemple, les conditions météorologiques ou le contrôle du trafic aérien); (ii) indépendante de la volonté du transporteur, mais nécessaire pour des raisons de sécurité; et (iii) indépendante de la volonté du transporteur et non nécessaire pour des raisons de sécurité.

Chaque catégorie implique des obligations différentes, allant du simple réacheminement à la prise en charge complète des passagers (y compris les repas, l'hébergement et la modification de réservation) et à une compensation financière. Les niveaux de compensation varient généralement en fonction de la taille du transporteur et de la durée du retard⁵².

⁵⁰ Sociétés aériennes ayant transporté plus de 2 millions de passagers dans le monde au cours de chacune des deux années précédentes. Voir Gouvernement du Canada (2019), « [Règlement sur la protection des passagers aériens](#) ».

⁵¹ Il comprend également des règles relatives aux sièges pour les enfants de moins de 14 ans, à l'indemnisation des bagages et à la publicité sur les tarifs aériens afin de garantir la transparence pour les passagers.

⁵² Pour les grands transporteurs, l'indemnisation varie entre 400 dollars pour les retards de trois à six heures, 700 dollars pour les retards de six à neuf heures et 1 000 \$ pour les retards de neuf heures ou plus. Les niveaux d'indemnisation sont moins élevés pour les petits transporteurs, soit 125 \$ pour les retards de trois à six heures, 250 \$ pour les retards de six à neuf heures et 500 \$ pour les retards plus longs. En cas de refus d'embarquement involontaire, l'indemnisation varie entre 900 \$ et 2 400 dollars.

4.2.2 Impact du régime RPPA sur les coûts des sociétés aériennes

Le RPPA impose plusieurs catégories de coûts aux sociétés aériennes, comme suit.

- **Les coûts d'indemnisation directe** comprennent les paiements en espèces versés aux passagers pour les retards, les annulations et les refus d'embarquement qui relèvent du contrôle des sociétés aériennes⁵³.
- **Les normes relatives aux frais de traitement** comprennent la fourniture de repas, de rafraîchissements, d'hébergement et de transport pendant les retards et à la suite d'annulations. Ces coûts peuvent augmenter considérablement en cas de retards prolongés ou lorsqu'un grand nombre de passagers sont touchés simultanément.
- **Les frais de modification de réservation et de réacheminement** découlent de l'obligation d'organiser un autre voyage, souvent via des sociétés aériennes concurrentes, ce qui peut impliquer l'achat de billets au prix courant à court terme.
- **Les frais administratifs et de conformité** comprennent le temps consacré par le personnel au traitement des réclamations, les systèmes de suivi et de traitement des indemnités, les activités de conformité juridique et réglementaire, ainsi que la réponse aux plaintes déposées auprès de l'OTC.
- **Des coûts d'ajustement opérationnel** peuvent survenir lorsque les sociétés aériennes modifient leurs horaires, augmentent les marges de sécurité ou modifient leurs réseaux afin de réduire leur exposition aux obligations d'indemnisation.

La complexité de l'attribution des causes dans les perturbations multifactorielles crée une incertitude pour les sociétés aériennes dans l'estimation des coûts liés au RPPA.

4.2.3 Modifications proposées au RPPA : RPPA 2.0

En décembre 2024, le gouvernement canadien a publié des propositions de modification de la *Loi sur les transports au Canada* (RPPA 2.0).⁵⁴ Les principaux changements proposés comprennent l'indemnisation obligatoire pour toutes les perturbations de vol (à l'exception de circonstances exceptionnelles strictement définies), l'élargissement des définitions des circonstances exceptionnelles, l'obligation de modification de réservation sur le prochain vol disponible, le renforcement des exigences en matière de sièges pour enfants et l'augmentation des pénalités maximales de 25 000 \$ à 250 000 \$ par infraction.

⁵³ Ces coûts peuvent être considérables. Lors des récentes interruptions de travail dans le secteur aérien canadien, les sociétés aériennes ont dû verser collectivement des dizaines de millions de dollars en indemnités, car les grèves du personnel aérien sont considérées comme relevant du contrôle des sociétés aériennes en vertu du RPPA. Par exemple, les perspectives de bénéfices d'Air Canada pour 2025 ont été revues à la baisse en raison de l'impact de la grève du personnel de cabine, qui pourrait coûter jusqu'à 375 millions de dollars, en partie à cause des remboursements et des indemnités versés aux clients. Financial Post (2025), « [Air Canada cuts outlook after cabin crew strike cost \\$375 million](#) », 25 septembre.

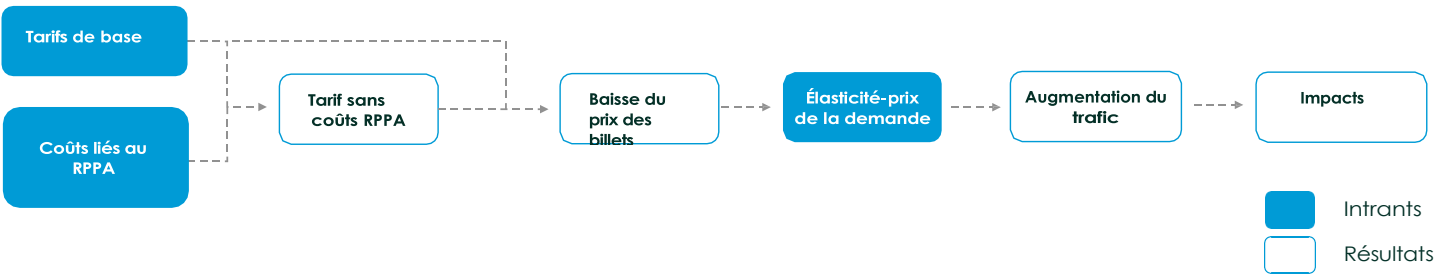
⁵⁴ Voir Gouvernement du Canada (2024), « [Les modifications proposées au RPPA ont été publiées dans la Partie I de la Gazette du Canada pour consultation](#) », 21 décembre.

L'élargissement du champ d'application de l'obligation d'indemnisation, combiné à une moindre clarté de certaines dispositions⁵⁵, devrait entraîner une augmentation des coûts d'indemnisation directs et des charges administratives liées à la conformité.

4.3 Incidence du RPPA sur les tarifs et le trafic

Cette section décrit notre méthodologie pour estimer l'impact économique des coûts liés au RPPA sur le secteur du transport aérien canadien. Nous prenons d'abord en compte les coûts liés au RPPA engagés par les sociétés aériennes, avant de modéliser la manière dont ces coûts sont répercutés sur les passagers par le biais d'une augmentation des tarifs, l'impact de cette augmentation sur la demande des passagers et, enfin, les répercussions économiques de cette baisse de la demande. La figure 4.2 ci-dessous donne un aperçu de l'approche, que nous décrivons ensuite en détail.

Figure 4.2 Approche pour la modélisation des impacts économiques



Source : Oxera.

Les sous-sections suivantes présentent l'analyse des impacts sur les tarifs et les effets correspondants sur le trafic. La section 5 présente ensuite les impacts économiques qui en résultent.

4.3.1 Étape 1 : Impact tarifaire du RPPA

Comme pour l'analyse des frais imposés par des tiers, nous utilisons les données relatives au trafic et aux tarifs de base pour 2024 couvrant toutes les paires de destinations pour les vols à destination et au départ du Canada⁵⁶.

⁵⁵ Telles que les obligations pour les vols « qui sont ou sont susceptibles d'être retardés » et les passagers qui « manquent ou sont susceptibles de manquer » leur correspondance.

⁵⁶ Les données ont été obtenues à partir de la base de données sur le trafic aérien Cirium. Ces données détaillent les paires d'aéroports pour chaque O/D, le transporteur concerné et les volumes de passagers sur différents segments de marché.

Nous avons obtenu des informations auprès des sociétés aériennes membres du CNLA sur tous les coûts qu'elles ont engagés au cours de l'exercice 2023 (EF23) pour se conformer au régime RPPA.^{57,58,59} Ces coûts ont ensuite été ajustés pour refléter les dépenses qui auraient été engagées au cours de l'exercice 2025 (EF25) sur la base de la croissance du trafic depuis EF23.

Les sociétés aériennes membres du CNLA ont également fourni des données pour EF23 sur les causes profondes des retards et des annulations, ainsi que des projections sur l'augmentation des réclamations et des coûts dans le cadre du RPPA 2.0.⁶⁰ Cela nous a permis de modéliser les coûts pour EF23 dans le cadre des modifications proposées, puis de les extrapoler à EF25 sur la base de la croissance du trafic depuis EF23.

Les coûts dans le cadre des régimes RPPA existant et proposé ont ensuite été exprimés pour un trajet aller simple par passager pour chaque société aérienne membre du CNLA. Pour les non-membres du CNLA, nous avons utilisé la moyenne pondérée des coûts liés au RPPA des sociétés aériennes membres du CNLA comme approximation des coûts engagés par les autres transporteurs dans le cadre des régimes RPPA existant et proposé.

Afin de refléter l'incertitude entourant la manière dont les sociétés aériennes répercutent les coûts liés au RPPA sur les tarifs, nous avons modélisé la part de ces coûts par passager dans les tarifs aller simple O/D selon deux hypothèses de répercussion : 50 % et 100 %⁶¹. Cela nous a permis d'estimer la part des tarifs de base pouvant être attribuée aux coûts liés au RPPA (c'est-à-dire la composante RPPA du tarif). Nous avons ensuite retiré ces coûts des données relatives aux tarifs de base au niveau O/D, en fonction de la société aérienne exploitant chaque liaison et en appliquant l'hypothèse de répercussion pertinente.

⁵⁷ L'exercice 2023 correspond à la période la plus récente pour laquelle les coûts liés au RPPA ont été finalisés (c'est-à-dire qu'il ne reste aucune dette en suspens).

⁵⁸ Ces coûts comprennent les indemnités directes pour les retards, les annulations, les refus d'embarquement et les remboursements de billets; les dépenses liées aux bons d'échange et au remboursement des frais d'hébergement à l'hôtel, de repas et de transport résultant de perturbations; les frais administratifs liés au traitement des demandes d'indemnisation (y compris les procédures de recouvrement auprès de l'OTC); et les coûts de modification de réservation de vols auprès des sociétés aériennes partenaires.

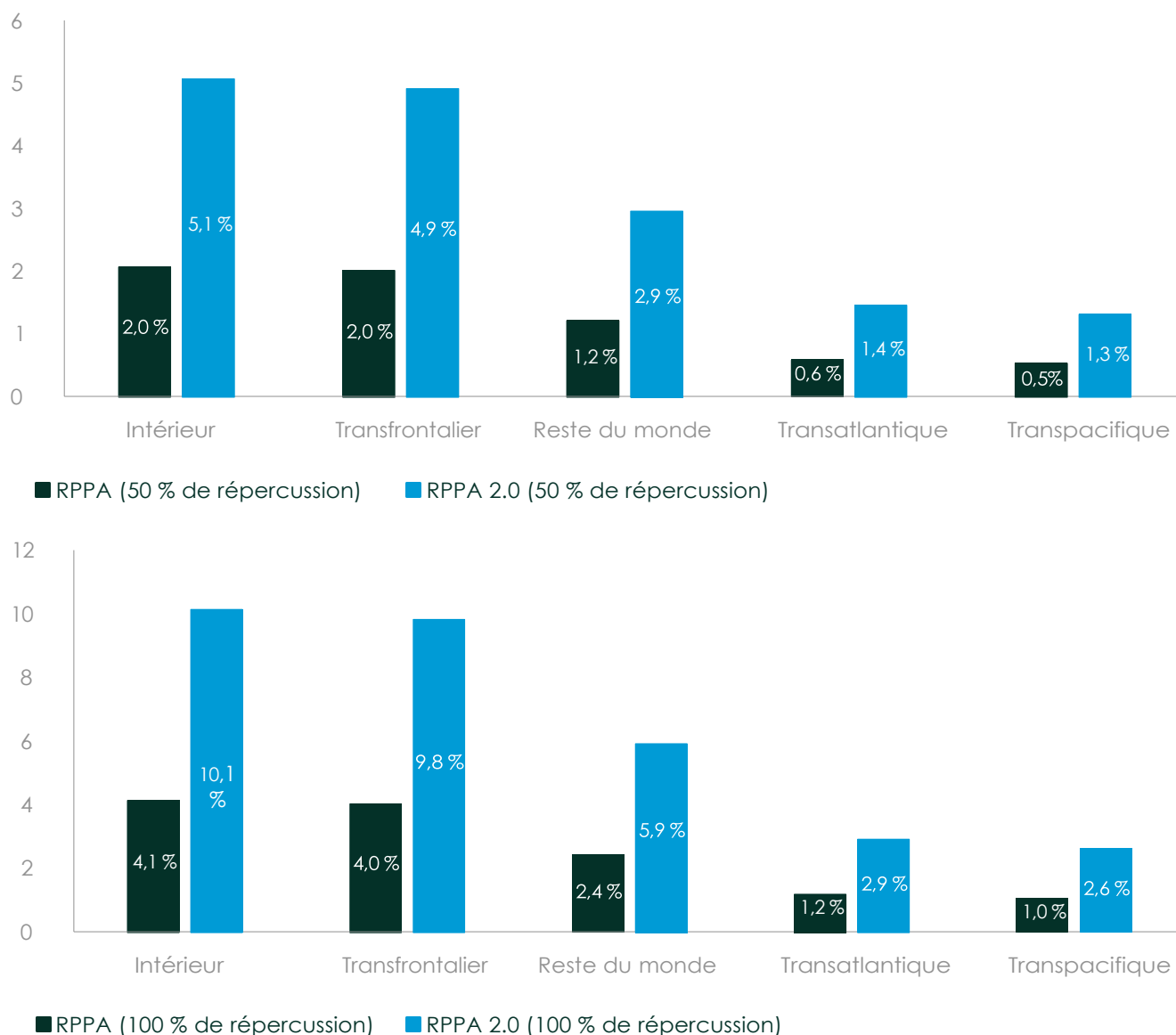
⁵⁹ Ces coûts représentaient les dépenses directes liées aux réclamations RPPA et à leur traitement au cours de l'exercice 2023. Cependant, les sociétés aériennes peuvent également engager des coûts initiaux liés à la réduction des réclamations RPPA et à la rationalisation du traitement des réclamations. Par souci de simplicité, nous avons exclu ces coûts supplémentaires de notre analyse, ce qui signifie que notre estimation de l'impact du RPPA sur les tarifs est probablement prudente.

⁶⁰ Les causes profondes comprenaient les entretiens imprévus, les événements météorologiques et d'autres facteurs opérationnels. Les sociétés aériennes ont projeté l'impact des modifications proposées au RPPA sur le volume des réclamations et les coûts associés.

⁶¹ Les marchés sur lesquels opèrent les sociétés aériennes sont généralement considérés comme concurrentiels, avec un certain niveau de concentration et de différenciation des services. En supposant que la demande de services aériens soit linéaire et que la répercussion varie selon les liaisons en fonction du niveau de concurrence sur une liaison, la répercussion des coûts liés au RPPA (en tant que choc de coûts à l'échelle du secteur) devrait se situer entre 50 % (liaisons monopolistiques) et 100 % (liaisons plus concurrentielles). Voir, par exemple, Koopmans, C. et Lieshout, R. (2016), « Changements de coûts des sociétés aériennes: À quel point sont-ils transmis aux passagers? », *Journal of Air Transport Management*, 53, pp. 1-11.

La figure 4.3 ci-dessous présente des statistiques sommaires sur la réduction des tarifs modélisée dans chaque scénario, ventilées selon cinq segments de marché : intérieur, transfrontalier, transatlantique, transpacifique et reste du monde. Pour les estimations RPPA 2.0 présentées dans la figure, nous calculons les tarifs attendus en supposant que le RPPA 2.0 soit mis en œuvre, sur la base des estimations de coûts fournies par les sociétés aériennes membres du CNLA et de la méthodologie décrite ci-dessus. Les variations tarifaires illustrées représentent donc l'augmentation des tarifs qui se produirait si le RPPA 2.0 était mis en œuvre.

Figure 4.3 Variation des tarifs dans le cadre des régimes RPPA actuel et modifié, par segment de marché par rapport au scénario de référence



Remarque : Les tarifs sont calculés comme la moyenne pondérée des itinéraires au sein de chaque segment, en utilisant le nombre de passagers dans ce segment comme pondération.

Source : Analyse Oxera.

Comme démontré ci-dessus, la réduction de ces coûts contribuerait à rendre les voyages aériens plus abordables pour les Canadiens, ce qui permettrait aux familles de rester en contact, aux étudiants de se rendre dans leurs établissements d'enseignement et aux entreprises de communiquer avec leurs clients et partenaires dans d'autres régions.

L'encadré 4.2 ci-dessous présente l'incidence des coûts liés au RPPA sur les tarifs d'entrée de gamme (plutôt que sur les tarifs moyens utilisés dans l'analyse ci-dessus). Ces tarifs sont souvent achetés par les passagers les plus sensibles aux prix, mais les sociétés aériennes ont du mal à les fixer de manière compétitive, en partie à cause des coûts liés au RPPA qu'elles doivent absorber.



Encadré 4.2

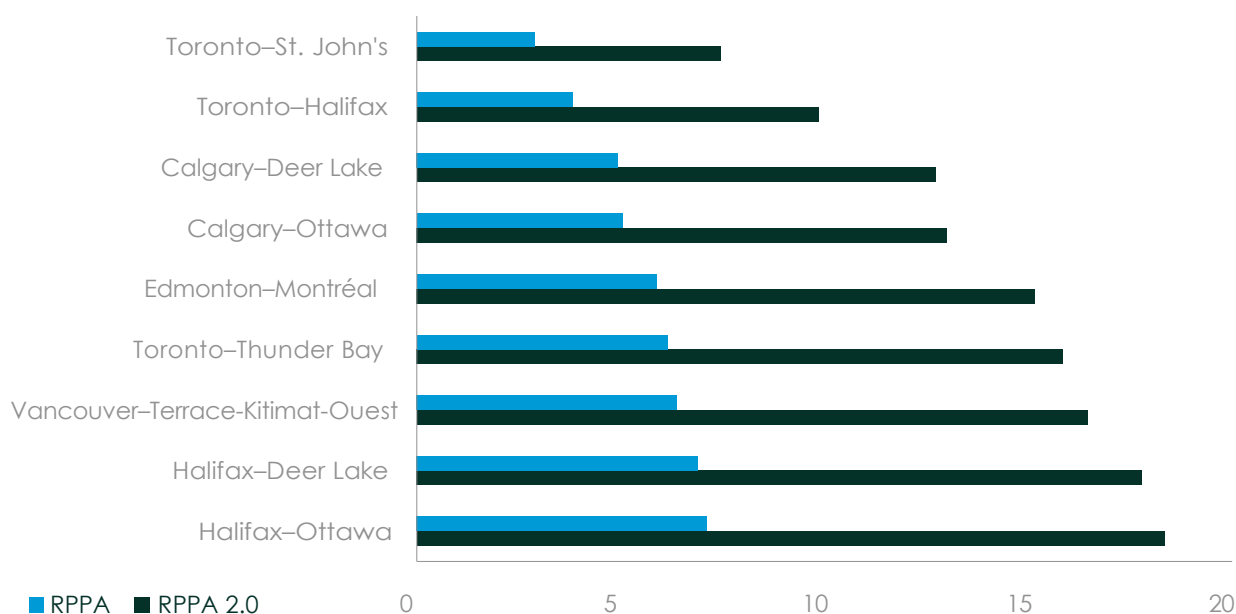
Impact du RPPA sur les tarifs de classe économique d'entrée de gamme

Comme expliqué précédemment, les coûts liés au RPPA sont engagés par les sociétés aériennes et peuvent être répercutés sur les passagers par le biais des tarifs aériens. Alors que la figure 4.3 montre l'impact des coûts liés au RPPA sur le tarif moyen (classe économique et classe affaires), nous présentons ci-dessous une illustration de la contribution du RPPA à partir d'un échantillon de tarifs de classe économique d'entrée de gamme sur les liaisons intérieures.

Le graphique ci-dessous présente la proportion du tarif de base (défini comme le tarif de la société aérienne hors frais imposés par des tiers) des billets de classe économique d'entrée de gamme attribuable aux coûts liés au RPPA. Cette analyse porte sur certaines liaisons intérieures, conformément à celles présentées dans la figure 2.4. Les résultats indiquent qu'en moyenne, plus de 5 % du tarif de base reflète ces coûts.

De plus, la figure 4.4 met en évidence les implications de la réforme RPPA 2.0 proposée, qui devrait imposer des coûts supplémentaires importants aux sociétés aériennes. Selon ces propositions, le RPPA 2.0 pourrait représenter jusqu'à 18 % du tarif de base de classe économique d'entrée de gamme.

Figure 4.4 Proportion du tarif de base d'entrée de gamme attribuable au RPPA



Remarque : Les estimations d'Oxera concernant les coûts liés au RPPA sont basées sur une moyenne pondérée des estimations de coûts liés au RPPA par billet fournies par les membres du CNLA. Ces coûts liés au RPPA par billet représentent une moyenne calculée à partir de l'ensemble du réseau de liaisons exploitées par les transporteurs et ne sont pas spécifiques aux liaisons individuelles indiquées. Les coûts liés au RPPA étant généralement inclus dans le tarif de base, ils sont séparés du reste du tarif de base dans l'analyse présentée.

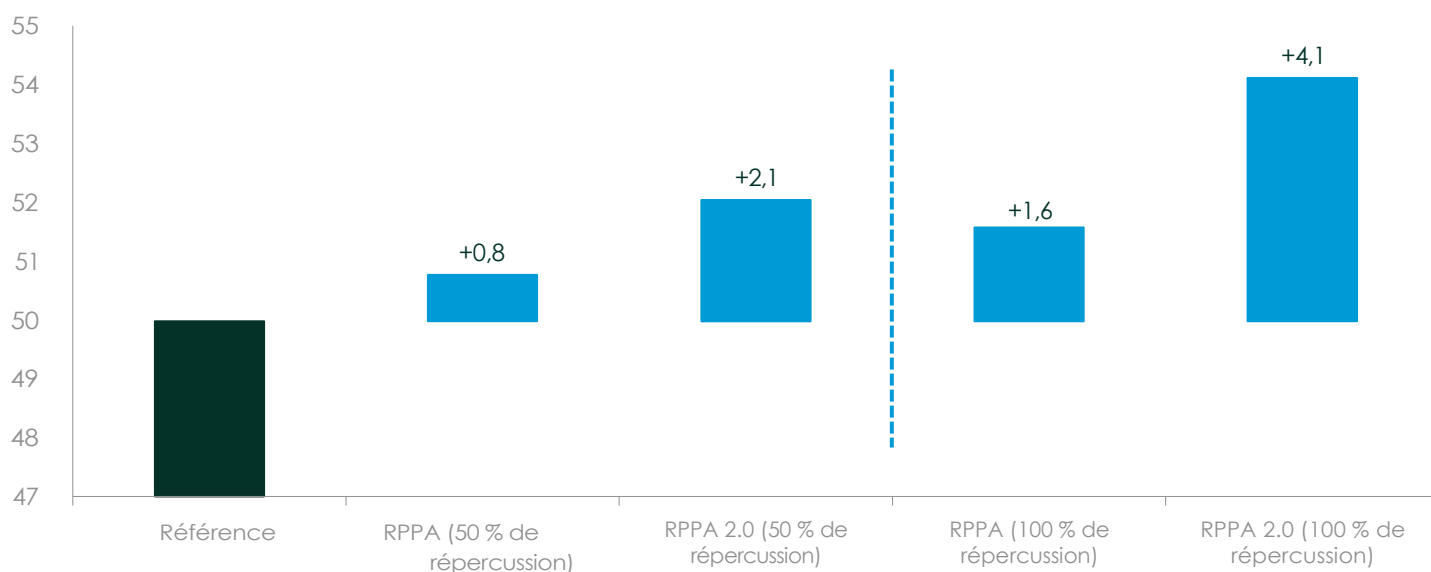
Source : Oxera.

4.3.2 Étape 2 : Impact du RPPA sur le trafic

Dans un deuxième temps, nous évaluons dans quelle mesure les réductions tarifaires estimées ci-dessus devraient stimuler la demande supplémentaire de passagers. Cette analyse applique la même méthodologie et les mêmes élasticités-prix que celles décrites à la section 2.4.2.

La figure 4.5 montre l'impact estimé du RPPA sur le trafic dans le cadre actuel du RPPA et dans le cadre du RPPA 2.0, pour tous les segments du marché. Pour le scénario RPPA 2.0, nous calculons d'abord les niveaux de trafic attendus en supposant que le RPPA 2.0 soit mis en œuvre, avec des hypothèses de répercussion de 50 % et 100 %. L'augmentation du trafic illustrée représente donc la réduction du trafic qui se produirait si le RPPA 2.0 était mis en œuvre et si les tarifs augmentaient en conséquence.

Figure 4.5 Impact total potentiel sur le trafic de la réduction des coûts liés au RPPA, par régime RPPA et hypothèse de répercussion (mppa)



Remarque : Les chiffres correspondent au nombre estimé de passagers aller-retour, qui a été calculé en prenant la moitié du nombre de passagers déclaré pour chaque paire O/D.

Source : Oxera.

Dans la section suivante, nous présentons les impacts économiques associés à ce trafic supplémentaire potentiel.

5 Impacts économiques du Règlement sur la protection des passagers aériens

5.1 Introduction

Cette section présente l'impact potentiel total sur l'activité économique associé à ce qui suit :

- (i) le régime RPPA actuel;
- (ii) la mise en œuvre des modifications proposées au RPPA (RPPA 2.0).

Notre analyse rend compte d'un large éventail d'avantages économiques exprimés en avantages monétaires, en contributions au PIB et en emplois ETP dans le secteur du transport aérien et dans l'économie canadienne en général. La portée des avantages économiques évalués est la même que celle examinée à la section 3 du présent rapport et est expliquée plus en détail ci-dessous.

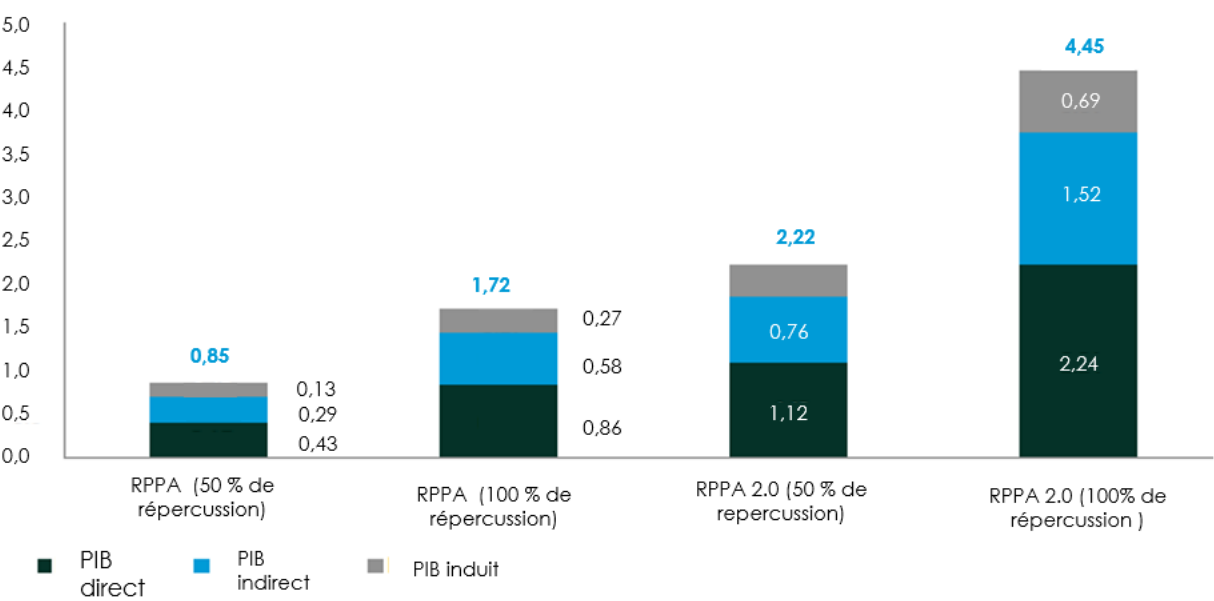
Pour le scénario RPPA 2.0, nous estimons les répercussions sur les tarifs et le trafic en supposant que le RPPA 2.0 a été pleinement mis en œuvre (avec un transfert de 50 % et de 100 %), comme détaillé à la section 4.3. Notre analyse présentée dans le reste de cette section estime donc les coûts économiques si le RPPA 2.0 était mis en œuvre.

5.2 Empreintes directes, indirectes et induites

Cette section présente nos estimations de l'activité économique affectée par les coûts liés au RPPA, sur la base des scénarios présentés à la section 4.3. Elle évalue les empreintes économiques directes, indirectes et induites associées à la baisse du trafic aérien due aux coûts supplémentaires imposés par le RPPA. Les chiffres ci-dessous résument ces empreintes pour chaque scénario analysé.

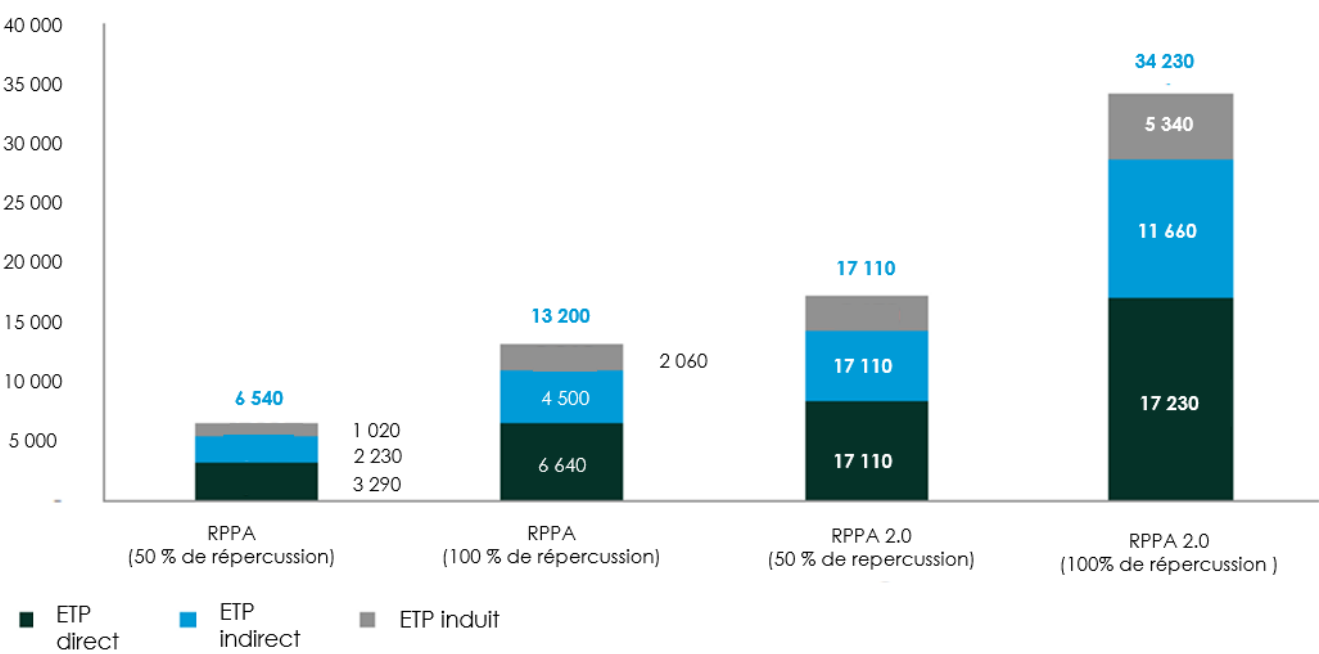
Si les coûts liés au RPPA étaient réduits, cela se traduirait par une baisse des tarifs, une augmentation du trafic aérien et, en fin de compte, une augmentation potentielle comprise entre 0,85 et 4,45 milliards de dollars de PIB, ainsi que la création de 6 540 à 34 230 emplois supplémentaires.

Figure 5.1 Empreinte directe, indirecte et induite sur le PIB de la réduction des coûts liés au RPPA (en milliards de dollars)



Remarque : les chiffres du PIB sont présentés en prix de 2024. Source : Oxera.

Figure 5.2 Empreinte directe, indirecte et induite sur l'emploi de la réduction des coûts liés au RPPA (ETP)

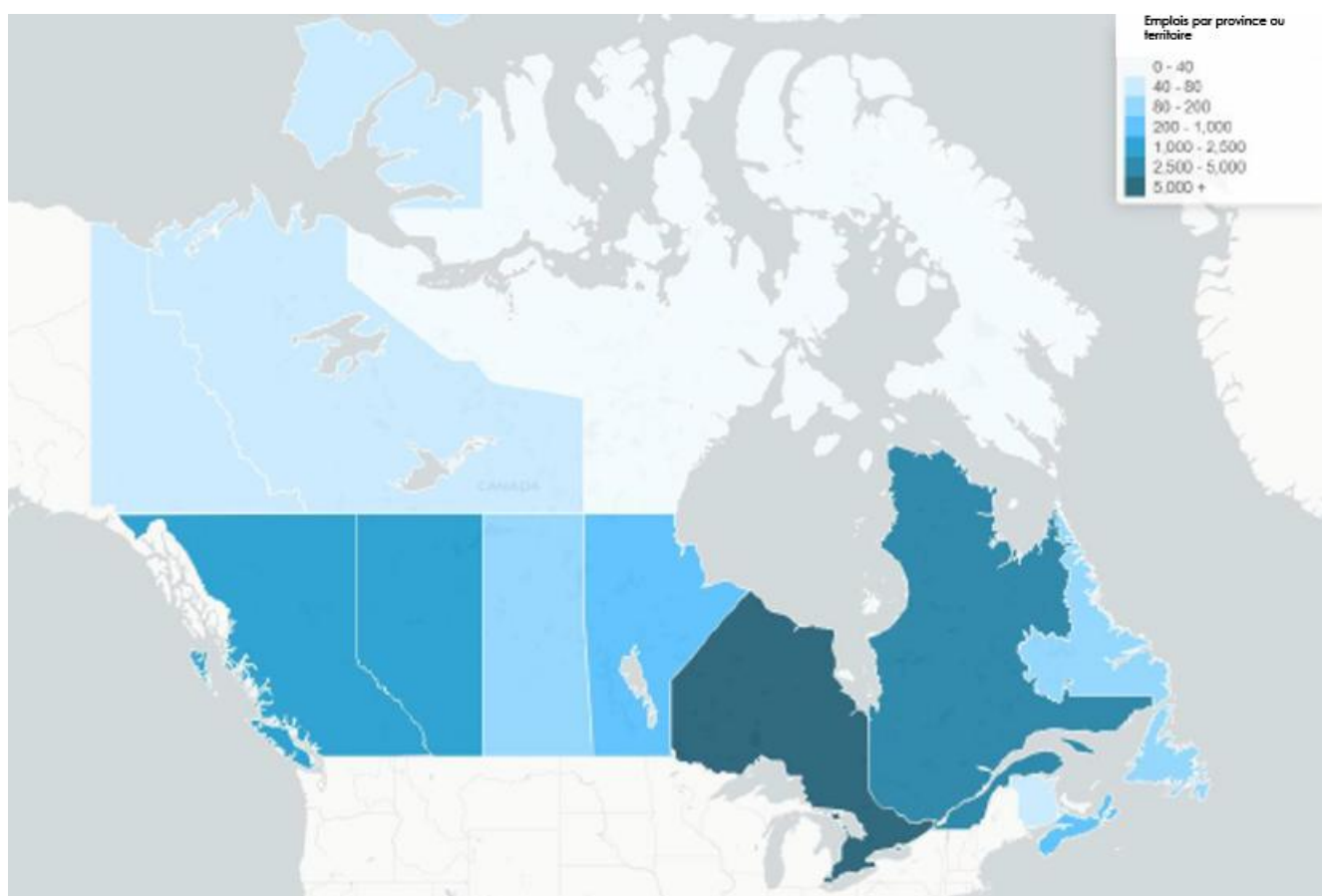


Remarque : Les chiffres de l'emploi sont arrondis à la dizaine d'ETP la plus proche. Source : Oxera.

Sur l'empreinte économique totale présentée ci-dessus, environ 91 % de l'impact sur le PIB est concentré en Alberta, au Québec, en Ontario et en Colombie-Britannique. Cela reflète le volume de trafic aérien nettement plus élevé dans ces provinces par rapport au reste du pays. Néanmoins, toutes les provinces et tous les territoires bénéficient d'une réduction des coûts liés au RPPA. Bien que les petites provinces génèrent des impacts absolus moins importants en raison de leur trafic moins dense, les gains sont significatifs, d'autant plus que l'amélioration de la compétitivité des coûts renforce la connectivité régionale et soutient la viabilité des liaisons desservant les petites communautés.

La figure 5.3 illustre la répartition géographique de l'empreinte potentielle sur l'emploi associée à la réduction des coûts liés au RPPA dans le cadre du régime actuel. Des détails supplémentaires sur les estimations de l'empreinte économique par province et territoire sont fournis à l'annexe A6.

Figure 5.3 Empreinte sur l'emploi associée à la réduction des coûts liés au RPPA dans le cadre du régime actuel



Remarque : La carte illustre le nombre total d'ETP soutenus par les canaux directs, indirects et induits à la suite de la réduction des coûts liés au RPPA. Ces chiffres supposent une répercussion totale des coûts. Comme l'indique la légende (coin supérieur droit), les zones plus foncées indiquent que davantage d'emplois sont créés dans une province ou un territoire donné. L'ensemble complet des estimations d'impact pour les ETP par province et territoire est présenté à l'annexe A6.

Afin d'illustrer davantage l'impact potentiel du régime RPPA sur les liaisons desservant les petites collectivités, nous avons réalisé une étude de cas axée sur la connectivité régionale, présentée dans l'encadré 5.1.



Encadré 5.1 Empreinte économique du RPPA sur la connectivité régionale

Dans le cadre de notre analyse, nous examinons l'impact potentiel de la réduction des coûts du RPPA sur les vols au départ et à destination des aéroports canadiens de classe 2 et 3 (par exemple Charlottetown ou Fort McMurray), c'est-à-dire les aéroports régionaux et les petits aéroports canadiens⁶². Dans cette étude de cas, nous avons pris en compte tous les vols au départ et à destination de ces aéroports, y compris les vols intérieurs entre les aéroports de classe 1 et ces aéroports, ainsi que tous les vols internationaux au départ et à destination de ces aéroports. Cette analyse vise à saisir l'impact potentiel du régime RPPA (régime actuel avec répercussion à 100 %) sur la demande régionale et l'économie locale.

L'impact économique du RPPA sur la connectivité régionale indique qu'une réduction des coûts du RPPA pourrait potentiellement générer :

- **412 millions de dollars de PIB** en termes d'empreinte économique, dont 208 millions de dollars de PIB direct, 141 millions de dollars de PIB indirect et 64 millions de dollars de PIB induit;
- **3 200 emplois ETP**, dont 1 600 ETP directs, 1 100 ETP indirects et 500 ETP induits.

Source : Oxera.

5.3 Impact catalyseur sur le tourisme

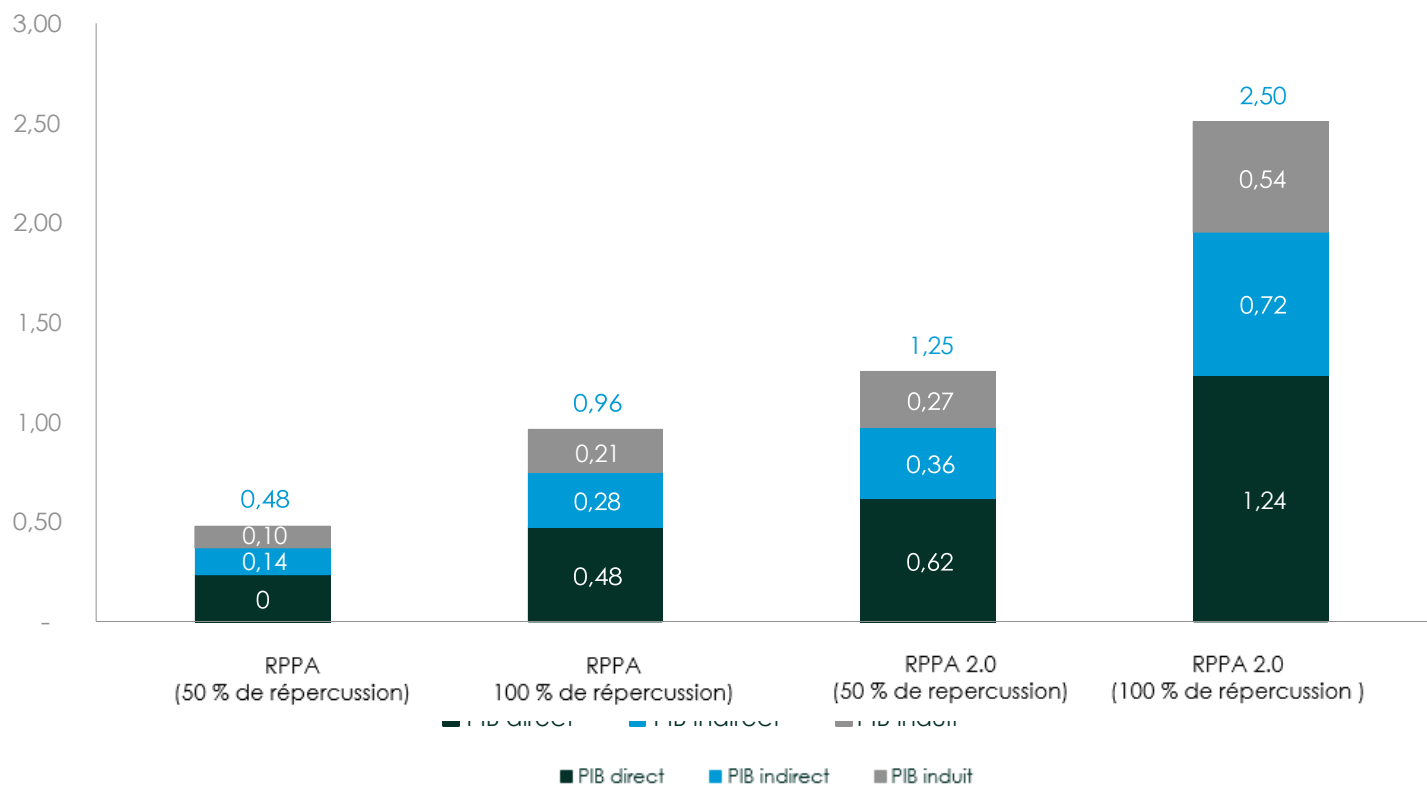
L'effet catalyseur désigne l'activité économique supplémentaire générée dans l'ensemble de l'économie canadienne par l'augmentation du trafic aérien due à la baisse des tarifs résultant de la réduction des coûts liés au RPPA.

Comme indiqué à la section 3.3, le transport aérien permet aux visiteurs d'atteindre des destinations partout au Canada, ce qui peut soutenir de manière significative les économies locales. Par conséquent, l'activité touristique soutient considérablement l'emploi et un large éventail d'entreprises locales dans de multiples secteurs.

⁶² Les aéroports de classe 2 sont les aéroports canadiens énumérés à l'annexe 2 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* de 2012. Ces aéroports présentent une ou plusieurs des caractéristiques suivantes : un trafic annuel de passagers supérieur à 200 000 personnes; un potentiel de menace/risque moyen; le fait que l'aéroport principal se trouve dans une capitale provinciale/territoriale; ou le fait qu'il y ait une escale pour les vols internationaux à destination d'aéroports de classe 1 ou 2. Les aéroports de classe 3 sont énumérés à l'annexe 3 du *Règlement canadien sur la sûreté aérienne* de 2012. Pour obtenir la liste des aéroports classés comme aéroports de classe 1, classe 2 et classe 3, consultez le [Règlement canadien sur la sûreté aérienne, 2012](#) :

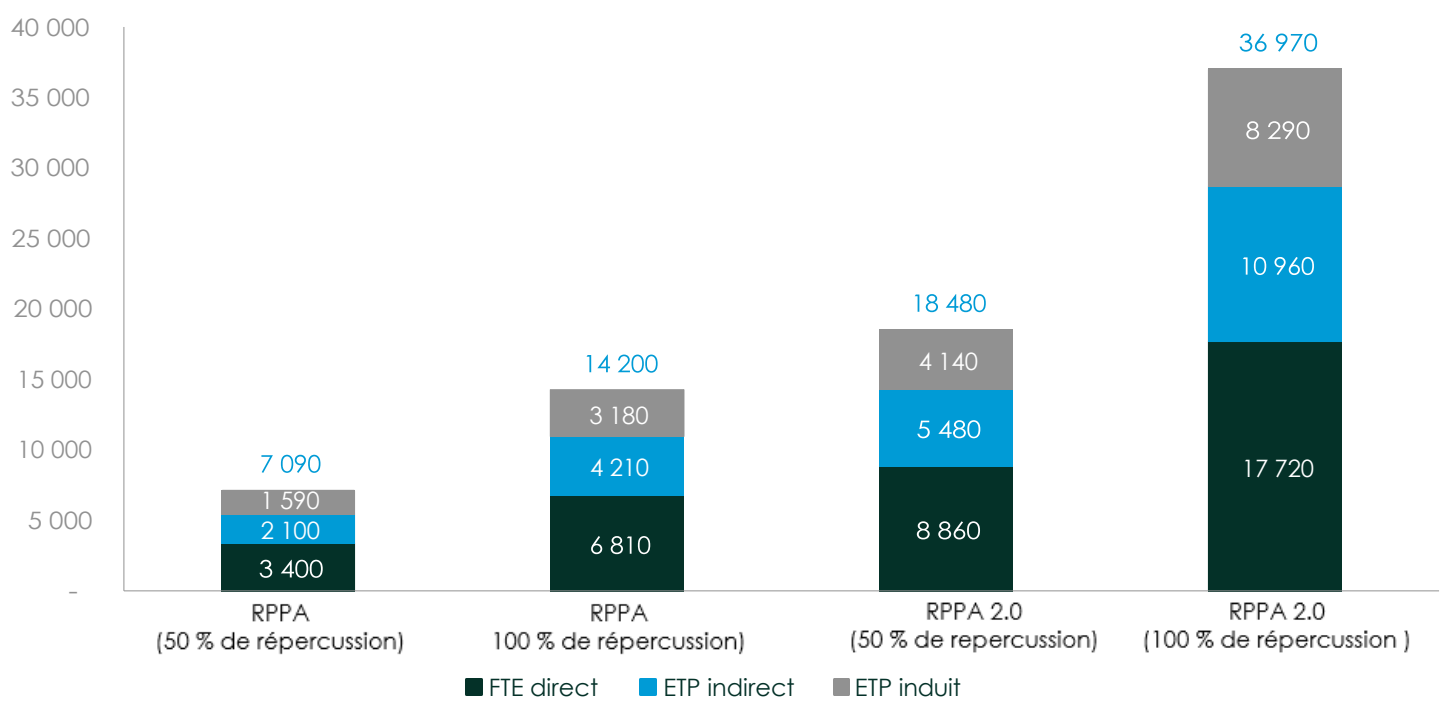
Les figures 5.4 et 5.5 ci-dessous illustrent l'empreinte économique potentielle (directe, indirecte et induite) du tourisme qui résulterait de la réduction des coûts liés au RPPA dans chaque scénario. Dans l'ensemble, le tourisme supplémentaire soutenu devrait générer entre 7 090 et 36 970 emplois et contribuer entre 0,48 et 2,50 milliards de dollars au PIB du Canada. Ces estimations reflètent une part importante de l'effet catalyseur de la réduction des coûts liés au RPPA, bien que d'autres avantages catalyseurs soient quantifiés dans la section 5.4 ci-dessous.

Figure 5.4 Empreinte directe, indirecte et induite du tourisme sur le PIB associée à la réduction des coûts liés au RPPA (en milliards de dollars)



Remarque : Les chiffres du PIB sont présentés en prix de 2024. Les estimations d'impact ventilées par province et territoire canadien sont présentées à l'annexe A6.
Source : Oxera.

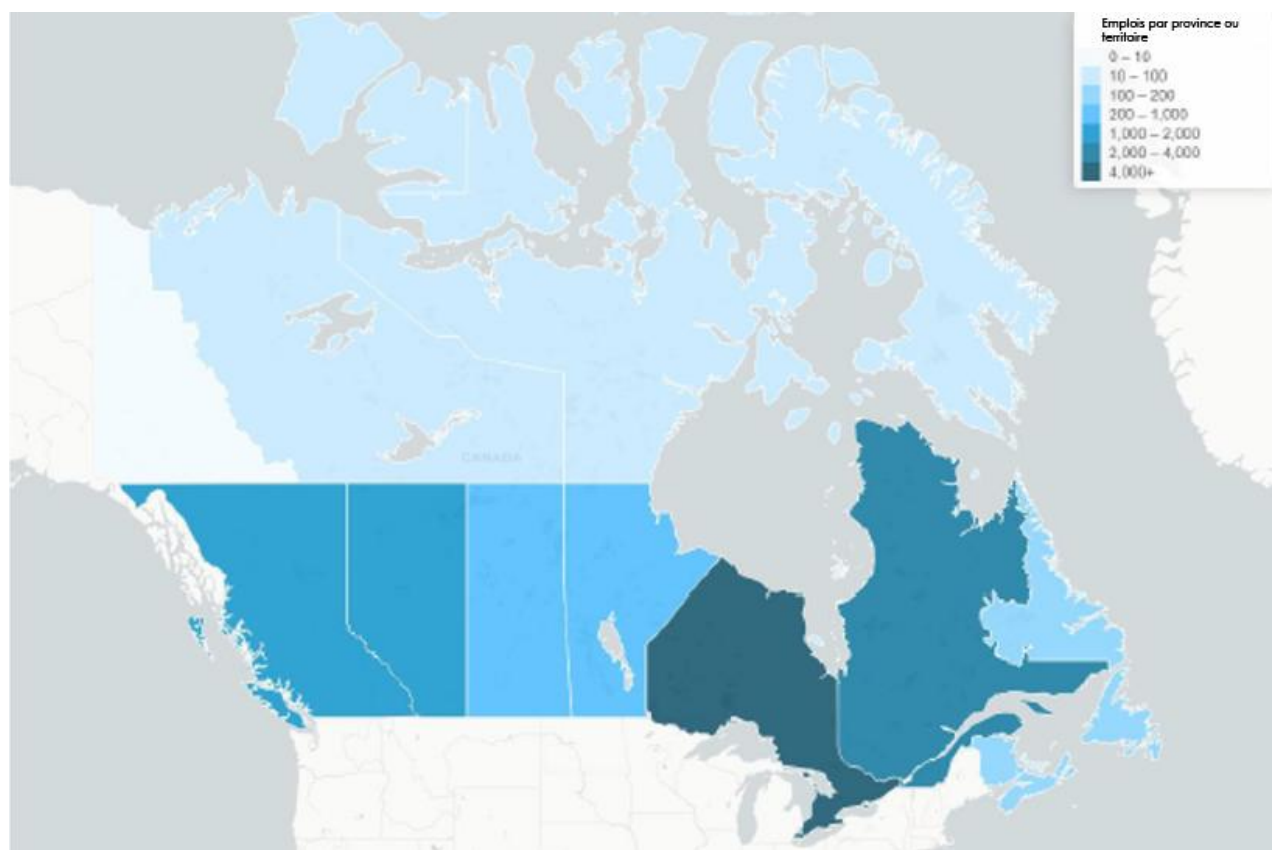
Figure 5.5 Empreinte directe, indirecte et induite du tourisme associée à la réduction des coûts liés au RPPA (ETP)



Remarque : Les chiffres relatifs à l'emploi sont arrondis à la dizaine d'ETP la plus proche. Les estimations de l'impact ventilées par province et territoire canadien sont présentées à l'annexe A6.
Source : Oxera.

La figure 5.6 ci-dessous présente la répartition géographique des emplois potentiels dans le secteur du tourisme qui seraient soutenus par la réduction des coûts liés au RPPA.

Figure 5.6 Empreinte de l'emploi dans le secteur du tourisme soutenu par la réduction des coûts liés au RPPA



Remarque : La carte illustre le nombre total d'ETP associés au tourisme par le biais des canaux directs, indirects et induits qui pourraient potentiellement être soutenus par la réduction des coûts du RPPA. Ces chiffres supposent une répercussion totale des coûts. Comme l'indique la légende (coin supérieur droit), les zones plus foncées indiquent que davantage d'emplois sont créés dans une province ou un territoire donné. Les estimations d'impact ventilées par province et territoire canadien sont présentées à l'annexe A6.

Toutes les provinces devraient bénéficier de ces changements, car l'amélioration de la connectivité régionale renforcera l'accessibilité et créera des opportunités économiques dans tout le pays, y compris dans les petits marchés qui sont actuellement confrontés à des obstacles plus importants en matière de transport aérien. Par exemple, en Nouvelle-Écosse, nous estimons que les impacts du Cas 2 entraîneraient une augmentation de 13 % des emplois catalytiques. Toutefois, comme pour les estimations précédentes, l'impact est particulièrement concentré dans les provinces où le trafic aérien et le tourisme occupent une place importante dans l'économie, telles que l'Alberta, le Québec, la Colombie-Britannique et l'Ontario, qui représentent ensemble 90 % de l'emploi total généré par le tourisme.

Pour illustrer davantage l'impact potentiel du régime RPPA sur les liaisons desservant les petites collectivités, voir l'étude de cas présentée dans l'encadré 5.2 ci-dessous.



Encadré 5.2 Empreinte touristique catalytique du RPPA sur la connectivité régionale

Comme dans l'encadré 5.1, cette analyse examine l'incidence potentielle de la réduction des coûts liés au RPPA sur les vols au départ ou à destination des aéroports canadiens de classe 2 et 3 (p. ex. Charlottetown ou Fort McMurray)⁶³. Dans cette étude de cas, nous avons pris en compte tous les vols au départ ou à destination de ces aéroports, y compris les vols intérieurs entre les aéroports de classe 1 et ces aéroports, ainsi que tous les vols internationaux au départ ou à destination de ces aéroports. Cette analyse vise à saisir l'incidence potentielle du RPPA (régime actuel avec répercussion à 100 %) sur la demande de transport régional et l'économie locale.

L'impact économique potentiel associé à la réduction des coûts liés au RPPA sur la connectivité régionale est le suivant :

- **255 millions de dollars de PIB** généré par l'empreinte touristique catalytique, dont 126 millions de dollars de PIB direct, 73 millions de dollars de PIB indirect et 56 millions de dollars de PIB induit.
- **3 800 emplois ETP catalytiques**, dont 1 800 ETP directs, 1 100 ETP indirects et 800 ETP induits.

Source : Oxera.

5.4 Impacts économiques plus larges

5.4.1 Aperçu

Comme indiqué à la section 3.4, les avantages économiques découlant de l'amélioration de la connectivité aérienne vont au-delà des secteurs du transport aérien et du tourisme. L'amélioration de l'accessibilité génère des gains de productivité, soutient le commerce international, attire les investissements étrangers et crée des possibilités d'emploi dans l'ensemble de l'économie canadienne.

Dans les sous-sections suivantes, nous examinons les canaux par lesquels la réduction des coûts liés au RPPA et l'augmentation du trafic aérien qui en résulte peuvent générer des impacts économiques plus larges au Canada, et nous quantifions ces impacts⁶⁴. Toutefois, lorsqu'on interprète ces impacts plus larges, il est important de noter qu'ils ne peuvent être ajoutés aux impacts déjà estimés, ni additionnés, car cela risquerait d'entraîner un double comptage.

⁶³ Pour la liste des aéroports classés comme aéroports de classe 1, 2 et 3, veuillez consulter le *Règlement sur la sûreté aérienne du Canada* de 2012, disponible ici : <https://laws.justice.gc.ca/fra/reglements/DORS-2011-318/>⁶⁴ La méthodologie utilisée est présentée à l'annexe A7.

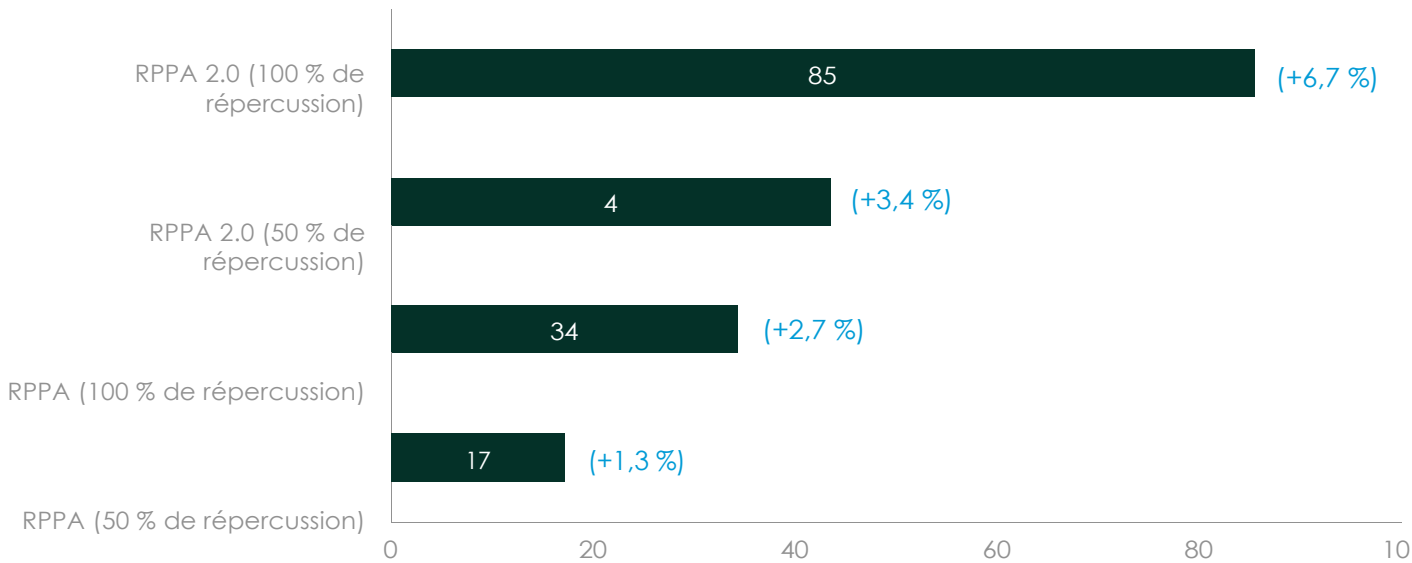
5.4.2 Impacts sur le commerce

L'amélioration de la connectivité aérienne favorise le commerce international et les investissements directs étrangers en facilitant les relations commerciales et l'accès aux marchés. Comme indiqué à la section 3.4.2, le commerce international est rendu possible par la circulation des personnes et des marchandises. Une augmentation de la connectivité déclenchée par la baisse des coûts des sociétés aériennes et des tarifs pourrait donc rendre les entreprises canadiennes plus compétitives et stimuler le commerce. De plus, bien que nous ne mesurons pas les impacts sur les investissements directs étrangers en raison de l'absence d'une méthodologie solide, les mêmes canaux économiques qui génèrent des avantages commerciaux généreraient également des avantages en matière d'IDE pour l'économie canadienne.

La figure 5.7 ci-dessous présente les impacts estimés sur le commerce pour chaque scénario de réduction des frais liés au RPPA. Les modifications apportées à ce régime entraîneraient une augmentation du commerce total du Canada (exportations et importations) comprise entre 17 et 85 milliards de dollars (soit une augmentation pouvant atteindre 6,7 % par rapport au niveau du commerce canadien en 2024).

Il est important de noter que cette augmentation du commerce ne représente pas en soi un PIB supplémentaire, mais sert plutôt d'indicateur d'un meilleur accès des entreprises aux marchés internationaux, d'une meilleure connectivité de la chaîne d'approvisionnement et de relations commerciales plus solides, autant de facteurs qui génèrent des avantages économiques et des gains de bien-être.

Figure 5.7 Impact sur la valeur totale des échanges commerciaux : variation en pourcentage par rapport à la valeur totale des échanges commerciaux du Canada en 2024 (en milliards de dollars)



Remarque : chiffres arrondis au milliard de dollars près.
Source : Oxera.

5.4.3 Impacts sur la productivité

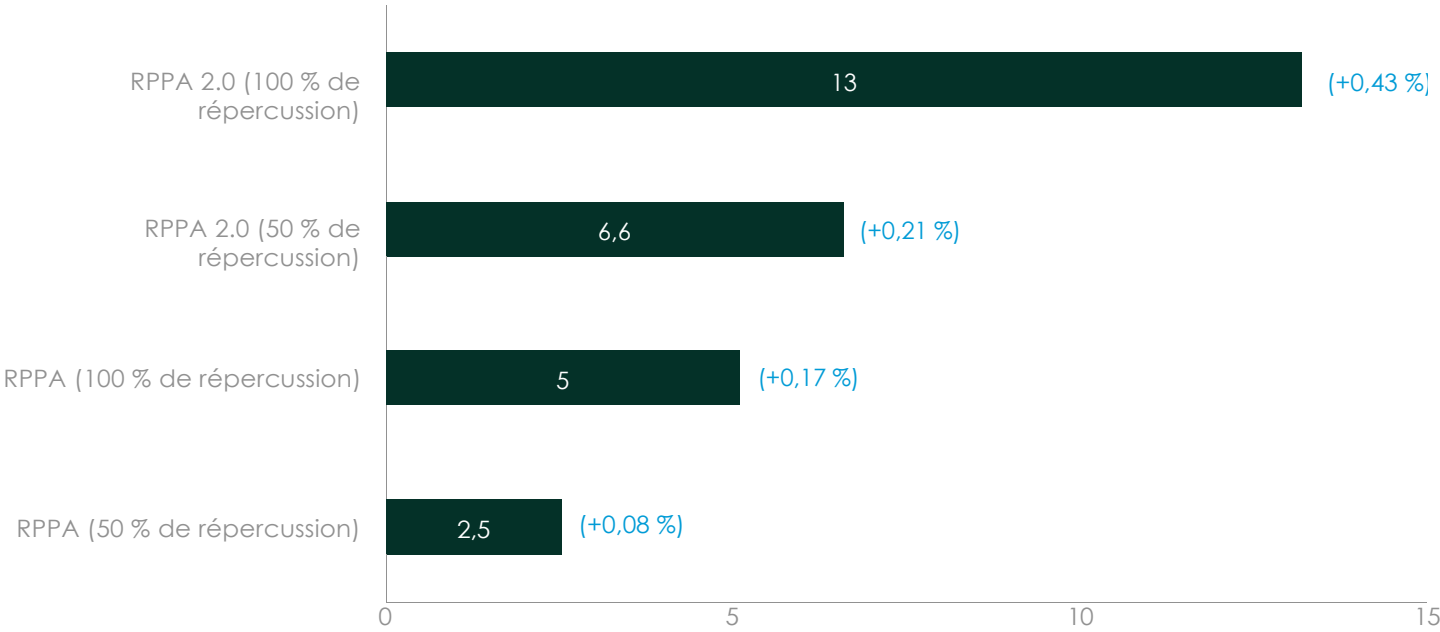
En élargissant l'accès aux marchés, aux ressources et aux talents, l'aviation favorise les effets d'« agglomération » qui facilitent l'intensification des activités de recherche, la diversité de la base industrielle et le renforcement de la croissance économique⁶⁵.

Les impacts sur la productivité sont estimés à l'aide d'une approche macroéconomique qui s'appuie sur la littérature existante établissant un lien entre l'amélioration de la connectivité et la croissance du PIB. Toutefois, comme expliqué précédemment, cette estimation doit être interprétée séparément des autres chiffres d'impact présentés dans ce rapport, car elle peut implicitement intégrer des éléments liés à l'empreinte économique, aux effets catalyseurs du tourisme et aux impacts sur le commerce.

La figure 5.8 ci-dessous présente les impacts estimés sur la productivité, mesurés en termes de PIB supplémentaire, pour chaque scénario de réduction des frais liés au RPPA. Les résultats indiquent que l'impact potentiel total de la réduction des coûts liés au RPPA pourrait varier entre 2,5 et 13,2 milliards de dollars (soit une augmentation du PIB pouvant atteindre 0,43 %), selon le scénario analysé.

⁶⁵ Aitbihiouali et al. (2020).

Figure 5.8 Variation potentielle du PIB due aux effets sur la productivité (en milliards de dollars)



Remarque : Ces estimations représentent l'impact économique total qui pourrait être associé à la réduction des coûts liés au RPPA.

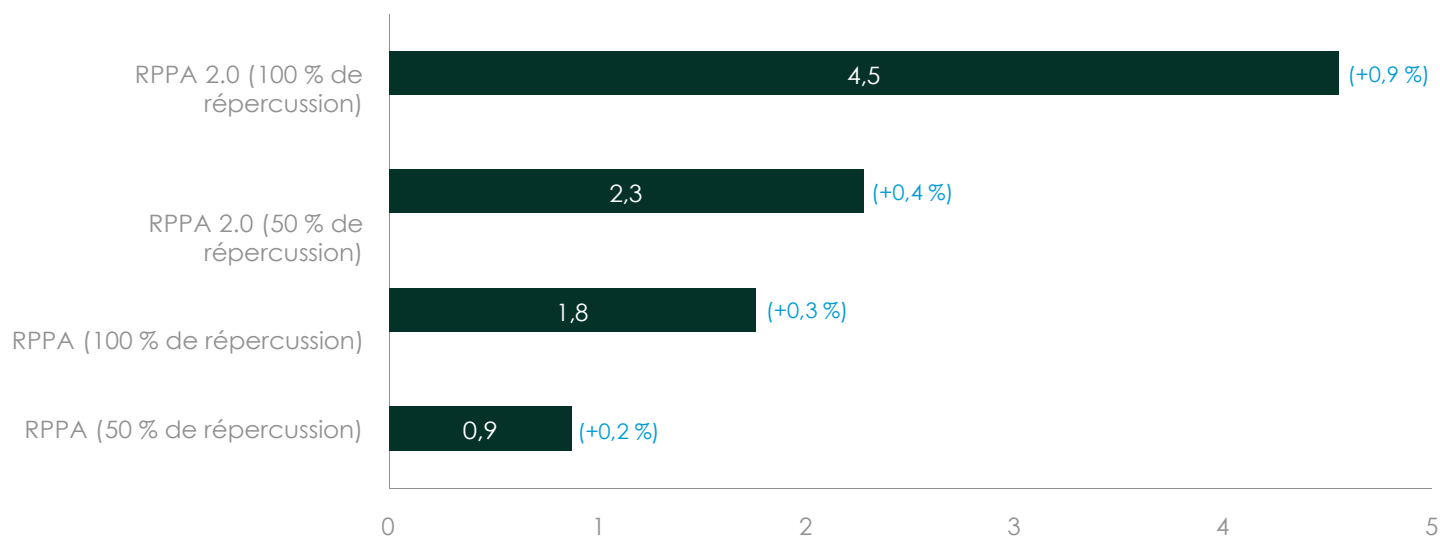
Source : Statistique Canada (2025), « Produit intérieur brut, basé sur les dépenses, Canada, trimestriel », novembre. Élasticités d'impact tirées de Aitbihiouali et al. (2020).

5.4.4 Incidences sur les recettes publiques

La réduction des coûts liés au RPPA aura également une incidence sur les recettes publiques. Les gains de productivité quantifiés dans la sous-section précédente génèrent des recettes fiscales supplémentaires, car l'augmentation du PIB par employé se traduit par une hausse des salaires (soumis à l'impôt sur le revenu des particuliers) et des bénéfices des entreprises (soumis à l'impôt sur les sociétés). L'activité économique plus générale génère également des recettes fiscales provenant de la consommation grâce à l'augmentation du tourisme et des dépenses des entreprises.

La figure 5.9 ci-dessous présente l'impact potentiel sur les recettes publiques pour chaque scénario. Ces modifications du régime du RPPA augmenteraient les recettes publiques du Canada de 0,9 à 4,5 milliards de dollars (soit une augmentation pouvant atteindre près de 1 %).

Figure 5.9 Changement potentiel des recettes publiques grâce aux effets sur la productivité (en milliards de dollars)



Remarque : Les augmentations en pourcentage sont présentées en proportion des recettes du gouvernement fédéral, qui s'élevaient à 511 milliards de dollars dans le rapport financier annuel 2024-2025.

Source : Service des Finances Canada (2025), « Rapport financier annuel du gouvernement du Canada 2024-2025 », novembre.

5.5 Conclusion

Cette section a évalué l'impact économique potentiel des réductions des coûts liés au RPPA afin d'illustrer ce qui pourrait être réalisé : des voyages aériens plus abordables, une demande accrue pour les voyages aériens et des retombées économiques plus importantes à travers le Canada.

La figure ci-dessous présente les impacts économiques totaux pour l'ensemble des scénarios, en combinant les effets directs, indirects et induits d'une activité aérienne accrue avec les impacts catalytiques sur le tourisme résultant des dépenses supplémentaires des visiteurs.

Figure 5.10 Résumé des impacts modélisés de la réduction des coûts liés au RPPA

Catégorie	RPPA	RPPA 2.0
Tarif	-3 %	-8 %
Trafic	+3 %	+9 %
PIB	2,7 G\$	7 G\$
Emploi	27 k emplois	71 k emplois

Remarque : Les valeurs présentées correspondent au scénario de 100 % de répercussion.
Source : Oxera.

La réduction des coûts liés au RPPA pourrait générer une activité économique importante grâce à la baisse des tarifs et à l'augmentation du trafic passagers. Que ce soit par la réduction des coûts liés au RPPA existant ou par la suppression des coûts du RPPA 2.0, les impacts économiques quantifiés peuvent être significatifs. Par exemple, dans le scénario où les coûts liés au régime RPPA sont réduits, les impacts directs, indirects, induits et catalytiques combinés sur le tourisme génèrent environ 2,7 milliards de dollars de PIB et soutiennent 27 000 emplois dans l'ensemble de l'économie canadienne.

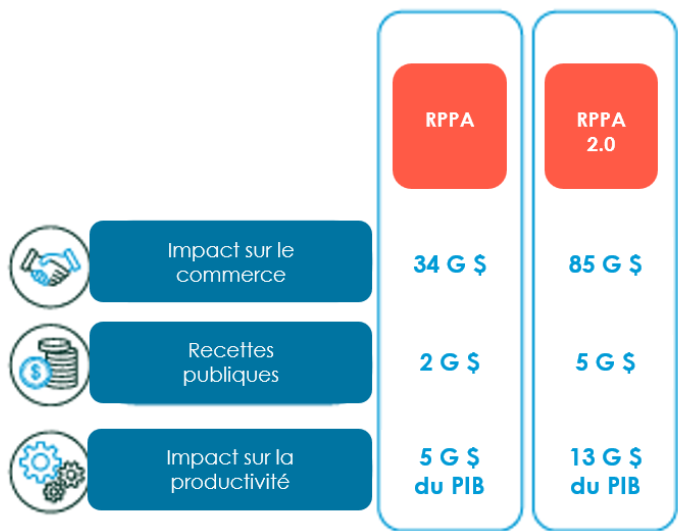
Pour replacer ces chiffres dans leur contexte, l'impact de 2,7 milliards de dollars sur le PIB équivaut à environ 175 dollars par ménage s'il est réparti de manière égale entre les 15,3 millions de ménages du Canada. ⁶⁶



Impacts économiques plus larges

Outre l'empreinte économique directe liée à l'augmentation de l'activité aérienne et du tourisme, la réduction des coûts liés au RPPA pourrait générer des avantages économiques plus larges par le biais de trois canaux supplémentaires : les impacts sur la productivité, les impacts sur les recettes publiques et les impacts sur le commerce. Bien que les impacts présentés ne soient pas cumulatifs en raison du risque de double comptage, les gains de productivité pour l'économie nationale peuvent être considérés comme une limite supérieure des avantages pris en compte dans cette évaluation. Par exemple, l'impact de 5 milliards de dollars sur la productivité serait indicatif de l'avantage maximal attendu dans le cadre d'une réduction des coûts actuels liés au RPPA.

Figure 5.11 Impacts économiques plus larges de la réduction des coûts liés au RPPA



Remarque : Les valeurs présentées correspondent au scénario de répercussion à 100 %.
Source : Oxera.

⁶⁶ GlobalData (2021), « Total des ménages au Canada (2010-2021, en millions) ».

A1 Aperçu des cas de réduction des redevances

La présente annexe expose les raisons qui justifient chaque cas de réduction des frais analysé dans le présent rapport. Ces cas ont pour but d'explorer divers scénarios de réduction des frais imposés par des tiers dans les aéroports canadiens, allant de réductions modérées basées sur les niveaux historiques à des réformes fondées sur des comparateurs internationaux, en passant par des réformes plus ambitieuses.

Ces cas visent à démontrer les gains économiques potentiels découlant d'une réduction du coût des voyages aériens au Canada, sans préjuger des mesures fiscales spécifiques ou des compromis budgétaires nécessaires pour atteindre cet objectif. L'adoption de l'un ou l'autre de ces cas dépendra en fin de compte de choix politiques plus larges et de réformes structurelles du cadre de financement de l'aviation au Canada.

Cas 1 : Retour aux frais de 2019

Le Cas 1 évalue une réduction modérée de certains frais imposés par des tiers, en se basant sur les frais historiques. Plus précisément, il envisage des réductions des FAA, du DSPTA et des SNA. Le tableau A1.1 présente la réduction des frais imposés par des tiers reflétée dans ce cas, ainsi que la justification.

Tableau A1.1 Réduction proposée des frais imposés par des tiers dans le Cas 1

Frais	Réduction proposée	Justification
DSPTA	30 %	Les niveaux du DSPTA sont restés inchangés entre 2008 et mai 2024, date à laquelle ils ont augmenté de 32,9 % dans les segments national, transfrontalier et international ⁶⁷ . Une réduction de 30 % permettrait donc de ramener le droit à son niveau d'avant 2024, qui était à l'époque (c'est-à-dire avant la COVID-19 en 2019) suffisant pour financer les opérations de sûreté aérienne pour un volume de trafic passagers comparable aux niveaux actuels. D'un point de vue opérationnel, cela pourrait être réalisé grâce à une meilleure rentabilité des opérations de sûreté ou à des mécanismes de financement autres pour les services de sûreté, comme ceux utilisés dans certaines autres juridictions.

⁶⁷ Site Web du gouvernement du Canada, « [Tableau A5 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien \(DSPTA\), 2002-2023](#) ».

Frais	Réduction proposée	Justification
FAA	25 % pour les aéroports de classe 1 ⁶⁸ ; 15 % pour les autres aéroports	Ces réductions sont estimées en fonction de la proportion des FAA représentée par les obligations de loyer aéroportuaire à l'égard du gouvernement fédéral. En moyenne, les aéroports de classe 1 consacrent actuellement l'équivalent d'environ 25 % de leurs recettes FAA au loyer, tandis que les autres aéroports y consacrent environ 15 %. ⁶⁸ D'un point de vue financier, une hypothétique suppression ou réduction des loyers aéroportuaires réduirait les besoins de revenus des aéroports dans ces proportions, ce qui permettrait de réduire d'autant les FAA tout en maintenant les niveaux actuels d'investissement dans les infrastructures et d'exploitation. Les aéroports de classe 1 engageant des charges locatives absolues et proportionnelles plus élevées, cela se traduit par des réductions potentielles plus importantes des FAA dans ces aéroports.
NAV CANADA	20 %	Entre 2019 et 2024, les redevances de NAV CANADA ont augmenté d'environ 23 %. Une réduction de 20 % ramènerait les redevances à des niveaux proches de ceux de 2019, qui étaient suffisants pour financer les services de navigation aérienne à des volumes de trafic passagers comparables aux niveaux actuels.

Remarque : Aéroports de Toronto (YYZ), Montréal (YUL), Calgary (YYC), Edmonton (YEG), Halifax (YHZ), Winnipeg (YWG), Ottawa (YOW) et Vancouver (YVR).

Source : Analyse d'Oxera basée sur des discussions avec les sociétés aériennes membres du CNLA, les états financiers des aéroports canadiens, NAV CANADA (2019), « NAV CANADA annonce des changements aux frais de service à la clientèle », août; NAV CANADA (2020), « Avis de révision des frais de service », mai; et site Web du gouvernement du Canada, « [Tableau A5 : Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien \(DSPTA\)](#), 2002-2023 », consulté en novembre 2025.

Cas 2 : Suède

Le cas 2 examine les frais prélevés en Suède, un pays européen présentant des similitudes avec le Canada (par exemple, un marché aérien intérieur important en raison du manque de moyens autres au transport aérien) qui constitue un comparateur utile pour évaluer d'autres approches en matière de frais liés au transport aérien⁶⁹.

Notre analyse se concentre sur les frais suivants imposés par des tiers : la redevance de sûreté aérienne, qui correspond au DSPTA en Suède; une composante équivalente aux FAA dérivée du total des frais aéroportuaires; et les redevances SNA imposées par le FSNA suédois.

Le tableau A1.2 présente les frais suédois utilisés dans le présent cas.

⁶⁸ Analyse d'Oxera basée sur les états financiers des aéroports canadiens.

⁶⁹ Il existe néanmoins d'importantes différences contextuelles. Le marché aérien suédois s'inscrit dans le cadre plus large du système aérien européen, avec des cadres réglementaires, des structures de marché et des facteurs de coûts.

Tableau A1.2 Frais imposés par des tiers en Suède

	Valeur (\$)	Méthodologie
Droit de sécurité	6,79 par passager au départ	Prélevé directement auprès des sociétés aériennes par l'Agence suédoise des transports (Transportstyrelsen) afin de couvrir les coûts liés aux contrôles de sécurité des passagers et des bagages dans les aéroports. Les sociétés aériennes répercutent ce coût sur les passagers via le prix des billets.
Équivalent FAA (dépenses d'investissement en capital des redevances aéroportuaires)	5,5 par passager au départ	La Suède ne prélève pas de redevance explicite par passager équivalente aux FAA canadiens. Au lieu de cela, les dépenses d'investissement (CAPEX) et les dépenses d'exploitation (OPEX) des aéroports sont toutes deux financées par le total des redevances aéronautiques prélevées sur les sociétés aériennes. Pour obtenir une valeur équivalente aux FAA, nous isolons la part des dépenses d'investissement dans les coûts aéroportuaires totaux à partir des états financiers de Swedavia pour 2019 et 2022-2024. La composante investissement représente en moyenne 25 % des coûts aéroportuaires totaux (calculés comme l'amortissement plus le rendement du capital d'exploitation en tant que proportion des coûts totaux).¹
Redevances de navigation aérienne	Inchangées	La Suède perçoit des redevances SNA par l'intermédiaire de son FSNA, similaires à celles de NAV CANADA, mais selon une structure tarifaire différente. Dans ce cas, ces redevances sont maintenues aux niveaux canadiens plutôt que d'être modélisées séparément. Le Canada et la Suède appliquent tous deux une approche fondée sur le principe de l'utilisateur-payeur et du recouvrement des coûts, selon laquelle les redevances reflètent les circonstances nationales telles que la géographie, les volumes de trafic et la part des survols. Compte tenu de cette approche commune, il est raisonnable de s'attendre à ce que l'application du cadre suédois au Canada donne des résultats globalement similaires aux niveaux actuels des redevances canadiennes.

Remarque : ¹Pour calculer la valeur équivalente aux FAA, nous partons des hypothèses suivantes : (i) les redevances aéroportuaires reflètent généralement les coûts; (ii) la part des dépenses d'investissement dans les coûts totaux peut être isolée des états financiers (calculée comme l'amortissement plus le rendement du capital d'exploitation en proportion des coûts totaux, y compris les dépenses d'exploitation, l'amortissement et le rendement du capital d'exploitation); et (iii) cette part des dépenses d'investissement représente la part correspondante des redevances aéroportuaires attribuable aux investissements en capital. Swedavia n'opère pas dans le cadre d'une base d'actifs réglementée (RAB); par conséquent, nous utilisons le taux de rendement déclaré du capital d'exploitation. La part des coûts liée aux investissements s'est élevée en moyenne à 25 % entre 2019 et 2022-2024, ce qui donne une composante moyenne liée aux investissements d'une valeur de 37 SEK (5,50 \$) par passager au départ.

Source : Swedavia Airports (2025), « Redevances aéroportuaires et conditions de service », janvier.

Cas 3 : États-Unis

Le cas 3 applique les frais imposés par des tiers aux États-Unis, le marché aérien le plus important du Canada et un comparateur clé compte tenu de la nature intégrée du transport aérien nord-américain. Les frais aux États-Unis peuvent être comparés à ceux du Canada, bien qu'ils diffèrent en termes de structure, d'application et de niveau.

Notre analyse se concentre sur les frais imposés par des tiers suivants :

- **Droit de sûreté du 11 Septembre** : similaires au DSPTA, ces frais financent les opérations de sûreté aérienne et sont prélevés par les aéroports auprès des sociétés aériennes;
- **Redevance passagers (PFC)** : similaires aux FAA, la PFC génère des revenus pour le développement des infrastructures aéroportuaires et les projets opérationnels, et est prélevée par les aéroports individuels auprès des sociétés aériennes;
- **Redevances SNA** : contrairement au Canada, les États-Unis n'imposent pas de redevances SNA directement sur les vols arrivant ou partant des aéroports américains. Par conséquent, les redevances du FSNA sont supposées être nulles dans ce cas.

Les États-Unis prélèvent également d'autres frais sur les arrivées internationales, notamment les frais d'immigration, les frais de douane, les frais liés au service d'inspection sanitaire des animaux et des végétaux, ainsi qu'une taxe sur le carburant d'aviation. Des frais comparables existent au Canada, mais ils sont généralement intégrés aux redevances aéroportuaires et donc répercutés sur les passagers dans les tarifs de base des sociétés aériennes (c'est-à-dire les tarifs hors taxes et frais imposés par des tiers). Afin d'éviter le double comptage de ces frais, nous ne modélisons pas séparément ces frais liés à l'arrivée et au carburant.

Le tableau A1.3 présente les frais appliqués dans ce cas.

Tableau A1.3 Frais imposés par des tiers aux États-Unis

	Valeur (\$)
Frais de sécurité du 11 Septembre	7,83 \$ par passager au départ
PFC	6,29 \$ par itinéraire pour tous les départs aux aéroports américains
Redevances SNA	Aucuns frais

Source : Oxera, d'après le site Web de la Transportation Security Administration, « [Security Fees](#) » (Frais de sécurité); le site Web de la Federal Aviation Administration, « [Passenger Facility Charge \(PFC\) Program](#) » (Programme de frais d'utilisation des installations aéroportuaires); et le site Web des FAA, « [GEN 4.1 Fees and Charges](#) » (Frais et redevances).

Une part importante des coûts liés aux infrastructures et à la sécurité aériennes aux États-Unis est financée directement par les recettes publiques générales via le Fonds fiduciaire pour les aéroports et les voies aériennes, plutôt que par les redevances des utilisateurs. Cela signifie que les redevances facturées aux passagers sont moins élevées aux États-Unis, car le coût total du système de transport aérien est en partie financé par la fiscalité générale plutôt que d'être entièrement récupéré auprès des utilisateurs. Notre analyse rend compte de la différence entre les frais facturés aux passagers dans les deux systèmes.

Cas 4 : élimination des frais

Le cas 4 est un cas illustratif dans lequel le DSPTA, les FAA et les SNA sont entièrement supprimés (réduction de 100 %).

Ce cas vise à fournir une limite supérieure de l'impact économique potentiel des frais imposés par des tiers. Il illustre le maximum de trafic aérien et d'activité économique supplémentaires qui pourraient être générés si tous ces frais étaient supprimés.

A2 Frais d'améliorations aéroportuaires par aéroport de départ

Les FAA varient d'un aéroport canadien à l'autre en fonction de facteurs tels que la taille de l'aéroport et les besoins en capitaux. Le tableau A2.1 présente les FAA appliqués à chaque aéroport de départ qui ont été utilisés pour calculer les réductions de frais analysées dans le présent rapport.

Tableau A2.1 FAA par aéroport de départ

Ville	Province	Code de l'aéroport	Montant (\$)
Bagotville	Québec	YBG	25,00
Baie-Comeau	Québec	YBC	10,00
Bathurst	Nouveau-Brunswick	ZBF	40,00
Brandon	Manitoba	YBR	15,00
Calgary	Alberta	YYC	35,00
Campbell River	Colombie-Britannique	YBL	10,00
Castlegar	Colombie-Britannique	YCG	25,00
Charlo	Nouveau-Brunswick	YCL	40,00
Charlottetown	Île-du-Prince-Édouard	YYG	30,00
Comox	Colombie-Britannique	YQQ	7,50
Cranbrook	Colombie-Britannique	YXC	3,00
Deer Lake	Terre-Neuve-et-Labrador	YDF	25,00
Edmonton	Alberta	YEG	35,00
Flin Flon	Manitoba	YFO	30,00
Fredericton	Nouveau-Brunswick	YFC	30,00
Fort McMurray	Alberta	YMM	42,00
Ft. St. John	Colombie-Britannique	YXJ	18,00
Gander	Terre-Neuve-et-Labrador	YQX	35,00
Gaspé	Québec	YGP	15,00
Goose Bay	Terre-Neuve-et-Labrador	YYR	20,00
Grande Prairie	Alberta	YQU	25,00
Halifax (voyage à l'extérieur de la Nouvelle-Écosse)	Nouvelle-Écosse	YHZ	35,00
Halifax (voyages à l'intérieur de la Nouvelle-Écosse)	Nouvelle-Écosse	YHZ	22,00

Ville	Province	Code de l'aéroport	Montant (\$)
Hamilton	Ontario	YHM	30,00
Kamloops	Colombie-Britannique	YKA	15,00
Kapuskasing	Ontario	YYU	11,00
Kelowna	Colombie-Britannique	YLW	28,00
Kitchener/Waterloo	Ontario	YKF	7,50
Lethbridge	Alberta	YQL	20,00
London	Ontario	YXU	25,00
Moncton	Nouveau-Brunswick	YQM	29,00
Mont-Joli	Québec	YYY	13,00
Mont-Tremblant	Québec	YTM	25,00
Montréal	Québec	YUL	40,00
Montréal-Mirabel	Québec	YMX	15,00
Moosonee	Ontario	YMO	12,00
Nanaimo	Colombie-Britannique	YCD	15,00
Ottawa	Ontario	YOW	35,00
Prince Albert-Glass Field	Saskatchewan	YPA	17,50
Prince George	Colombie-Britannique	YXS	35,00
Prince Rupert	Colombie-Britannique	YPR	46,00
Québec	Québec	YQB	40,00
Red Deer	Alberta	YQF	10,00
Regina (déplacement à l'extérieur de la Saskatchewan)	Saskatchewan	YQR	30,00
Regina (déplacements à l'intérieur de la Saskatchewan)	Saskatchewan	YQR	5,00
Rouyn-Noranda	Québec	YUY	20,00
Saint John	Nouveau-Brunswick	YSJ	42,00
Sarnia	Ontario	YZR	25,00
Saskatoon (déplacement à l'extérieur de la Saskatchewan)	Saskatchewan	YXE	26,00
Saskatoon (déplacements à l'intérieur de la Saskatchewan)	Saskatchewan	YXE	6,00
Sault Ste Marie	Ontario	YAM	30,00
Smithers	Colombie-Britannique	YYD	30,00
St. John's	Terre-Neuve-et-Labrador	YYT	42,00
Stephenville	Terre-Neuve-et-Labrador	YJT	25,00
Sudbury	Ontario	YSB	30,00
Sydney	Nouvelle-Écosse	YQY	35,00

Ville	Province	Code aéroport	Montant (\$)
Terrace-Kitimat	Colombie-Britannique	YXT	15,00
The Pas	Manitoba	YQD	20,00
Timmins	Ontario	YTS	20,00
Toronto centre-ville	Ontario	YTZ	29,00
Toronto Pearson (passagers au départ)	Ontario	YYZ	37,00
Toronto Pearson (passagers en correspondance)	Ontario	YYZ	8,00
Val-d'Or	Québec	YVO	20,00
Vancouver (voyage à l'extérieur de la Colombie-Britannique ou du Yukon)	Colombie-Britannique	YVR	25
Vancouver (voyage à l'intérieur de la Colombie-Britannique ou vers le Yukon)	Colombie-Britannique	YVR	5
Victoria	Colombie-Britannique	YYJ	25,00
Windsor	Ontario	YQG	20,00
Winnipeg	Manitoba	YWG	38,00
Yellowknife (déplacement à l'extérieur des Territoires du Nord-Ouest)	Territoires du Nord-Ouest	YZF	20
Yellowknife (voyage à l'intérieur des Territoires du Nord-Ouest)	Territoires du Nord-Ouest	YZF	10,00

Remarque : Pour les aéroports ayant deux valeurs de FAA pour les vols à l'intérieur et à l'extérieur de la province, les FAA appliqués ont été différenciés selon le type de liaison étudiée, c'est-à-dire que les FAA « à l'intérieur de la province » ont été utilisés pour les vols à l'intérieur de la province.

Source : Air Canada, « [Frais d'améliorations aéroportuaires \(FAA\) : destinations canadiennes](#) ».

A3 Méthodologie d'estimation des coûts liés au RPPA au niveau de l'industrie

L'encadré 4.1 présente les coûts estimés du RPPA au niveau de l'industrie. Dans cette section, nous fournissons plus de détails sur la manière dont ces estimations ont été établies.

Nous avons obtenu des informations auprès des sociétés aériennes membres du CNLA sur les coûts qu'elles ont engagés au cours de l'exercice 2023 (EF23) pour se conformer au régime RPPA.^{70,71,72} Cela comprenait les catégories de coûts suivantes :

- coûts d'indemnisation;
- coûts liés à l'assistance aux passagers;
- coûts de main-d'œuvre;
- coûts de modification de réservation;
- remboursements.

Les coûts des régimes RPPA existants et proposés (estimés) ont ensuite été exprimés pour un trajet aller simple par passager pour chaque société aérienne membre du CNLA. Pour les sociétés aériennes non-membres du CNLA, nous avons utilisé la moyenne pondérée des coûts liés au RPPA des sociétés aériennes membres du CNLA comme approximation des coûts supportés par les autres transporteurs dans le cadre des régimes RPPA existants et proposés. L'estimation totale pour le secteur reflète une combinaison des données des sociétés aériennes membres du CNLA et des coûts estimés pour les non-membres du CNLA.

⁷⁰ L'exercice 2023 représentait la période la plus récente pour laquelle les coûts liés au RPPA avaient été finalisés (c'est-à-dire qu'il ne restait aucune dette en suspens).

⁷¹ Ces coûts comprennent les indemnités directes pour les retards, les annulations, les refus d'embarquement et les remboursements de billets; les dépenses liées aux bons d'achat et au remboursement des frais d'hébergement à l'hôtel, de repas et de transport résultant de perturbations; les frais administratifs liés au traitement des demandes d'indemnisation (y compris les procédures de recouvrement auprès de l'OTC); et les frais de modification de réservation auprès des sociétés aériennes partenaires.

⁷² Ces coûts représentaient les dépenses directes liées aux demandes d'indemnisation au titre du RPPA et à leur traitement au cours de l'exercice 2023.

Toutefois, les sociétés aériennes peuvent également engager des coûts initiaux liés à la réduction des réclamations RPPA et à la rationalisation du traitement des réclamations. Par souci de simplicité, nous avons exclu ces coûts supplémentaires de notre analyse, ce qui signifie que notre estimation de l'impact du RPPA sur les tarifs est probablement prudente.

A4 Méthodologie d'estimation de l'empreinte économique des frais imposés par des tiers et du RPPA

Cette annexe décrit la méthodologie utilisée pour estimer l'activité économique potentielle générée (en 2024) si :

- (i) les frais étaient réduits conformément aux cas présentés dans le présent rapport; et
- (ii) les régimes RPPA (actuel ou proposé) étaient modifiés et que les sociétés aériennes n'avaient pas à engager ces coûts.

Plus précisément, elle présente la méthodologie utilisée pour estimer les impacts économiques directs, indirects, induits et catalytiques de la perte de trafic aérien résultant de la hausse des tarifs aériens causée par les frais imposés par des tiers et les dépenses liées au RPPA au Canada.

A4.1 Empreintes directes, indirectes et induites

Le tableau A4.1 présente la méthodologie utilisée pour estimer les empreintes directes, indirectes et induites des frais imposés par des tiers et des coûts liés au RPPA au Canada.

Tableau A4.1 Méthodologie d'estimation de l'empreinte économique des frais imposés par des tiers et des coûts liés au RPPA

Empreinte économique	Description	Méthodologie
Empreinte directe	L'empreinte directe représente l'activité économique directement liée à l'impact du trafic sur les frais imposés par des tiers et les coûts liés au RPPA (par exemple, les employés des sociétés aériennes et des aéroports). Elle est mesurée en termes d'emploi direct et de PIB direct.	Nous établissons d'abord (aux sections 2.4 et 4.3) la relation entre l'augmentation estimée du volume du trafic aérien et la contribution économique de l'industrie du transport aérien au Canada⁷³. Cela implique de déterminer comment le PIB et l'emploi évoluent en fonction du nombre de passagers. Nous calculons la relation entre le trafic passagers et la production dans le secteur du transport aérien en 2024, à partir des données de Statistique Canada⁷⁴. Nous appliquons ensuite cette relation aux estimations de trafic supplémentaire présentées dans le corps du rapport, en supposant que la même relation unitaire entre le trafic et la production économique s'applique aux passagers supplémentaires générés par la réduction des tarifs aériens due à une diminution des frais imposés par des tiers ou des coûts liés au RPPA.⁷⁵ Cela permet d'obtenir des estimations de la variation de la production économique directe associée à chaque intervention. Nous utilisons les statistiques nationales sur le PIB par production et le PIB par emploi dans le secteur du transport aérien pour estimer le PIB direct et l'emploi soutenus par le trafic aérien supplémentaire résultant de la réduction des frais imposés par des tiers ou des coûts liés au RPPA.⁷⁶

⁷³ Statistique Canada ne regroupe pas l'industrie du transport aérien au sein d'un seul secteur. Dans notre analyse, nous nous appuyons sur les données de trois secteurs : le transport aérien [BS481]; les activités de soutien au transport [BS488]; et la fabrication de produits et de pièces aérospatiaux [BS3364]. Étant donné que toutes les activités des secteurs BS488 et BS3364 ne sont pas exclusivement liées au transport aérien commercial et en raison de l'absence de données disponibles, nous tenons compte de la proportion des activités qui devraient être incluses dans notre analyse. Dans le secteur de la fabrication de produits et de pièces aérospatiaux, nous incluons 50 % de la production, de l'emploi et du PIB déclarés, sur la base des différentes activités incluses dans cette catégorie. Ce chiffre repose sur notre estimation de la proportion probable de la production qui pourrait être pertinente pour le transport aérien. Pour les activités de soutien au transport, nous estimons la part attribuable au transport aérien à l'aide des données de Statistique Canada sur le nombre d'entreprises par taille d'effectif dans le sous-secteur des activités de soutien au transport aérien. Nous multiplions le nombre d'entreprises par la valeur médiane de chaque tranche d'effectifs, en supposant que les entreprises de la catégorie « 500+ » comptent 1 000 employés. Cette estimation basée sur l'emploi donne une indication de la taille relative du sous-secteur dans le secteur plus large des activités de soutien au transport, à partir de laquelle nous déduisons les valeurs correspondantes de la production et du PIB. Site Web du gouvernement du Canada, [« Entreprises - Statistiques relatives à l'industrie canadienne »](#).

⁷⁴ Statistique Canada (2025), « Productivité du travail et mesures connexes par secteur d'activité et par activité non commerciale compatible avec les comptes de l'industrie », mai. Nous estimons la production économique du secteur du transport aérien en 2024 en appliquant le ratio de production par emploi de 2023 au nombre d'emplois dans le transport aérien en 2024, car les données sur le PIB du secteur pour 2024 ne sont pas disponibles au moment de l'étude. Statistique Canada (2025), « Tableaux entrées-sorties symétriques, niveau de détail (x 1 000) », avril.

⁷⁵ Cette approche suppose que les niveaux de productivité restent inchangés, de sorte que toute augmentation du trafic se traduise proportionnellement par une augmentation de la production directe dans le secteur du transport aérien.

⁷⁶ Statistique Canada (2025), « Productivité du travail et mesures connexes par secteur d'activité et par activité non commerciale conforme aux comptes de l'industrie », mai. Nous estimons le PIB du secteur du transport aérien en 2024 en appliquant le ratio PIB par emploi de 2023 au nombre d'emplois dans le transport aérien en 2024, car les données sur le PIB au niveau sectoriel pour 2024 ne sont pas disponibles au moment de l'étude. Statistique Canada (2025), « Tableaux entrées-sorties symétriques, niveau de détail (x 1 000) », avril.

Empreinte économique	Description	Méthodologie
Empreinte indirecte	L'empreinte indirecte représente l'emploi et le PIB soutenus à travers le Canada grâce aux chaînes d'approvisionnement desservant les sociétés aériennes et les aéroports. Elle rend compte de l'activité économique générée par les fournisseurs tels que les prestataires de services d'assistance en escale, les entreprises de restauration, les fournisseurs de carburant, les entreprises de maintenance et d'autres entreprises dont la production aurait augmenté si la perte de trafic aérien résultant de la hausse des frais imposés par des tiers et des coûts liés au RPPA s'était concrétisée.	La production indirecte est calculée à partir de la production directe, estimée ci-dessus, et des tableaux d'entrées-sorties (E/S), qui décrivent comment les intrants et les produits primaires sont utilisés pour fabriquer d'autres produits et réalisations destinés à la consommation finale au Canada. Les multiplicateurs dérivés de ces tableaux sont ensuite appliqués à la production directe afin d'estimer la production supplémentaire de la chaîne d'approvisionnement générée lorsque l'activité aérienne augmente. ⁷⁷ En d'autres termes, le multiplicateur indique le volume supplémentaire d'activité économique généré dans les industries fournisseurs pour chaque dollar canadien de production directe. Une fois la production indirecte totale calculée, le PIB indirect et l'emploi sont ensuite estimés à l'aide des statistiques nationales sur le PIB par production et le PIB par emploi pour le secteur des services de transport aérien.
Empreinte induite	L'empreinte induite est une estimation de l'emploi et du PIB soutenus au Canada par les dépenses salariales des personnes employées directement et indirectement dans le secteur du transport aérien et ses chaînes d'approvisionnement. Elle rend compte des emplois et du PIB supplémentaires créés dans des secteurs tels que le commerce de détail, la restauration et les services à la personne, lorsque ces employés dépensent leurs revenus dans l'économie au sens large.	Tout comme l'empreinte indirecte, l'empreinte induite est estimée à l'aide d'une analyse E/S. Cependant, les tableaux E/S sont modifiés pour tenir compte de la rémunération des salariés et des dépenses de consommation finale des ménages. Cela vise à prendre en compte le fait qu'un secteur du transport aérien plus important générerait des revenus supplémentaires (c'est-à-dire plus de salaires grâce à la création d'emplois supplémentaires) et des dépenses supplémentaires (c'est-à-dire plus de dépenses grâce aux revenus supplémentaires générés) dans d'autres secteurs (par exemple, dans les magasins d'alimentation locaux). ⁷⁸ Le PIB et l'emploi induits sont ensuite calculés à l'aide de la production induite estimée et des statistiques nationales sur le PIB par production et le PIB par emploi pour le secteur des services de transport aérien.

Source : Oxera.

⁷⁷ Nous appliquons les multiplicateurs indirects E/S de 2019, car les plus récents disponibles auprès de Statistique Canada (pour 2021) sont susceptibles d'avoir été affectés par la dynamique de la chaîne d'approvisionnement post-COVID-19.

Statistique Canada (2024), « Multiplicateurs d'entrées-sorties, niveau de détail », novembre.

⁷⁸ Pour la même raison que ci-dessus, nous appliquons les multiplicateurs induits IE/S de 2019.

Nous estimons également ces répercussions aux niveaux provincial et territorial. Notre analyse du trafic au niveau O/D nous permet d'agréger l'impact sur le trafic à ce niveau. Nous utilisons la relation entre la production de l'industrie aérienne provinciale/territoriale et le trafic en 2024 pour estimer la production supplémentaire associée à l'augmentation du trafic dans chaque province.⁷⁹ Les statistiques provinciales et territoriales sur le PIB par unité de production et le PIB par emploi dans l'industrie du transport aérien sont ensuite appliquées pour estimer le PIB direct supplémentaire et les emplois supplémentaires soutenus dans chaque province ou territoire⁸⁰.

Pour estimer les impacts économiques indirects et induits au niveau provincial et territorial, nous appliquons ensuite des multiplicateurs de production intraprovinciaux à la production directe. La répartition des impacts qui en résulte entre les provinces et les territoires sert à répartir les effets indirects et induits nationaux totaux, en partant du principe que les multiplicateurs intraprovinciaux sont représentatifs de la répartition des impacts économiques nationaux⁸¹.

A4.2 Impact catalytique du tourisme

Le tableau A4.2 ci-dessous présente la méthodologie utilisée pour estimer l'empreinte directe, indirecte et induite du tourisme qui pourrait être générée par un trafic aérien supplémentaire résultant d'une réduction des frais imposés par des tiers ou des coûts liés au RPPA, mesurée en termes de PIB et d'emploi.

⁷⁹ Les dernières données de Statistique Canada sur la production provinciale et territoriale et le PIB par secteur concernent l'année 2021, une année marquée par la pandémie de COVID-19. Nous avons donc appliqué la part de chaque province dans la production nationale et le PIB de 2019 à nos estimations nationales pour 2024 afin d'obtenir des valeurs au niveau provincial. L'emploi provincial par secteur était disponible pour 2024. Statistique Canada (2024), « Productivité du travail et mesures connexes par secteur d'activité et par activité non commerciale conforme aux comptes de l'industrie », mai; Statistique Canada (2024), « Production, par secteur et industrie, provinciale et territoriale (x 1 000 000) », novembre; et Statistique Canada (2025), « Tableaux entrées-sorties symétriques, niveau de détail (x 1 000) », avril.

⁸⁰ Dans le cas des vols intérieurs, nous répartissons l'impact sur le PIB et l'emploi de manière égale entre les provinces des aéroports de départ et d'arrivée.

⁸¹ Nous appliquons les multiplicateurs E/S de 2019, car les plus récents disponibles auprès de Statistique Canada (pour 2021) sont susceptibles d'avoir été affectés par la dynamique de la chaîne d'approvisionnement post-COVID-19. Statistique Canada (2024), « Multiplicateurs d'entrées-sorties, provinciaux et territoriaux, niveau de détail », novembre. Nous n'utilisons pas les résultats des multiplicateurs intraprovinciaux, car ceux-ci ne prennent en compte que les effets sur la chaîne d'approvisionnement et les effets induits au sein d'une même province et excluent les liens interprovinciaux, ce qui sous-estime l'impact économique total au niveau national.

Tableau A4.2 Méthodologie d'estimation de l'empreinte économique du tourisme

Empreinte économique	Description	Méthodologie
Empreinte directe du tourisme	L'empreinte directe du tourisme représente l'activité économique qui pourrait être directement générée par les dépenses supplémentaires des touristes dans le cadre des réductions modélisées des frais imposés par des tiers ou des coûts liés au RPPA. Cette empreinte est mesurée en termes d'emploi catalytique direct et de PIB, reflétant la contribution des dépenses liées au tourisme aux économies locales à travers le Canada.	Pour estimer cette empreinte directe du tourisme, nous obtenons d'abord des données de Statistique Canada sur les dépenses moyennes des touristes par arrivée au Canada pour les visiteurs nationaux et internationaux⁸². Nous compilons ensuite des informations sur les arrivées de touristes nationaux et internationaux à partir de la même source⁸³. Ensuite, à partir des impacts sur le trafic estimés aux sections 2.4 et 4.3, nous calculons le nombre de touristes supplémentaires qui auraient voyagé au Canada dans le cadre des réductions modélisées des frais imposés par des tiers et des coûts liés au RPPA, en supposant que l'augmentation du nombre de touristes est proportionnelle à l'augmentation globale modélisée du trafic de passagers loisirs.⁸⁴ En appliquant la dépense moyenne par touriste à cette demande supplémentaire, nous estimons la production catalytique directe incrémentielle, qui représente le total des dépenses touristiques supplémentaires. Ces dépenses supplémentaires sont ensuite réparties entre les différents secteurs touristiques sur la base des données de 2024 détaillant la part des dépenses dans différentes catégories, telles que l'hébergement, les services de restauration et les transports locaux⁸⁵. À l'aide des statistiques nationales sur le PIB par unité de production et le PIB par emploi pour chaque secteur, nous convertissons la production catalytique directe de chaque secteur en estimations du PIB et de l'emploi catalytiques directs⁸⁶.

⁸² Statistique Canada (2025), « Voyages, nuitées et dépenses des visiteurs au Canada, selon le lieu de résidence, le motif du voyage et le mode de transport (x 1 000) », août. Pour les voyageurs nationaux, nous avons calculé une moyenne pondérée des dépenses par voyage avec nuitée en utilisant le nombre de voyages nationaux avec nuitée pour chaque trimestre comme pondération. Pour les voyageurs internationaux, nous avons calculé une moyenne pondérée des dépenses par voyage en pondérant les dépenses des visiteurs transfrontaliers et étrangers en fonction de leur part respective du total des voyages internationaux. Statistique Canada (2025), « Voyages des résidents canadiens au Canada et à l'étranger, selon le motif du voyage (x 1 000) », août.

⁸³ Les données relatives aux arrivées de touristes internationaux proviennent directement du site Web de Statistique Canada : « Frontiers Counts: Interactive Dashboard ». Les données relatives aux arrivées de touristes nationaux ont été calculées à partir des données sur le nombre de voyageurs nationaux ayant pris l'avion en 2024 et de la proportion du nombre total de voyageurs aériens ayant déclaré voyager à des fins de « vacances, loisirs ou détente ». Statistique Canada (2025), « Trafic aérien de passagers aux aéroports canadiens, annuel », juillet.

⁸⁴ Nous adoptons cette hypothèse proportionnelle en raison du manque de données empiriques sur la relation précise entre l'augmentation du trafic aérien et le volume du tourisme au Canada. Cette approche reflète raisonnablement le fait que les voyages d'agrément sont le principal moteur de l'activité touristique, ce qui rend les arrivées de touristes étroitement liées à la croissance du trafic de passagers d'agrément.

⁸⁵ Statistique Canada (2025), « Demande touristique au Canada, prix constants (x 1 000 000) », septembre. Nous répartissons les dépenses touristiques entre les catégories suivantes : transport ferroviaire de passagers, transport interurbain, transport par autocar et autocar de tourisme, location de véhicules, réparation et pièces détachées pour véhicules, carburant pour véhicules, autres transports, hébergement, services de restauration, loisirs et divertissements, et autres produits. Ces catégories peuvent être mises en correspondance avec les industries du Système de classification des industries de l'Amérique du Nord.

⁸⁶ Statistique Canada (2025), « Productivité du travail et mesures connexes par secteur d'activité et par activité non commerciale conforme aux comptes de l'industrie », mai; et Statistique Canada (2025), « Tableaux entrées-sorties symétriques, niveau de détail (x 1 000) », avril.

Empreinte économique	Description	Méthodologie
Empreinte indirecte du tourisme	L'empreinte indirecte de l'activité touristique représente une estimation de l'emploi et du PIB qui seraient soutenus au Canada grâce aux chaînes d'approvisionnement associées aux dépenses touristiques des passagers supplémentaires générés par les réductions modélisées des tarifs aériens.	Comme pour les empreintes indirectes et induites estimées ci-dessus, cette empreinte est calculée à l'aide d'une analyse des entrées-sorties pour les secteurs de l'économie canadienne qui soutiennent le tourisme ⁸⁷ . Il s'agit notamment des services d'hébergement, de restauration, de loisirs et de transport local. Le PIB et l'emploi indirects sont ensuite estimés à partir de la production indirecte estimée et des statistiques nationales sur le PIB par production et le PIB par emploi pour les secteurs touristiques concernés.
Empreinte induite du tourisme	L'empreinte induite du tourisme est une estimation de l'emploi et du PIB qui seraient soutenus au Canada grâce aux dépenses salariales des employés directs et indirects du secteur touristique dans le cadre des réductions modélisées des tarifs aériens. Cela comprend les emplois supplémentaires et le PIB créés dans les entreprises locales, telles que les commerces de détail, grâce aux dépenses des employés travaillant dans les restaurants, les hôtels ou d'autres industries liées au tourisme.	Cette empreinte induite est estimée à l'aide d'un modèle E/S comme ci-dessus, ajusté pour tenir compte de la rémunération des employés et des dépenses de consommation finale des ménages. Comme décrit dans la section ci-dessus, cette méthodologie tient compte de la mesure dans laquelle une augmentation du PIB dans un secteur (par exemple, l'hébergement ou les services de restauration) génère des revenus supplémentaires et dépenses supplémentaires dans d'autres secteurs de l'économie ⁸⁸ .

⁸⁷ Les multiplicateurs indirects E/S pour les différentes industries qui constituent le tourisme ont été utilisés. Nous appliquons les multiplicateurs indirects E/S de 2019, car ce sont les plus récents disponibles auprès de Statistique Canada (pour 2021) sont susceptibles d'être affectés par la dynamique de la chaîne d'approvisionnement liée à la COVID-19. Statistique Canada (2024), « Multiplicateurs d'entrées-sorties, niveau de détail », novembre.

⁸⁸ Les multiplicateurs induits par les entrées-sorties pour les différentes industries qui constituent le tourisme ont été utilisés. Nous appliquons les multiplicateurs indirects des entrées-sorties de 2019, car les plus récents disponibles auprès de Statistique Canada (pour 2021) sont susceptibles d'être affectés par la dynamique de la chaîne d'approvisionnement liée à la COVID-19. Statistique Canada (2024), « Multiplicateurs des entrées-sorties, niveau de détail », novembre.

Pour estimer les impacts économiques indirects et induits au niveau provincial, nous répartissons l'impact direct catalytique national entre les provinces en fonction de la valeur des biens et services produits pour le tourisme dans chaque province⁸⁹. Nous appliquons ensuite des multiplicateurs de production propres à chaque province à la production touristique directe calculée. La répartition qui en résulte est utilisée pour répartir les effets indirects et induits nationaux totaux, en supposant que les multiplicateurs intraprovinciaux reflètent raisonnablement la répartition des retombées économiques nationales⁹⁰.

⁸⁹ Nous utilisons les données de 2019 sur la valeur des biens et services produits pour le tourisme, car les données les plus récentes disponibles auprès de Statistique Canada sont susceptibles d'avoir été affectées par la dynamique de la chaîne d'approvisionnement post-COVID-19. Statistique Canada (2023), « Offre et dépenses touristiques provinciales et territoriales (x 1 000 000) », février.

⁹⁰ Nous appliquons les multiplicateurs d'entrées-sorties de 2019, car les plus récents disponibles auprès de Statistique Canada (pour 2021) sont susceptibles d'avoir été affectés par la dynamique de la chaîne d'approvisionnement post-COVID-19. Statistique Canada (2024), « Multiplicateurs d'entrées-sorties, provinciaux et territoriaux, niveau de détail », novembre. Nous n'utilisons pas les résultats des multiplicateurs intraprovinciaux, car ceux-ci sous-estiment les impacts économiques régionaux, puisqu'ils ne prennent en compte que la chaîne d'approvisionnement et les effets induits au sein d'une même province. Les impacts qui se produiraient dans d'autres provinces en raison des liens interprovinciaux ne sont pas inclus, ce qui signifie que l'impact national total de l'activité touristique ou aérienne supplémentaire peut être sous-estimé.

A5 Étude de cas : Arguments en faveur du réinvestissement des loyers aéroportuaires

Dans cette étude de cas, nous examinons l'impact économique d'une réduction partielle des FAA tout en maintenant les investissements prévus dans les infrastructures aéroportuaires et tous les autres frais à leur niveau actuel. L'objectif est d'isoler l'impact des changements apportés aux structures de financement des aéroports résultant, par exemple, du réinvestissement des loyers ou du réinvestissement de tout ou partie des taxes de vente perçues auprès du secteur pour compenser une réduction des FAA pouvant atteindre 25 %, et d'estimer l'impact économique potentiel de ces réformes.

Notre étude de cas révèle l'impact économique suivant d'une réduction ciblée des FAA :

- augmentation de 1,2 million de passagers par rapport au scénario de référence (+2 %);
- augmentation de 1,3 milliard de dollars du PIB de l'empreinte économique, comprenant 0,65 milliard de dollars de PIB direct, 0,45 milliard de dollars de PIB indirect et 0,2 milliard de dollars de PIB induit;
- augmentation de 9 720 ETP, dont 4 890 ETP directs, 3 310 ETP indirects et 1 520 ETP induits;
- augmentation de 0,6 milliard de dollars du PIB de l'empreinte économique catalytique, comprenant 0,3 milliard de dollars de PIB direct, 0,20 milliard de dollars de PIB indirect et 0,10 milliard de dollars de PIB induit;
- augmentation de 8 830 ETP catalytiques, dont 4 230 ETP directs, 2 620 ETP indirects et 1 980 ETP induits.

A6 Estimations de l'impact économique par province et territoire

A6.1 Impact économique des frais imposés par des tiers

A6.1.1 Empreinte économique directe, indirecte et induite

Les tableaux A6.1 et A6.2 présentent l'empreinte sur le PIB et l'emploi (directe, indirecte et induite) associée à la réduction des frais imposés par des tiers, ventilée par province et territoire.

Tableau A6.1 Empreinte totale du PIB des frais imposés par des tiers par province et territoire (en millions de dollars, variation en pourcentage par rapport à la base de référence)

Province/Territoire	Scénario 1 : retour aux frais de 2019		Cas 2 : Suède		Cas 3 : États-Unis		Cas 4 : Élimination des frais	
	en millions de dollars	%	en millions de dollars	%	en millions de dollars	%	en millions de dollars	%
Terre-Neuve-et-Labrador	20,7	4,6	54,7	12,1	75,4	16,7	101,3	22,4
Île-du-Prince-Édouard	8,6	5,0	22,0	12,8	29,7	17,2	41	23,7
Nouvelle-Écosse	42,1	5,9	100,9	14,2	128,7	18,1	173,0	24,3
Nouveau-Brunswick	10,2	4,3	27,5	11,5	35,8	15,0	48,9	20,5
Québec	602,0	3,8	1 563,1	10,0	1 919,5	12,2	2 451,0	15,6
Ontario	837,9	4,5	2 112,4	11,3	2 603,9	13,9	3 413,3	18,3
Manitoba	131,9	5,7	317,7	13,8	404,7	17,6	539,3	23,4
Saskatchewan	11,9	4,4	30,2	11,3	40,5	15,1	56,7	21,2
Alberta	349,1	5,1	912,9	13,3	1 194,6	17,5	1 602,2	23,4
Colombie-Britannique	342,8	4,3	722,4	9,1	1 019,1	12,8	1 456,4	18,3
Yukon	4,2	3,1	3,3	2,5	10,6	7,9	17,9	13,3
Territoires du Nord-Ouest	11,2	3,1	20,2	5,6	33,7	9,3	51,2	14,2
Nunavut	2,5	2,1	2,9	2,5	6,5	5,6	10,2	8,7

Remarque : Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison des arrondis.
Source : Oxera.

Tableau A6.2 Empreinte totale de l'emploi des honoraires versés à des tiers par province et territoire (ETP, variation en % par rapport à la base de référence)

Province	Cas 1 : retour aux frais de 2019		Cas 2 : Suède		Cas 3 : États-Unis		Cas 4 : élimination des frais	
	ETP	%	ETP	%	ETP	%	ETP	%
Terre-Neuve-et-Labrador	120	4,5	320	12,1	440	16,6	595	22,4
Île-du-Prince-Édouard	50	5,2	125	12,9	165	17,1	230	23,8
Nouvelle-Écosse	395	5,9	945	14,1	1 210	18,1	1 625	24,3
Nouveau-Brunswick	55	4,1	155	11,7	200	15,1	270	20,3
Québec	4 220	3,8	10 955	10,0	13 450	12,2	17 175	15,6
Ontario	7 275	4,5	18 340	11,3	22 605	13,9	29 630	18,3
Manitoba	920	5,7	2 220	13,8	2 825	17,6	3 765	23,4
Saskatchewan	180	4,4	460	11,3	615	15,1	860	21,2
Alberta	3 610	5,1	9 440	13,3	12 350	17,5	16 565	23,4
Colombie-Britannique	1 530	4,3	3 220	9,1	4 545	12,8	6 495	18,4
Yukon	45	3,1	35	2,4	115	7,9	195	13,4
Territoires du Nord-Ouest	50	3,0	95	5,7	155	9,3	235	14,1
Nunavut	35	2,2	40	2,5	90	5,6	140	8,8

Remarque : Les estimations en ETP ont été arrondies à l'unité supérieure la plus proche.
 Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison de l'arrondissement.
 Source : Oxera.

A6.1.2 Empreinte touristique catalytique

Les tableaux A6.3 et A6.4 ci-dessous présentent l'empreinte sur le PIB et l'emploi associée à l'augmentation du tourisme qui serait rendue possible par la réduction des frais imposés par des tiers dans chaque cas, ventilée par province et territoire.

Tableau A6.3 Empreinte totale du tourisme sur le PIB, par province et territoire
(en millions de dollars, variation en pourcentage par rapport à la base de référence)

Province/Territoire	Cas 1 : retour aux frais de 2019		Cas 2 : Suède		Cas 3 : États-Unis		Cas 4 : Élimination des frais	
	en millions de dollars	%	en millions de dollars	%	en millions de dollars	%	en millions de dollars	%
Terre-Neuve-et-Labrador	10,6	3,7	30,3	10,6	40,1	14,0	52,5	18,3
Île-du-Prince-Édouard	2,3	4,0	5,9	10,5	7,9	13,9	10,7	19,0
Nouvelle-Écosse	21,8	5,5	52,8	13,3	67,0	16,9	89,3	22,5
Nouveau-Brunswick	14,3	3,8	39,5	10,6	50,8	13,7	68,5	18,4
Québec	211,6	4,5	520,4	11,0	668,7	14,1	885,8	18,7
Ontario	512,9	5,1	1 252,2	12,3	1 594,2	15,7	2 134,3	21,0
Manitoba	34,2	5,2	82,9	12,7	105,6	16,1	139,0	21,2
Saskatchewan	30,4	4,1	77,7	10,5	104,3	14,0	144,0	19,4
Alberta	174,4	4,9	448,2	12,7	593,8	16,8	794,1	22,5
Colombie-Britannique	127,4	4,4	265,7	9,1	382,4	13,1	546,5	18,7
Yukon	0,5	2,2	0,5	2,2	1,4	6,0	2,1	9,0
Territoires du Nord-Ouest	0,9	2,4	1,7	4,5	2,9	7,6	4,1	10,9
Nunavut	0,6	1,9	0,9	2,6	1,8	5,4 %	2,6	7,5

Remarque : Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison des arrondis. Source : Oxera.

Tableau A6.4 **Empreinte totale du tourisme sur l'emploi, par province et territoire (ETP, variation en % par rapport à la base de référence)**

Province/Territoire	Scénario 1 : retour aux frais de 2019		Scénario 2 : Suède		Cas 3 : États-Unis		Cas 4 : Élimination des frais	
	ETP	%	ETP	%	ETP	%	ETP	%
Terre-Neuve-et-Labrador	155	3,7	445	10,6	590	14,0	770	18,3
Île-du-Prince-Édouard	35	4,2	85	10,3	115	13,9	155	18,7
Nouvelle-Écosse	320	5,5	775	13,3	985	16,9	1 315	22,5
Nouveau-Brunswick	210	3,8	580	10,6	745	13,6	1 005	18,4
Québec	3 125	4,5	7 690	11,0	9 880	14,1	13 085	18,7
Ontario	7 590	5,1	18 535	12,3	23 600	15,7	31 595	21,0
Manitoba	500	5,2	1 220	12,7	1 550	16,1	2 045	21,2
Saskatchewan	445	4,1	1 140	10,4	1 530	14,0	2 115	19,4
Alberta	2 575	5,0	6 615	12,7	8 760	16,8	11 720	22,5
Colombie-Britannique	1 880	4,4	3 920	9,1	5 645	13,1	8 065	18,7
Yukon	5	1,5	5	1,5	20	6,0	30	9,0
Territoires du Nord-Ouest	15	2,7	25	4,5	40	7,2	60	10,8
Nunavut	10	2,0	15	3,0	25	5,0	35	7,0

Remarque : Les estimations en ETP ont été arrondies à l'unité supérieure la plus proche. Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison de l'arrondissement.
Source : Oxera.

A6.2 L'impact économique du RPPA

A6.2.1 Empreinte économique directe, indirecte et induite

Les tableaux A6.5 et A6.6 présentent l'empreinte sur le PIB et l'emploi (directe, indirecte et induite) associée à la réduction des coûts liés au RPPA, ventilée par province et territoire.

Tableau A6.5 Empreinte totale sur le PIB des frais imposés par des tiers par province et territoire (en millions de dollars)

Province/Territoire	RPPA (50 % de répercussion)	RPPA (100 % de répercussion)	RPPA 2.0 (50 % de répercussion)	RPPA 2.0 (100 % de répercussion)
Terre-Neuve-et-Labrador	7,4	15,0	19,4	38
Île-du-Prince-Édouard	3,4	6,8	8,7	17,4
Nouvelle-Écosse	12,6	25,3	32,8	65,6
Nouveau-Brunswick	4,0	8,0	10,3	20,5
Québec	209,6	422,6	539,5	1 078,9
Ontario	299,5	603,2	782,2	1 564,4
Manitoba	34,3	68,6	90,9	181,7
Saskatchewan	3,9	7,8	10,4	20,9
Alberta	106,4	212,9	284,1	568,1
Colombie-Britannique	138,6	277,2	362,2	724,4
Yukon	2,4	4,9	6,3	12,5
Territoires du Nord-Ouest	4,7	9,4	12,2	24,4
Nunavut	1,3	2,6	3,3	6,7

Tableau A6.6 Empreinte totale sur l'emploi des frais imposés par des tiers par province et territoire (ETP)

Province/Territoire	RPPA (50 % de répercussion)	RPPA (100 % de répercussion)	RPPA 2.0 (50 % de répercussion)	RPPA 2.0 (100 % de répercussion)
Terre-Neuve-et-Labrador	45	90	115	230
Île-du-Prince-Édouard	20	40	50	95
Nouvelle-Écosse	120	240	310	615
Nouveau-Brunswick	20	45	55	115
Québec	1470	2960	3780	7560
Ontario	2600	5235	6790	13580
Manitoba	240	480	635	1270
Saskatchewan	60	120	160	315
Alberta	1100	2200	2935	5875
Colombie-Britannique	620	1235	1615	3230
Yukon	25	55	70	135
Territoires du Nord-Ouest	20	45	55	115
Nunavut	20	35	45	90

Remarque : Les estimations d'ETP ont été arrondies à l'unité de 5 la plus proche. Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison de l'arrondissement.

Source : Oxera.

A6.2.2 Empreinte du tourisme catalytique

Les tableaux A6.7 et A6.8 ci-dessous présentent l'empreinte sur le PIB et l'emploi associée à l'augmentation du tourisme qui serait rendue possible par la réduction des tarifs aériens grâce à la diminution des coûts des sociétés aériennes liés au RPPA, ventilée par province et territoire.

Tableau A6.7 Empreinte totale du PIB des frais imposés par des tiers, par province et territoire (en millions de dollars)

Province/territoire	RPPA (50 % de répercussion)	RPPA (100 % de répercussion)	RPPA 2.0 (50 % de répercussion)	RPPA 2.0 (100 % de répercussion)
Terre-Neuve-et-Labrador	3,9	8,0	10,6	21
Île-du-Prince-Édouard	0,9	1,8	2,4	4,8
Nouvelle-Écosse	6,4	12,8	16,6	33,2
Nouveau-Brunswick	5,7	11,4	14,7	29,5
Québec	73,0	146,7	187,5	375,0
Ontario	164,3	330,4	428,7	857,4
Manitoba	8,8	17,7	23,4	46,8
Saskatchewan	9,8	19,5	26,2	52,3
Alberta	49,6	99,4	132,5	265,0
Colombie-Britannique	47,8	95,7	125,2	250,3
Yukon	0,3	0,6	0,8	1,6
Territoires du Nord-Ouest	0,4	0,8	1,1	2,1
Nunavut	0,4	0,8	1,0	2

Remarque : Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison de l'arrondissement.
Source : Oxera.

Tableau A6.8 Empreinte totale sur l'emploi des frais imposés par des tiers par province et territoire (ETP)

Province/territoire	RPPA (50 % de répercussion)	RPPA (100 % de répercussion)	RPPA 2.0 (50 % de répercussion)	RPPA 2.0 (100 % de répercussion)
Terre-Neuve-et-Labrador	55	115	155	310
Île-du-Prince-Édouard	15	25	35	70
Nouvelle-Écosse	95	190	245	490
Nouveau-Brunswick	85	170	215	435
Québec	1 080	2 165	2 770	5 540
Ontario	2 430	4 890	6 345	12 690
Manitoba	130	260	345	685
Saskatchewan	145	285	385	770
Alberta	735	1 465	1 955	3 910
Colombie-Britannique	705	1 410	1 845	3 695
Yukon	5	10	10	25
Territoires du Nord-Ouest	5	10	15	30
Nunavut	5	10	15	30

Remarque : Les estimations provinciales et territoriales peuvent ne pas correspondre aux chiffres nationaux en raison de l'arrondissement.
Source : Oxera.

A7 Méthodologie d'estimation des répercussions économiques plus larges

La présente annexe décrit la méthode utilisée pour estimer les répercussions économiques plus larges découlant de l'augmentation du trafic aérien générée par la baisse des tarifs à la suite de la réduction des frais imposés par des tiers et des coûts liés au RPPA. Ces répercussions comprennent les impacts sur le commerce, la productivité et les recettes publiques.

A7.1 Impacts sur le commerce

Pour quantifier les impacts de la réduction des frais imposés par des tiers sur le commerce, nous appliquons les conclusions empiriques tirées de la littérature universitaire sur la relation entre la connectivité aérienne et le commerce international⁹¹. Nous utilisons une élasticité de 0,76 par rapport à la variation en pourcentage de la connectivité (une augmentation de 7,6 % du commerce pour chaque augmentation de 10 % de la connectivité)⁹².

Nous utilisons la définition de la connectivité tirée de l'étude référencée, qui calcule la connectivité à partir des données sur les passagers en convertissant le nombre total de passagers en vols hebdomadaires au départ par paire O/D, normalisés par habitant⁹³. En appliquant l'élasticité à la variation observée de la connectivité, nous obtenons la variation en pourcentage correspondante de la valeur des échanges commerciaux. Enfin, nous multiplions cette variation en pourcentage par le commerce total du Canada (exportations plus importations) en 2024 afin d'estimer l'augmentation absolue du commerce qui en résulte.⁹⁴

⁹¹ L'étude utilise des méthodes économétriques à partir de données de panel provenant de pays européens pour estimer la relation entre la connectivité aérienne et le commerce international. SEO Amsterdam Economics (2024), « The economic and social impact of airports and air connectivity in Europe », préparé pour l'Airports Council International Europe, octobre, p. 35.

⁹² L'étude conclut qu'une augmentation de 10 % de la connectivité directe par habitant (mesurée en termes de vols directs hebdomadaires au départ pour 100 000 habitants) entraîne une augmentation de 7,6 % de la valeur des échanges commerciaux (exportations plus importations)

⁹³ Plus précisément, la connectivité est calculée à partir des données sur les passagers en calculant : (i) le nombre total de vols par paire O/D (passagers ÷ coefficient de remplissage de 80 % ÷ capacité en sièges de l'appareil); (ii) les vols au départ (nombre total de vols ÷ 2);

(iii) les vols hebdomadaires au départ (vols au départ ÷ 52); et (iv) la connectivité par habitant (total des vols hebdomadaires au départ ÷ population canadienne × 100 000).

⁹⁴ Statistique Canada (2025), « Commerce international de marchandises du Canada par pays et par section de produit », basé sur les douanes, annuel (x 1 000) », août; et Statistique Canada (2025), « Transactions internationales de services, par pays sélectionnés, annuel (x 1 000 000) », novembre.

A7.2 Impacts sur la productivité

L'impact sur la productivité est estimé à l'aide d'une approche macroéconomique qui s'appuie sur la littérature existante établissant un lien entre l'amélioration de la connectivité et la croissance du PIB, fournissant ainsi une mesure indicative des impacts économiques associés à une connectivité renforcée. Pour quantifier ces effets, nous nous appuyons sur des données empiriques solides montrant qu'une augmentation de 10 % du nombre de passagers aériens est associée à une hausse de 0,51 % du PIB par employé, et nous appliquons cette élasticité au trafic aérien supplémentaire généré dans le cadre des réductions des tarifs aériens modélisées dans le présent rapport.⁹⁵ Pour traduire cela en impact économique total, nous identifions le PIB et la base d'emploi auxquels appliquer l'augmentation de productivité. Les impacts économiques estimés précédemment (impacts directs, indirects et induits) reflètent le PIB *brut* et la création d'emplois résultant d'une activité aérienne accrue. Cependant, une partie de cette activité peut être déplacée d'autres secteurs, ce qui signifie qu'elle ne représente pas un ajout *net* au PIB et à l'emploi.

En revanche, les effets sur la productivité reflètent les gains d'efficacité *nets* dans l'ensemble de l'économie, c'est-à-dire la capacité de la main-d'œuvre existante à produire davantage. Afin d'éviter de surestimer ces gains, nous appliquons l'augmentation estimée du PIB par employé au PIB et à l'emploi de référence du Canada en 2024. Cette approche prudente reconnaît que, même sans augmentation globale du PIB et de l'emploi, l'augmentation du trafic aérien peut accroître la productivité grâce à une meilleure mobilité de la main-d'œuvre, à l'échange de connaissances et à la connectivité des entreprises.

A7.3 Incidences sur les recettes publiques

Pour quantifier ces répercussions fiscales, nous estimons les recettes fiscales supplémentaires provenant des augmentations du PIB liées à la productivité en appliquant le ratio impôts/PIB du Canada. Selon Statistique Canada, ce ratio était d'environ 34,5 % en 2024 pour l'ensemble des administrations publiques⁽⁹⁶⁾. L'application de ce ratio à l'augmentation prévue du PIB liée à la productivité permet d'estimer les recettes fiscales associées. Cela permet de prendre en compte les recettes provenant de l'augmentation des salaires perçus par les effectifs existants. Il s'agit d'une estimation prudente, car elle suppose un emploi supplémentaire net nul et donc aucun impôt sur le revenu supplémentaire provenant de nouveaux emplois nets.

Cette approche permet d'obtenir les recettes publiques nettes supplémentaires liées à la réduction des coûts du RPPA et l'impact brut sur les recettes publiques lié aux modifications des frais imposés par des tiers.

Pour les cas de réduction des frais analysés à la section 3, nous intégrons également l'impact fiscal direct de la réduction des loyers aéroportuaires qui pourrait hypothétiquement compenser une réduction des FAA. Sur la base des données financières de 2024 provenant d'aéroports canadiens, ce manque à gagner est estimé à 528 millions de dollars⁹⁷. Nous soustrayons ce montant des gains fiscaux liés à la productivité afin de calculer l'effet net sur les recettes publiques de la réduction des frais imposés par des tiers.

⁹⁵ Aitbihiouali et al. (2020), op. cit., fournissent des preuves économétriques solides de cette relation à l'aide d'un ensemble de données mondiales couvrant 264 régions sur la période 1990-2017. Leur analyse utilise à la fois des effets fixes et des méthodes de variables instrumentales pour répondre aux préoccupations d'endogénéité et établir des relations causales entre le trafic aérien et la productivité économique. L'étude révèle qu'une augmentation de 10 % du nombre de passagers aériens est associée à une augmentation de 0,51 % du PIB par employé en Europe/Asie centrale lorsqu'on utilise l'estimation à effets fixes. Nous utilisons l'estimation pour l'Europe/Asie centrale, car elle est plus représentative d'un marché aérien mature similaire à celui du Canada.

⁹⁶ Statistique Canada (2025), « Charge fiscale en pourcentage du produit intérieur brut nominal, 2020 à 2024 », novembre.

⁹⁷ Analyse Oxera des comptes financiers des aéroports du RNA. Service des Finances du Canada (2025), « Rapport financier annuel du gouvernement du Canada 2024-2025 », novembre.



Contact

Michele Granatstein

Associée

+44 (0) 20 7776 6606

michele.granatstein@oxera.com



A large, stylized, three-dimensional "oxera" logo is mounted on a glass wall. The letters are white with a blue outline. The background shows a modern office interior with three white, teardrop-shaped pendant lights hanging from the ceiling. The lights have a wooden base and a white, teardrop-shaped shade. The office has a wooden desk with a laptop and some papers. The overall atmosphere is modern and professional.