

# Retombées économiques

## Activités de l'aviation d'affaires et *construction* d'avions d'affaires au Canada, 2023

RAPPORT FINAL

Décembre 2023



Commanditaires :  
**BOMBARDIER**  
**CAE**

InterVISTAS

## Avant-propos

Chers membres,

En tant que président-directeur général de l'Association canadienne de l'aviation d'affaires (ACAA), j'ai le plaisir de vous présenter les conclusions de notre plus récente étude des retombées économiques. Cette étude permet de mieux comprendre les contributions significatives de l'exploitation de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires à l'économie canadienne.

L'étude démontre clairement que l'aviation d'affaires n'est pas seulement un instrument d'efficacité commerciale, mais aussi un moteur économique important. Elle contribue à hauteur de milliards de dollars au PIB du Canada, génère un nombre considérable d'emplois hautement qualifiés et joue un rôle de catalyseur de l'innovation technologique. Par ailleurs, l'aviation d'affaires joue un rôle essentiel en reliant les régions rurales et éloignées, comblant ainsi les lacunes laissées par l'aviation commerciale.



Les implications de ces constats sont d'une grande portée. Elles nous fournissent des données solides qui nous permettent de collaborer efficacement avec les législateurs et de plaider en faveur du soutien et de la croissance d'une industrie qui fait partie intégrante de la réussite économique du Canada. L'étude met également en lumière les initiatives de durabilité et la préparation de notre secteur face à l'avenir, en soulignant notre engagement en matière de responsabilité environnementale.

Cette étude des retombées économiques contribue à faciliter le dialogue avec les différentes parties prenantes. Elle souligne l'importance de l'aviation d'affaires dans l'écosystème de l'aviation au sens large et jette les bases d'un plaidoyer en faveur de politiques favorables, du développement de l'infrastructure et de l'investissement dans notre secteur.

L'ACAA s'engage à se servir de cette étude pour promouvoir les intérêts de l'aviation d'affaires canadienne, en veillant à ce qu'elle continue à contribuer à l'économie nationale.

Cordialement,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Anthony Norejko', written in a cursive style.

Anthony Norejko  
Président et directeur général  
Association canadienne de l'aviation d'affaires

## Sommaire exécutif

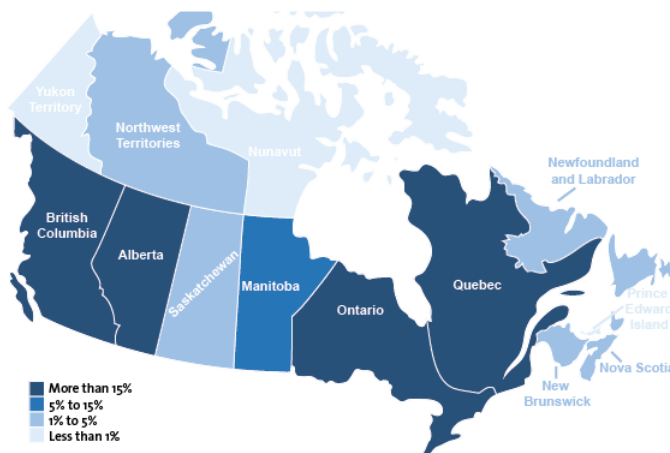
L'aviation d'affaires joue un rôle essentiel en facilitant le transport des employés pour faire avancer les initiatives et les activités commerciales au Canada et à l'étranger. L'aviation d'affaires contribue à améliorer la productivité des travailleurs, le service à la clientèle et la rétention, tout en améliorant le rendement de la chaîne d'approvisionnement dans chaque province et territoire. Le Canada compte également plusieurs entreprises de construction aérospatiale qui produisent des avions d'affaires, des pièces et des équipements destinés à être utilisés au Canada et à l'étranger. Ensemble, les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires au Canada génèrent un grand nombre d'emplois directs et une production économique directe de 11,7 milliards de dollars à l'échelle nationale. Cette étude examine les impacts économiques actuels de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada.

*Les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires au Canada contribuent à une production économique directe estimée à 11,7 milliards de dollars à l'échelle nationale.*

L'aviation d'affaires au Canada contribue de manière importante à l'économie du pays en améliorant la productivité, en augmentant l'efficacité et en favorisant le développement des entreprises, tout en soutenant la chaîne d'approvisionnement de nombreuses entreprises canadiennes. Plus précisément, l'aviation d'affaires :

- est parfois le seul moyen de transport efficace dont disposent les techniciens spécialisés et autres professionnels pour se rendre chez des clients isolés ou éloignés.
- favorise une plus grande productivité en permettant aux collègues de travailler ensemble dans des espaces sécurisés et privés.
- permet aux employés de se rendre à plusieurs destinations puis de rentrer, au siège social de l'entreprise ou auprès de leur famille, la même journée. Cela permet d'économiser temps et argent et d'améliorer la qualité de vie.
- offre souplesse et fiabilité lorsque les services commerciaux ne le peuvent pas. Pendant la pandémie, l'aviation d'affaires a joué un rôle majeur dans le maintien du commerce et des affaires lorsque les services des compagnies aériennes commerciales ont été interrompus en raison des restrictions de voyage imposées par les gouvernements nationaux.
- On estime à 1 500 le nombre d'avions d'affaires en activité au Canada en 2022, ce qui représente une baisse par rapport aux quelque 1 900 avions en activité en 2017, avec des avions à voilure fixe (88 %) et des avions à voilure tournante (12 %). Cela représente environ 4 % des plus de 37 000 avions immatriculés au Canada. Ces avions d'affaires sont basés en Ontario (423), en Alberta (293), au Québec (245) et en Colombie-Britannique (235). Les 327 avions restants sont basés dans d'autres provinces et territoires.

**Figure ES-1 : Répartition des avions d'affaires basés au Canada**

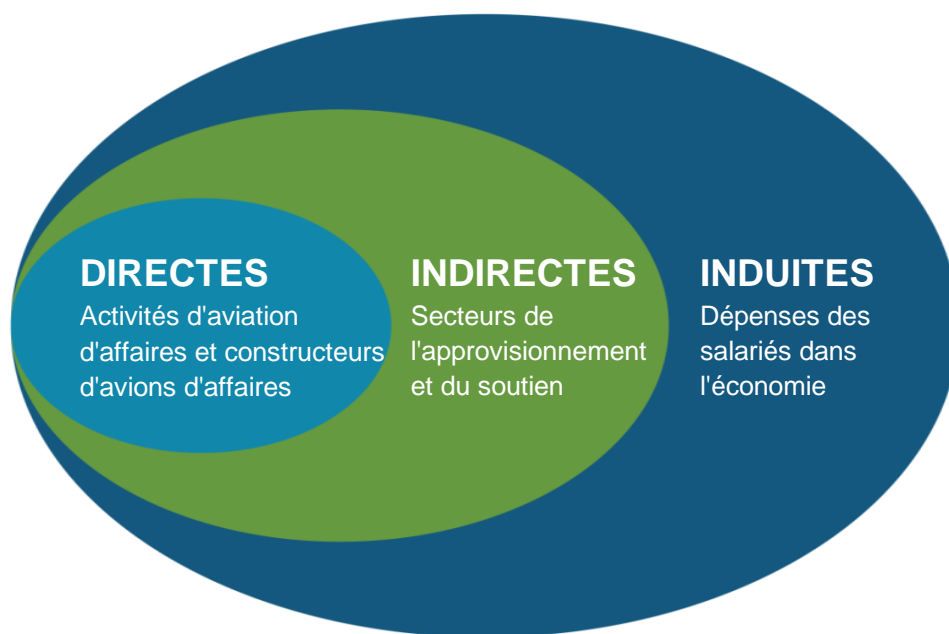


Source : Analyse par InterVISTAS des données de 2022 fournies par JetNet iQ, Helicopter Association of Canada et l'ACAA

Le Canada contribue aussi fortement à la construction d'avions d'affaires, ce qui soutient l'aviation d'affaires à l'échelle mondiale. Bombardier, leader mondial dans la conception, la fabrication et le soutien des avions d'affaires, Pratt & Whitney Canada, Bell Helicopter Textron Canada, CAE inc. et De Havilland Aircraft of Canada Ltd sont quelques-uns des principaux acteurs du secteur de la construction d'avions d'affaires au Canada.

Cette étude évalue la contribution de l'aviation d'affaires au bassin d'emploi et à l'économie générale du Canada. Les retombées économiques sont une mesure des dépenses et de l'emploi associés à un secteur de l'économie, à un projet spécifique ou à un changement de politique ou de réglementation gouvernementale. Les trois principales composantes des retombées économiques sont les retombées directes, indirectes et induites. Ces classifications servent de base à l'estimation des retombées économiques totales des activités de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada.

Figure ES-2 : Catégories de retombées économiques



## Retombées économiques continues de l'aviation d'affaires

### Activités et construction

#### Les retombées économiques directes

mesurent l'emploi directement associé aux activités de l'aviation d'affaires et à la construction d'avions d'affaires au Canada. Il s'agit notamment des emplois générés par les exploitants de bases fixes (EBF), les services de vol des compagnies, les ingénieurs, les concepteurs et les constructeurs dans les usines de fabrication. Les **retombées indirectes** comprennent les emplois dans les secteurs qui fournissent des services au secteur de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires. **Les emplois**

**induits** sont un peu plus complexes que les

emplois indirects. Les emplois induits sont ceux qui sont générés dans l'économie générale sur la base des dépenses des personnes employées directement ou indirectement, par exemple les emplois dans le secteur de la restauration lorsqu'un pilote d'avion d'affaires sort dîner avec sa famille. Les retombées induites sont souvent appelées « dépenses des ménages ».

**Les retombées totales** sont la somme des retombées directes, indirectes et induites. Si l'on tient compte des effets multiplicateurs indirects et induits, les retombées économiques annuelles des activités de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada s'élèvent à 53 600 emplois représentant environ 4,8 milliards de dollars en rémunération et en salaires. Par ailleurs, l'aviation d'affaires au Canada (y compris les activités et la construction) contribue à hauteur d'environ 9,2 milliards de dollars au produit intérieur brut (PIB) total et à 17,9 milliards de dollars à la production économique totale. Les retombées économiques totales de l'aviation d'affaires au Canada sont résumées dans le tableau ES-1.

Le secteur génère environ 25 600 emplois directs, dont 10 900 sont liés aux activités et 14 800 à la construction d'avions d'affaires au Canada. Ensemble, ces employés gagnent environ 3,0 milliards de dollars en salaires directs. Le salaire moyen dans le secteur des activités de l'aviation d'affaires est de 108 100 \$ par année. Le salaire moyen dans le secteur de la construction d'avions d'affaires est encore plus élevé, soit 122 500 \$. Par comparaison, le salaire moyen national est de 60 600 \$.<sup>1</sup> Que ce soit dans le domaine des activités de soutien ou dans celui de la construction d'avions d'affaires, l'aviation d'affaires offre des salaires élevés qui témoignent d'une main-d'œuvre hautement qualifiée.

Les emplois directs de l'aviation d'affaires dans les activités et la construction combinées produisent chaque année 5,3 milliards de dollars de PIB direct et 11,7 milliards de dollars de production économique directe. Voir la **figure ES-3**. La **figure ES-4** présente un résumé des retombées économiques totales. La **figure ES-5** montre la répartition géographique de l'emploi direct au Canada. La majorité (75 %) des emplois directs sont situés au Québec et en Ontario, ce qui illustre l'importance de la construction d'avions d'affaires et des activités d'aviation d'affaires au Canada.

---





*Les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires soutiennent 25 600 emplois directs au Canada, et génèrent des salaires de 3 milliards de dollars.*

*Le salaire moyen par emploi est supérieur à 116 000 \$.*

---

<sup>1</sup> Statistique Canada, Tableau 14-10-0204-01, Rémunération hebdomadaire moyenne par secteur d'activité, annuelle, 2022, calculée pour la rémunération annuelle.

**Tableau ES-1 :**  
**Retombées économiques annuelles totales des activités de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022**

				
Retombées	Emplois	Salaires (milliards \$)	PIB (milliards \$)	Résultats (milliards \$)
Directes	25 600	3,0 \$	5,3 \$	11,7 \$
<i>Activités</i>	10 900	1,2 \$	1,5 \$	3,7 \$
<i>Construction</i>	14 800	1,8 \$	3,8 \$	8,0 \$
Indirectes	17 100	1,2 \$	2,4 \$	4,1 \$
<i>Activités</i>	7 800	0,5 \$	0,9 \$	1,8 \$
<i>Construction</i>	9 200	0,7 \$	1,5 \$	2,3 \$
Induites	10 900	0,6 \$	1,5 \$	2,1 \$
<i>Activités</i>	4 100	0,2 \$	0,5 \$	0,8 \$
<i>Construction</i>	6 800	0,4 \$	1,0 \$	1,3 \$
<b>Totales</b>	<b>53 600</b>	<b>4,8 \$</b>	<b>9,2 \$</b>	<b>17,9 \$</b>
<b><i>Activités</i></b>	<b>22 800</b>	<b>1,9 \$</b>	<b>2,9 \$</b>	<b>6,3 \$</b>
<b><i>Construction</i></b>	<b>30 800</b>	<b>2,9 \$</b>	<b>6,3 \$</b>	<b>11,6 \$</b>

Remarque : Les chiffres sont présentés en dollars de 2022. Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Remarque : Le PIB direct de la construction intègre les estimations développées pour Bombardier par l'étude de PwC sur les activités de 2021. (<https://bombardier.com/en/PWC-report-bombardier.pdf>)

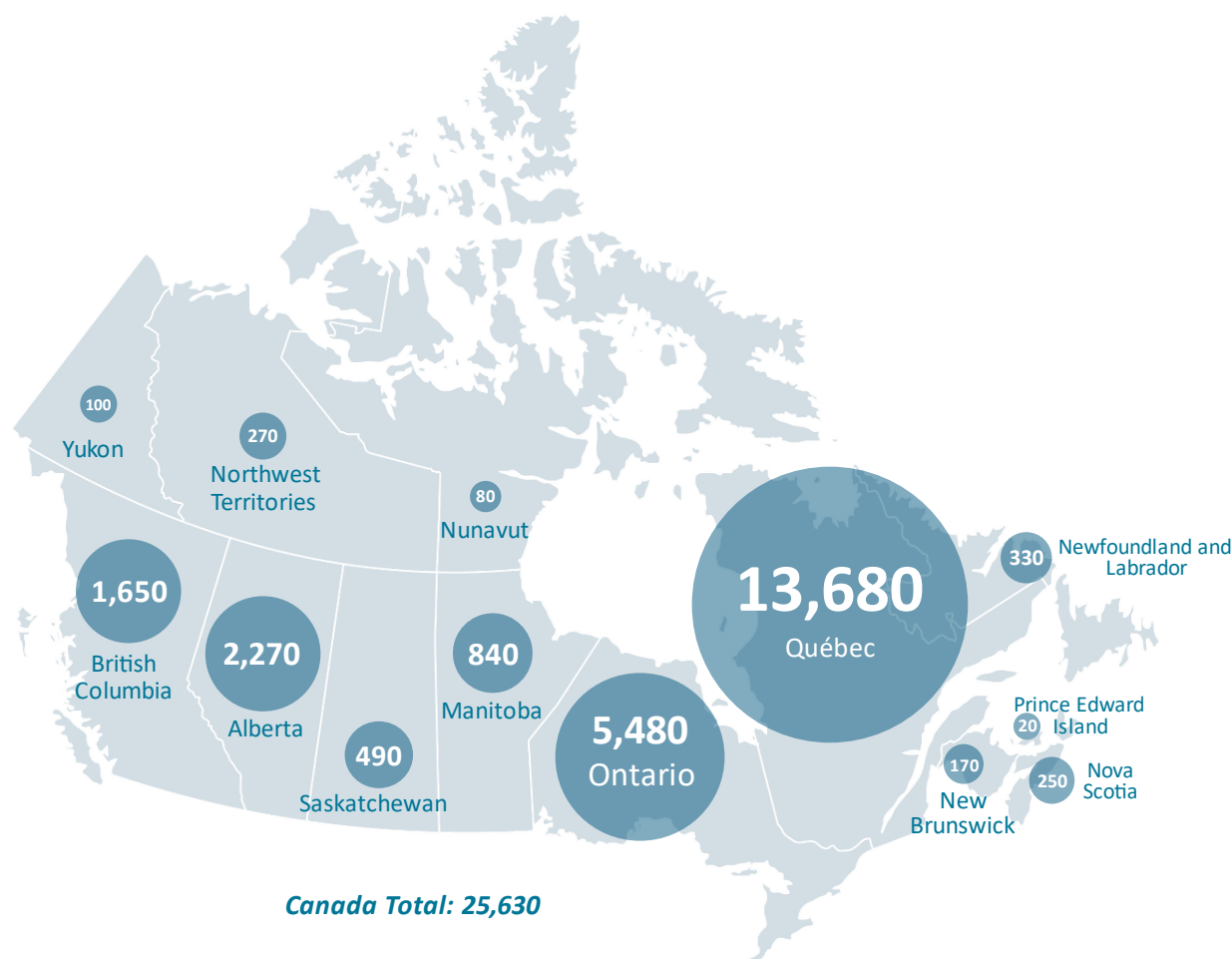
**Figure ES-3 :**  
**Retombées économiques directes annuelles des activités d'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022**



**Figure ES-4 :**  
**Retombées économiques totales annuelles des activités d'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022**



**Figure ES-5 :**  
**Répartition de l'emploi direct total dans les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires (emplois)**

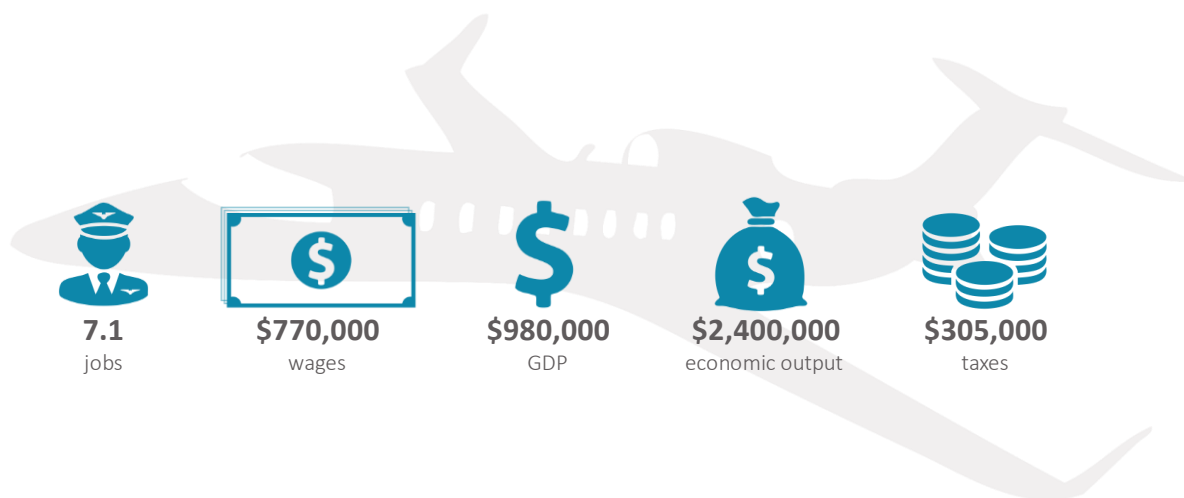


## Retombées économiques par avion d'affaires (activités seulement)

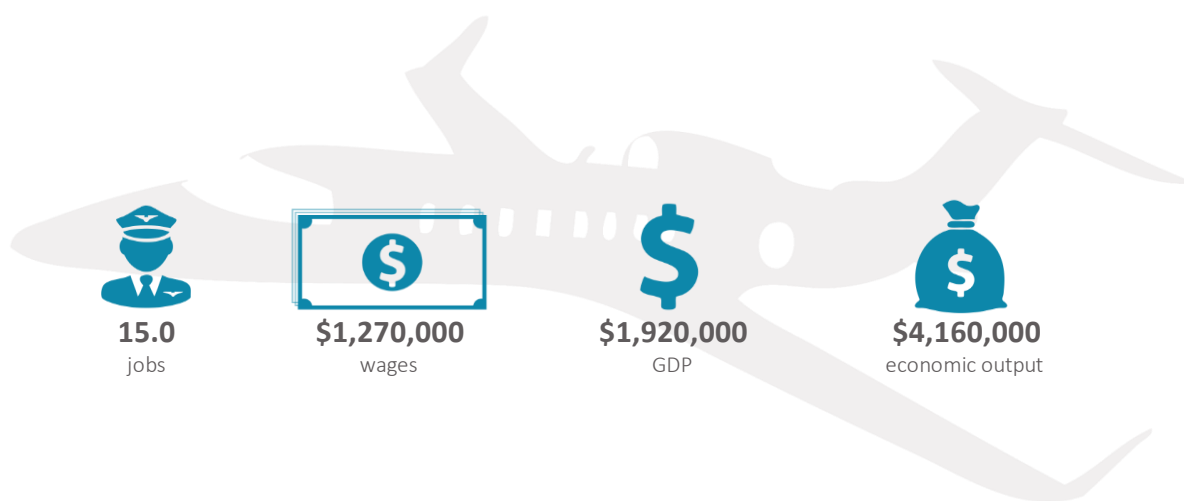
Les activités de chaque avion d'affaires contribuent de manière significative à l'économie du Canada chaque année. On estime que chaque avion génère directement 7,1 emplois, pour un salaire direct d'environ 770 000 \$. Cela représente 980 000 \$ en PIB direct et 2,4 millions de dollars en production économique directe pour l'économie canadienne. Si l'on tient compte des effets multiplicateurs, les activités annuelles d'un seul avion d'affaires génèrent des heures de travail représentant un total de 15 emplois, soit près de 1,3 million de dollars de salaires par année. De plus, la contribution d'un avion d'affaires au PIB est estimée à 1,9 million de dollars, tandis que la production économique totale est estimée à 4,2 millions de dollars. Les retombées économiques directes et totales par avion d'aviation d'affaires sont présentées respectivement dans les **Figures ES-6 et ES-7**.



**Figure ES-6 :**  
**Retombées économiques directes des activités continues d'un avion d'affaires par année**



**Figure ES-7 :**  
**Retombées économiques totales des activités continues d'un avion d'affaires par année**



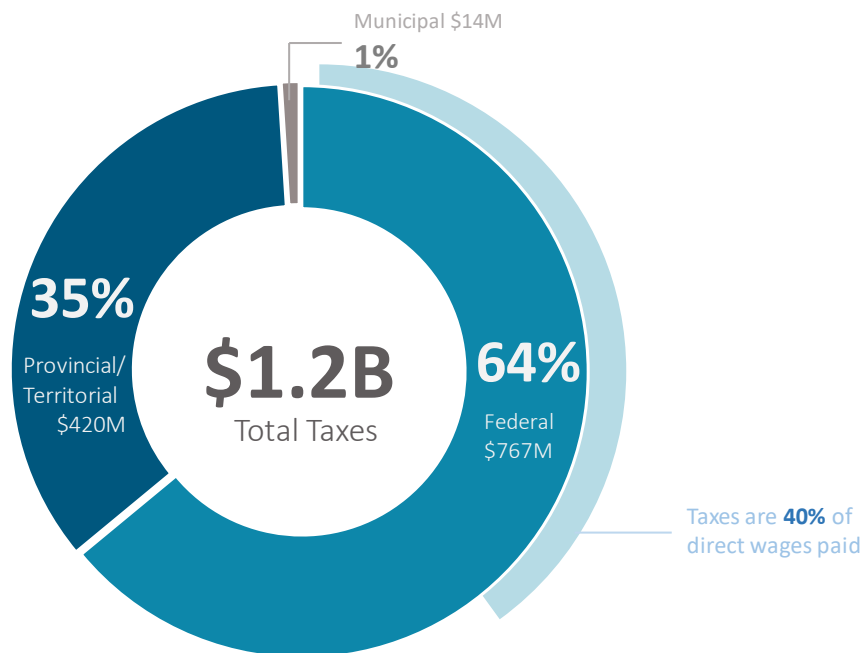
*On estime que les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires génèrent 1,2 milliard de dollars d'impôts directs à tous les paliers de gouvernement.*

## Retombées fiscales directes annuelles

Les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires au Canada contribuent également aux revenus gouvernementaux qui sont perçus par les gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux et locaux. L'impôt direct payé sur une base annuelle est estimé à 1,2 milliard de dollars en 2022.<sup>2</sup>

La majorité de l'impôt perçu revient aux gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux, à hauteur de 64 % et 35 %, respectivement. Les taxes municipales sont également estimées à près de 14 millions de dollars au Canada (1 % du total des taxes perçues). La **figure ES-8** présente un résumé des taxes perçues.

**Figure ES-8 : Répartition des revenus fiscaux directs par palier de gouvernement**



Remarque : analyse InterVISTAS. Les chiffres comprennent l'impôt payé par les employés et les employeurs directs, y compris l'impôt sur le revenu et les salaires, l'impôt sur les sociétés et les cotisations d'assurance sociale (comme les primes d'assurance-emploi), entre autres. Les chiffres n'incluent **pas** les taxes sur les produits finis fabriqués par les constructeurs.

<sup>2</sup> Les incidences fiscales sont présentées en dollars de 2022 et basées sur les taux d'imposition de 2022.

# Table des matières

<b>Avant-propos</b> .....	<b>i</b>
<b>Sommaire exécutif</b> .....	<b>ii</b>
<b>1 Introduction</b> .....	<b>1</b>
1.1 Qu'est-ce que l'aviation d'affaires? .....	1
1.2 Usages de l'aviation d'affaires .....	2
1.3 Types d'avions d'affaires .....	5
1.4 L'aviation d'affaires soutient l'activité aérospatiale et aéronautique canadienne .....	6
<b>2 Perspectives de l'aviation d'affaires au Canada</b> .....	<b>8</b>
2.1 Introduction.....	8
2.2 Avions d'affaires au Canada.....	8
2.3 Activités de construction d'avions d'affaires au Canada .....	11
2.4 Impact potentiel de la taxe sur certains biens de luxe .....	14
<b>3 Valeur de l'aviation d'affaires au Canada</b> .....	<b>15</b>
3.1 Retombées économiques de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada.....	15
3.2 Retombées fiscales directes annuelles.....	18
<b>4 Retombées économiques des activités de l'aviation d'affaires</b> .....	<b>20</b>
4.1 Introduction.....	20
4.2 Emploi et salaires directs, indirects et induits.....	20
4.3 PIB et résultats .....	23
4.4 Retombées économiques pour chaque avion d'aviation d'affaires.....	24
4.5 Retombées économiques par province/territoire des activités liées aux avions d'affaires.....	25
4.6 Retombées fiscales directes .....	27
4.7 Avantages économiques plus larges ou retombées catalytiques.....	29
<b>5 Retombées économiques de la construction d'avions d'affaires au Canada</b> ..	<b>32</b>
5.1 Introduction.....	32
5.2 PIB et résultats .....	33
5.3 Retombées économiques par province ou région .....	34
5.4 Retombées fiscales directes .....	34
<b>6 Résumé</b> .....	<b>36</b>
<b>Glossaire</b> .....	<b>38</b>

## Études de cas

1	<b>NovaJet Aviation Group</b> .....	<b>3-4</b>
2	<b>London Air Services</b> .....	<b>10</b>
3	<b>Bombardier</b> .....	<b>12-13</b>
4	<b>CAE</b> .....	<b>19</b>
5	<b>Innotech-Execaire Aviation Group</b> .....	<b>28</b>
6	<b>Aurora Jet Partners</b> .....	<b>31</b>

# 1 Introduction

Les avions d'affaires sont utilisés par un grand nombre d'entreprises et d'organisations, de petites comme de grandes tailles. Au Canada, l'aviation d'affaires joue un rôle essentiel dans :

- le maintien en activité d'installations de production et d'infrastructures canadiennes essentielles,
- la commercialisation des produits et services canadiens d'entreprises dispersées sur un vaste territoire,
- l'amélioration de l'efficacité des chaînes d'approvisionnement,
- l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des employés, des clients et des propriétaires,
- l'augmentation de la productivité des entreprises et du pays,
- l'amélioration de la qualité du service à la clientèle, ce qui permet de fidéliser les clients existants et d'en acquérir de nouveau, et
- la réduction des frais de transport pour de nombreuses entreprises.



La plupart des voyages d'aviation d'affaires sont soumis à des contraintes de temps et transportent souvent des cadres moyens et du personnel technique (par exemple, des ingénieurs) qui doivent résoudre un problème immédiat.

L'aviation d'affaires est essentielle pour toutes sortes d'entreprises qui ont besoin de rapidité, de flexibilité, d'efficacité et de productivité. Les grandes sociétés multinationales ne sont pas les seules à recourir à l'aviation d'affaires. Selon la National Business Aviation Association (NBAA), environ 45 % des entreprises qui utilisent l'aviation d'affaires comptent moins de 500 employés.<sup>3</sup> Nombre d'entre elles sont basées dans des régions où les compagnies aériennes commerciales ont réduit ou supprimé leurs liaisons, ou dans des régions où il n'y avait a priori pas de liaisons commerciales. L'aviation d'affaires permet aux entreprises de rester dans ces régions et d'avoir accès à des fournisseurs, des clients ou des installations de production situés n'importe où dans le pays ou dans le monde.

Cette étude présente les retombées économiques des activités de l'aviation d'affaires au Canada, de la construction d'avions d'affaires au Canada, ainsi que les retombées économiques combinées des deux secteurs liés à l'aviation d'affaires au Canada. Cette étude est une mise à jour de l'analyse précédente, qui date de 2017.

## 1.1 Qu'est-ce que l'aviation d'affaires?

Il existe deux subdivisions principales au sein du système d'aviation civile canadien : les activités commerciales et les activités privées. La catégorie commerciale comprend les compagnies aériennes qui assurent un transport aérien régulier, comme Air Canada, WestJet, Porter, Flair et divers transporteurs régionaux. Les activités privées comprennent tous les autres types d'aviation non militaire, qu'il s'agisse d'activités commerciales ou personnelles.

***Les données se rapportent à l'aviation d'affaires lorsque l'avion est utilisé à des fins professionnelles.***

---

<sup>3</sup> NBAA Business Aviation 2021 Factbook (<https://nbaa.org/business-aviation/nbaa-business-aviation-fact-book/>).

## 1.2 Usages de l'aviation d'affaires

L'aviation d'affaires a plusieurs fonctions, comme indiqué ci-dessous. L'aviation d'affaires peut être considérée comme un luxe pour les cadres qui veulent éviter de recourir aux vols commerciaux. Ce mythe ne tient toutefois pas compte des nombreux usages de l'avion, qui permet un accès rapide, flexible, sûr et rentable à toute une série de destinations, y compris à des endroits éloignés qu'il serait impossible de rejoindre par avion commercial ou même par transport terrestre.

<h3>Transport des employés</h3>	<h3>Amélioration de la productivité</h3>	<h3>Amélioration du service à la clientèle</h3>
<p>Le principal usage des avions d'affaires est le transport des employés de l'entreprise.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les entreprises peuvent utiliser leur avion pour faciliter les occasions stratégiques, explorer de nouveaux marchés, élargir le contrôle de la gestion et améliorer les relations avec les clients, les investisseurs et le public.</li> <li>• Le déplacement de spécialistes, d'équipes juridiques ou financières peut s'avérer nécessaire pour conclure des transactions.</li> <li>• Certaines entreprises peuvent utiliser leurs avions pour déplacer les équipes de production, d'ingénierie et d'opérations entre les différents sites de l'entreprise ou vers des lieux éloignés qui ne sont pas desservis par les compagnies aériennes commerciales.</li> </ul>	<p>Grâce aux vols sur demande et sans escale entre de petits aéroports souvent plus proches de la destination du voyageur qu'un grand aéroport, il est possible de planifier efficacement les horaires des employés et de leur faire gagner du temps.</p> <p>Les avions d'affaires peuvent desservir des régions qui ne sont pas forcément desservies par des vols commerciaux. Les employés gagnent un temps considérable en accédant directement à des régions isolées et éloignées. L'aviation d'affaires permet également aux passagers de se rendre à plusieurs endroits éloignés en une seule journée.</p>	<p>Les entreprises peuvent utiliser leurs avions pour aller à la rencontre de leurs principaux clients le plus rapidement possible pour les deux parties. L'aviation d'affaires permet également aux entreprises de fournir un meilleur service. Lorsqu'une pièce importante de machinerie d'un client tombe en panne, l'entreprise subit immédiatement des pertes de revenus et, en général, les travailleurs commencent à perdre leur salaire jusqu'à ce que l'équipement soit remis en service. L'aviation d'affaires permet l'envoi immédiat de techniciens et des pièces nécessaires. Ce niveau élevé de service à la clientèle permet non seulement de rétablir le flux de revenus du client, mais aussi de fidéliser ce dernier, ce qui se traduira par des ventes futures.</p>
<h3>Amélioration de la chaîne d'approvisionnement</h3>	<h3>Confidentialité et sécurité</h3>	<h3>Transport de marchandises</h3>
<p>Pour les entreprises et les organisations qui ne sont pas situées aux principaux points d'accès intercontinentaux, l'aviation d'affaires permet de transporter des produits nécessitant une maintenance rapide vers des points d'accès à l'étranger en vue de leur distribution. L'aviation d'affaires permet également au personnel commercial, financier, marketing et technique d'accéder aux services aériens intercontinentaux.</p> <p>De plus, les entreprises utilisent l'aviation d'affaires pour améliorer l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement en transportant les fournisseurs, en améliorant la compréhension des installations de production par un fournisseur ou en transportant plusieurs fournisseurs à des réunions avec les clients.</p>	<p>L'aviation d'affaires favorise la confidentialité. Avec son propre avion, une entreprise peut mieux s'assurer que les informations exclusives et confidentielles sont protégées plutôt que de risquer d'être entendues dans un terminal de compagnie aérienne ou lors d'un vol commercial. Dans certaines situations, l'utilisation d'un avion d'affaires permet aux principaux acteurs de l'entreprise de se déplacer en catimini, ce qui peut s'avérer crucial pour faire avancer une fusion ou des ventes.</p> <p>Le recours à l'aviation d'affaires peut également contribuer à réduire le nombre de vols et de correspondances manqués en raison de retards dans les contrôles à l'aéroport.</p>	<p>Les entreprises utilisent leurs avions pour transporter des marchandises, des pièces de machines et du courrier entre les installations internes et, à l'extérieur, entre les fournisseurs, les clients et les clients potentiels. Les entreprises peuvent poursuivre leurs activités en expédiant des pièces directement vers des sites éloignés.</p>

# NOVAJET AVIATION GROUP

## ÉTUDE DE CAS

NovaJet Aviation Group (NovaJet) est un opérateur d'avions d'affaires et de jets privés rémunéré à l'acte, offrant un service complet d'affrètement de jets privés, de gestion et d'acquisition d'avions. L'entreprise compte 150 employés à temps plein et plus de 30 avions différents dans 10 bases au Canada, situées en Ontario, à Terre-Neuve-et-Labrador, au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse et en Colombie-Britannique, et prévoit de s'implanter au Québec et davantage en Colombie-Britannique. Quant à l'éventail des destinations desservies, l'expansion de NovaJet se concentrera sur le marché canadien. Les marchés qui connaissent la croissance la plus rapide sont le sud de l'Ontario et les provinces de l'Atlantique, et la compagnie cherche à développer ses activités en Colombie-Britannique et, éventuellement, à pénétrer le marché du Québec.

NovaJet est un acteur clé de l'industrie de l'aviation privée au Canada. En 2022, NovaJet a effectué 8 000 heures de vol, dont environ 30 % sur des liaisons intérieures. Environ 50 % de ses vols annuels sont destinés à l'aviation d'affaires, un segment qui contribue à 40 % de ses revenus annuels.

NovaJet soutient l'aviation d'affaires grâce à ses services d'affrètement de jets privés, de gestion d'avions et d'acquisition. En plus d'offrir des services d'affrètement de vols à l'échelle mondiale, NovaJet offre des programmes de gestion complète à ses clients propriétaires d'aéronefs. Dans le cadre de ces programmes, NovaJet aide ses clients à acquérir et à importer des avions, fournit des pilotes et des membres d'équipage pour opérer l'avion, effectue la maintenance et affrète le temps non utilisé de l'avion afin de réduire les coûts. NovaJet compte plusieurs programmes d'utilisation commerciale qui sont purement réservés à l'usage professionnel, sans usage privé ou de loisir.

La compagnie a enregistré une augmentation substantielle en matière de demande de vols affrétés après les périodes de confinement de la pandémie de COVID-19. La crainte des passagers de contracter le virus sur des vols commerciaux a incité de nombreux clients potentiels à se renseigner sur les vols privés. La pandémie a fait découvrir l'aviation privée à un plus grand nombre de personnes qu'à n'importe quel autre moment de l'histoire de NovaJet, qui remonte à plus de 20 ans. En raison de l'attrait d'un avion privé et aseptisé et d'un temps d'attente plus court à l'aéroport pour les départs, de nouveaux passagers d'affaires et de loisirs, en particulier des familles, sont devenus des clients réguliers. La pandémie a également entraîné une augmentation des demandes de renseignements sur la propriété corporative. De nombreuses entreprises qui n'avaient jamais voyagé en jet privé ont effectué un grand nombre d'heures de vol en raison des restrictions imposées par la pandémie en matière de déplacement et de contact physique. NovaJet aide les entreprises à choisir entre l'achat d'un avion et l'affrètement de vols en fonction des besoins. Il en a résulté une augmentation des conversions de l'affrètement à la demande à la propriété au cours de l'année 2021.

*(suite à la page suivante)*

# NOVAJET AVIATION GROUP

## ÉTUDE DE CAS

L'augmentation du nombre de clients affrétant des vols et possédant des avions a exercé une pression sur l'offre d'avions existante et sur les constructeurs. De plus en plus d'entreprises considèrent les avions d'affaires comme un outil et sont désireuses d'en exploiter tout le potentiel. Avant la pandémie, il était courant pour les entreprises clientes de n'utiliser que deux ou trois sièges. Après la pandémie, NovaJet constate que ses clients souhaitent utiliser les avions de manière plus efficace, en cherchant à remplir tous les sièges. Cette efficacité s'étend également au temps des employés - les entreprises clientes utilisent souvent des avions d'affaires pour atteindre des destinations mal desservies ou éloignées qui ne sont pas desservies par les transporteurs commerciaux, mais elles évitent également la longue attente pour l'enregistrement et le contrôle de sécurité. Un passager voyageant avec une compagnie aérienne commerciale doit être à l'aéroport 2 à 3 heures avant le départ; un voyageur privé peut décoller dans l'heure qui suit son arrivée à l'aéroport. Cet avantage moins tangible permet aux employés de rester productifs et heureux.

NovaJet est la première compagnie aérienne de vols nolisés à offrir des compensations carbone au Canada. Après avoir consulté ses clients et reçu une réponse positive à l'idée, elle a commencé à offrir une option de compensation carbone à l'achat. Elle fournit des informations sur la quantité de carbone générée par chaque vol et propose un moyen de la compenser. La réaction des clients a été bonne. De plus en plus d'opérateurs de bases fixes et de prestataires de services proposent des biocarburants, et les avions les plus récents sont construits de manière à être compatibles avec les biocarburants. Les avions plus anciens ont besoin de kits de conversion pour pouvoir fonctionner aux biocarburants.

Le marché de l'aviation privée au Canada est confronté à un obstacle. La taxe sur certains biens de luxe a été introduite par le gouvernement fédéral en septembre 2022 et exige que les acheteurs paient un pourcentage du prix de vente sur l'achat de nouveaux avions. NovaJet note que sa clientèle ne ressentira pas pleinement les effets de cette taxe avant 2024 ou 2025, lorsque les premiers avions achetés en vertu de la règle fiscale seront livrés. (Ceux qui prendront possession de leur appareil en 2023 ont payé celui-ci avant l'entrée en vigueur de la taxe). Les clients sont toutefois déjà rebutés par l'achat de nouveaux appareils et choisissent d'acheter des avions d'occasion, ce qui met la pression sur les constructeurs.



## 1.3 Types d'avions d'affaires

Les avions d'affaires comprennent les turbopropulseurs, les turboréacteurs et les hélicoptères. Bien que la flotte mondiale comprenne des avions d'affaires à très grande autonomie capables de transporter 20 passagers ou plus sans escale entre des centres d'affaires internationaux éloignés comme Toronto et Tokyo, de nombreux avions d'affaires accueillent moins de 20 passagers dans une cabine et effectuent des trajets moyens de moins de 1 000 milles.

1. Les **avions à turbopropulseurs** sont équipés d'un ou de plusieurs moteurs à turbine à gaz qui font tourner l'hélice ou les hélices. Les avions à turbopropulseurs sont souvent plus grands que les avions à pistons et peuvent voler à des altitudes plus élevées. Ils peuvent également transporter une plus grande charge utile et davantage de passagers que les avions à pistons. Il n'est pas rare que ces avions effectuent des liaisons de 600 à 1 000 milles entre de petits aéroports dont les pistes sont parfois trop courtes pour accueillir des avions à réaction. Parmi les avions à turbopropulseurs couramment utilisés à des fins professionnelles, on peut citer le Cessna Caravan, le Pilatus PC-12, le SOCATA TBM et le Beechcraft King Air.



*Pilatus PC-12*



*Cessna Caravan*



*SOCATA TBM*

2. Les **avions à réaction** sont équipés d'un ou de plusieurs moteurs à turbine à gaz. Les avions à réaction ont tendance à voler plus vite que les avions à turbopropulseurs et sont capables de voler à des altitudes plus élevées que ceux à pistons ou à turbopropulseurs. La taille et la portée des avions à réaction varient considérablement - certains ont un seul pilote et une cabine très petite, tandis que d'autres ont besoin de deux pilotes et peuvent transporter un grand nombre de passagers et opérer sur de longs trajets internationaux. La plupart des jets ont une capacité de six à dix passagers et parcourent une distance moyenne d'environ 1 000 milles. Parmi les jets utilisés à des fins professionnelles, on compte les Bombardier Challenger et Global, le Gulfstream G700, le Dassault Falcon 8X et l'Embraer Phenom 300, pour ne nommer que ceux-là.



*Bombardier Global 7500*



*Gulfstream G700*



*Dassault Falcon 8X*



*Embraer Phenom 300*

3. Les **hélicoptères** sont propulsés soit par un moteur à piston, soit par un turbomoteur. Ils sont souvent utilisés pour des vols de moins de 100 miles, à des altitudes inférieures à 1 000 pieds. Un hélicoptère d'affaires peut généralement accueillir de 4 à 6 personnes à bord. Les hélicoptères sont généralement appréciés pour leur capacité à atterrir à différents héliports et aéroports périphériques. Les hélicoptères utilisés pour l'aviation d'affaires comprennent l'Eurocopter 130 et les Bell 407, 429 et plusieurs autres variantes. Les hélicoptères destinés à l'aviation d'affaires sont souvent utilisés comme vols de placement pour assurer la correspondance avec un avion à réaction dans un aéroport régional, ce qui permet d'éviter le trafic au sol et de gagner du temps.



Hélicoptère Bell 429



Eurocopter 130

Tous ces types d'aéronefs ont leur place dans l'aviation d'affaires. Les turbopropulseurs, par exemple, sont très efficaces pour les vols de courte et moyenne durée, tandis que les jets sont parfaits pour les vols plus longs. Tous ces types d'aéronefs se déclinent en plusieurs tailles, en fonction des besoins.

## 1.4 L'aviation d'affaires soutient l'activité aérospatiale et aéronautique canadienne

Les activités d'aviation d'affaires sont soutenues par de nombreux autres types d'entreprises. Parmi celles-ci figurent les entreprises qui fournissent des services aéroportuaires et réglementaires et une assistance aux aéronefs et à leurs opérateurs, celles qui entretiennent et réparent les aéronefs, ainsi que d'autres entreprises qui fournissent des services de gestion professionnelle aux propriétaires d'aéronefs.

- **Opérateurs de bases fixes (ou FBO).** Les FBO apportent un soutien important à la communauté de l'aviation générale et de l'aviation d'affaires grâce à des services axés sur l'entretien, le ravitaillement en carburant, la restauration et d'autres services de soutien. Ces entreprises privées contribuent à alléger les contraintes qui pèsent sur les autres infrastructures aéroportuaires pour servir le secteur de l'aviation d'affaires.
- **Entretien et réparation.** Les aéronefs doivent répondre aux normes de navigabilité et faire l'objet d'un programme d'entretien régulier. Les stations de réparation peuvent appartenir au fabricant de l'équipement d'origine (par exemple, Bombardier, Gulfstream ou Dassault) ou être des ateliers indépendants. Certains ateliers peuvent se spécialiser dans certains aspects de l'entretien et de la réparation - cellule, groupe motopropulseur, hélice, radio, instruments ou accessoires. En 2022, le Canada comptait près de 860 entreprises d'entretien agréées, offrant une gamme



complète de services.<sup>4</sup> Les activités d'entretien et de réparation aérospatiales emploient collectivement quelque 29 800 travailleurs qualifiés et génèrent 3,7 milliards de dollars en PIB direct pour l'économie canadienne en 2022.<sup>5</sup>

- **Services professionnels de gestion.** Certaines entreprises proposent des services de gestion d'aéronefs qui offrent aux propriétaires d'avions la flexibilité et le confort de savoir que leur appareil est entretenu de manière professionnelle. Ces entreprises peuvent s'occuper de toutes les questions non opérationnelles et administratives, comme les assurances, les hangars, les pilotes, la formation, la surveillance réglementaire, l'entretien et la coordination des vols. Les clients peuvent utiliser leur avion lorsqu'ils en ont besoin et laisser la société gérer le reste. Dans certains cas, ces sociétés peuvent collaborer avec le propriétaire pour affréter l'avion à d'autres clients lorsque le propriétaire ne l'utilise pas. Cela permet de réduire le coût total de la propriété, ce qui constitue un avantage important pour les propriétaires d'aéronefs dont les appareils risquent de rester inutilisés.
- **Fabricants d'équipements d'origine.** Les avions destinés à l'aviation d'affaires n'existeraient pas sans les fabricants d'équipements d'origine (OEM). Des fabricants d'équipements d'origine comme Bombardier, Gulfstream, Embraer, et bien d'autres encore, construisent les avions (ou du moins des pièces) utilisés pour l'aviation d'affaires. Nombre d'entre eux proposent également des services de réparation et de personnalisation de l'avion à des fins spécifiques.
- **Aéroports.** Les aéroports fournissent un soutien et des services à l'aviation d'affaires, qu'il s'agisse de grands aéroports du réseau national des aéroports à proximité des principaux centres d'affaires ou d'aéroports plus petits, permettant aux entreprises d'accéder à des régions plus éloignées. L'infrastructure aéroportuaire (par exemple, les pistes) joue un rôle déterminant dans le soutien de l'aviation d'affaires.
- **NAV CANADA.** NAV CANADA est le fournisseur de services de navigation aérienne du Canada. Elle fournit un soutien et des services à l'aviation d'affaires par l'entremise du contrôle de la circulation aérienne, de l'information de vol et d'autres informations aéronautiques (comme l'espace aérien et les procédures de sécurité). NAV CANADA reconnaît l'importance de ses parties prenantes par l'entremise de son conseil d'administration, qui compte un siège choisi par l'ACAA pour représenter l'aviation d'affaires et l'aviation générale.

---

<sup>4</sup> Transports Canada (<https://tc.canada.ca/sites/default/files/2023-07/transportation-canada-2022.pdf>)

<sup>5</sup> Rapport sur l'état de l'industrie aérospatiale au Canada, été 2023 (<https://ised-isde.canada.ca/site/aerospatiale-defense/fr/etat-industrie-aerospatiale-canadienne>)

## 2 Perspectives de l'aviation d'affaires au Canada

### 2.1 Introduction

De manière générale, la demande d'avions d'affaires a augmenté au fil du temps. En 2013, JetNet iQ estimait qu'il y avait plus de 33 000 avions d'affaires à voilure fixe dans le monde, dont la majeure partie (près de 21 200) était basée en Amérique du Nord.<sup>6</sup> En 2022, cette estimation est passée à environ 38 500 appareils.<sup>7</sup> Ces dernières années, l'aviation d'affaires a poursuivi son rétablissement après la pandémie mondiale. En 2022, les stocks d'avions d'affaires d'occasion ont été au plus bas, le nombre d'heures de vol a atteint des sommets et les commandes d'avions d'affaires neufs ont continué d'affluer.<sup>8</sup> Bien que le secteur (comme d'autres) soit confronté à des risques à court terme liés au ralentissement de la croissance économique, à des niveaux soutenus d'inflation élevée et à l'incertitude géopolitique, les perspectives à plus long terme pour les activités d'aviation d'affaires restent solides. Les dernières prévisions de JetNet iQ estiment que la croissance nette des livraisons se poursuivra tout au long de la prochaine décennie et que la flotte mondiale comptera 44 500 avions d'affaires à voilure fixe d'ici 2032.<sup>9</sup>

---

*On estime à 38 500 le nombre d'avions d'affaires à voilure fixe dans le monde. Au Canada, il y aura environ 1 500 avions d'affaires (à voilure fixe et tournante) en 2022.*

---

Les données sur l'aviation d'affaires actuelle au Canada sont limitées par rapport à l'ampleur des données disponibles pour leurs homologues américains et européens, par exemple. En raison des limitations du type, de la quantité et de la qualité des données disponibles auprès de Transports Canada, il n'est pas possible de fournir des statistiques chronologiques définitives sur le nombre d'avions d'affaires en service au Canada au fil des ans, ni sur le nombre d'heures de vol effectuées par les avions d'affaires canadiens. En l'absence de bases de données gouvernementales dédiées à l'aviation d'affaires au Canada, la plupart des données utilisées dans le présent rapport sont des estimations fondées sur les dernières informations provenant des ressources et des consultations du secteur.

### 2.2 Avions d'affaires au Canada

Au Canada, le nombre total d'aéronefs immatriculés à la fin de l'année 2022 s'élevait à plus de 37 000.<sup>10</sup> De ce nombre, on estime qu'environ 1 500 sont des avions d'affaires, y compris des avions à voilure fixe (88 %) et des avions à voilure tournante (12 %).<sup>11</sup> Cette flotte d'avions d'affaires est répartie dans tout le Canada, la majorité étant basée en Ontario, en Alberta, au Québec et en Colombie-Britannique, comme le montre la Figure 2-1. Cela se reflète dans la Figure 2-2, qui montre la répartition des membres de l'ACAA au Canada; les membres sont concentrés dans les provinces et territoires où se trouve le plus grand nombre d'avions immatriculés.

<sup>6</sup> JetNet iQ est un fournisseur de premier plan de données, d'informations et de renseignements commerciaux sur les avions d'affaires et commerciaux dans le monde entier. Données JetNet citées par NEXA Advisors, Business Aviation and the World's Top Performing Companies, Part V, automne 2013, p. 10.

<sup>7</sup> Données JetNet iQ citées par Aviation International News (<https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2023-05-24/jetnet-iq-forecast-sees-13000-new-aircraft-2032>).

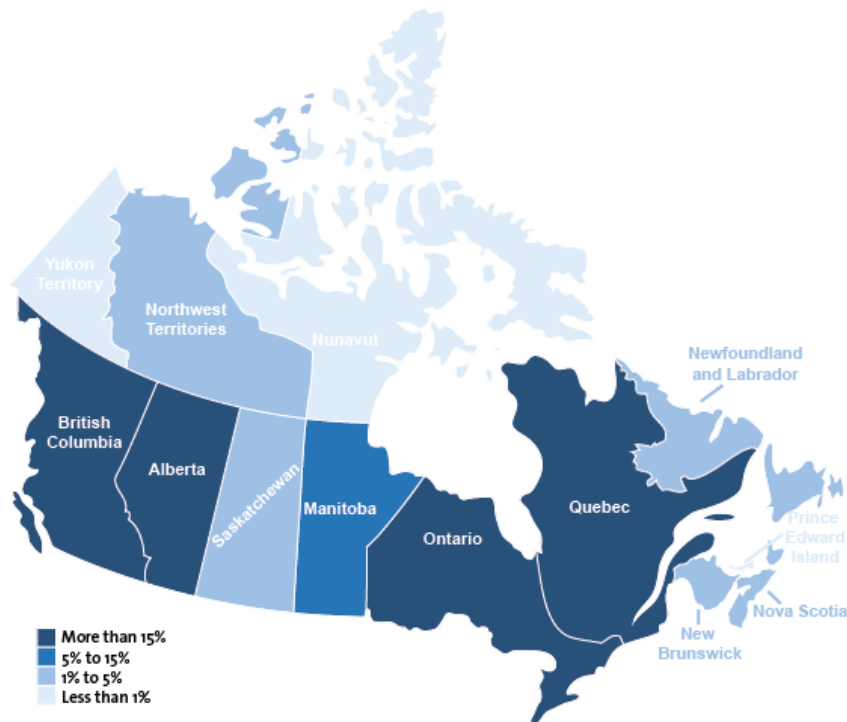
<sup>8</sup> Rapport financier 2022 de Bombardier (<https://bombardier.com/system/files/financial-reports/2023-02/Bombardier-2022-Financial-Report-en.pdf>).

<sup>9</sup> Données de JetNet iQ citées par Aviation International News (<https://www.ainonline.com/aviation-news/business-aviation/2023-05-24/jetnet-iq-forecast-sees-13000-new-aircraft-2032>).

<sup>10</sup> Registre canadien des aéronefs civils, <https://tc.canada.ca/fr>.

<sup>11</sup> La flotte d'avions d'affaires est estimée à partir de la base de données JetNet iQ pour les avions d'affaires à voilure fixe basés au Canada, ainsi que des estimations sur les hélicoptères d'affaires fournies par l'Helicopter Association of Canada et l'ACAA.

Figure 2-1 : Répartition des avions d'affaires au Canada



Source : Analyse par InterVISTAS des données de 2022 fournies par JetNet iQ, Helicopter Association of Canada et l'ACAA.

Figure 2-2 : Répartition géographique des membres de l'ACAA



Source : Association canadienne de l'aviation d'affaires, 2022.

# LONDON AIR SERVICES

## ÉTUDE DE CAS

London Air Services propose l'affrètement de jets privés et d'hélicoptères, ainsi que des services de gestion d'aéronefs pour divers clients privés et corporatifs à travers le Canada. La société est basée à Vancouver, en Colombie-Britannique, où elle exploite le London Aviation Centre, une grande installation dotée d'un hangar de 64 000 pieds carrés. London Air Services emploie 139 personnes à temps plein et dispose d'une flotte comprenant des avions Bombardier Global 6000, Bombardier Challenger 605, Bombardier Learjet 75 et des hélicoptères Augusta Wetland 139.

Les activités d'affrètement de London Air Services visent à répondre aux besoins spécifiques des entreprises en matière de voyages d'affaires. Elles offrent une certaine flexibilité en permettant aux entreprises de réserver des vols au moment qui leur convient le mieux, ainsi qu'un gain de temps en évitant les aéroports centraux encombrés, les longues files d'attente pour les contrôles de sécurité, les retards et autres problèmes liés aux voyages commerciaux. Le service d'affrètement de jets de la société offre une expérience sur mesure pour les différents clients commerciaux, qui comprend le dédouanement préétabli, le transport au sol et des commodités améliorées à bord, comme le Wi-Fi et le service téléphonique Internet air-sol. Ce service permet aux employés de travailler collaborativement en vol grâce à une connexion Wi-Fi rapide et à un service téléphonique Internet au sol.

Le service d'affrètement d'hélicoptères de London Air Service offre des avantages légèrement différents aux entreprises. Étant donné que l'hélicoptère AW139 n'a besoin que d'une petite surface pour atterrir et décoller, les clients peuvent être pris en charge et déposés à quelques mètres de leur destination. Cela permet de maximiser l'efficacité des déplacements sur de courtes distances et de convertir les longs trajets en vols courts. Comme pour le service d'affrètement de jets, les horaires et les itinéraires des vols sont flexibles.

Outre l'affrètement, London Air Services propose des services de gestion d'aéronefs privés. Ces services comprennent le recrutement de pilotes, d'ingénieurs et d'agents de bord, la gestion des opérations de vol dans le monde entier, l'entretien et la réparation des appareils, ainsi que la comptabilité. London Air Services facilite la rentabilité des opérations des départements de vol en réduisant les taux d'assurance grâce aux 20 années d'expérience de la société en matière de sécurité et à ses certifications IS-BAO et Wingman Operator, en réduisant les coûts de carburant grâce au pouvoir d'achat de la société et en offrant des conseils d'experts pour l'achat de nouveaux avions. De plus, London Air Service propose des vols nolisés sur les avions d'affaires qu'elle gère lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés. Les revenus tirés de ces vols nolisés peuvent être utilisés pour compenser certains coûts liés à la propriété des avions pour les entreprises. Collectivement, ces services rendent l'aviation d'affaires au Canada plus accessible et plus efficace.

## 2.3 Activités de construction d'avions d'affaires au Canada

Le secteur de la construction aérospatiale est un moteur économique au Canada, avec des retombées économiques totales (directes, indirectes et induites) de 17,7 milliards de dollars en PIB total et 133 300 emplois à l'échelle nationale en 2022.<sup>12</sup> Le secteur est soutenu par des emplois spécialisés dans la production d'un ensemble diversifié d'aéronefs, d'hélicoptères, de moteurs et de pièces, d'avionique, de simulateurs de vol et d'autres composants connexes. Le secteur de la construction aérospatiale est également un chef de file en matière d'innovation, et se classe au premier rang des investissements en recherche et développement (R&D) parmi tous les secteurs manufacturiers au Canada.<sup>13</sup> Bien que le secteur n'ait pas été épargné par les effets néfastes de la pandémie de COVID-19 - ses revenus en 2022 sont restés à environ 74 % des niveaux antérieurs à la pandémie (2019) - la reprise de l'emploi, des revenus et des commandes au cours de l'année écoulée indique que le redressement est en cours.<sup>14</sup>

---

*Les activités de construction aérospatiale au Canada contribuent à l'économie du pays à hauteur de 133 300 emplois au total, selon les estimations*

---

Au sein de ce secteur plus vaste de la construction aéronautique, le Canada figure parmi les leaders mondiaux de la construction d'avions d'affaires, de pièces détachées et d'équipements qui soutiennent l'aviation d'affaires dans le monde entier. Le Canada est le foyer de Bombardier, leader mondial dans la conception, la construction et le soutien des avions d'affaires ainsi que dans la R&D aérospatiale, de Pratt & Whitney Canada, qui a plusieurs activités au Canada, de Bell Textron Helicopters et de De Havilland of Canada Ltd pour ne citer que quelques-uns des principaux acteurs. Le secteur comprend également CAE inc., un fabricant canadien de technologies de simulation de vol et un fournisseur de services de formation connexes pour les opérateurs dans les secteurs de l'aviation d'affaires et de l'aviation civile, ainsi que pour les clients des secteurs de la défense et de la santé. La prééminence du secteur canadien de la construction d'avions d'affaires et civils est illustrée en partie par le fait qu'il se classe au deuxième rang mondial pour la production d'avions d'affaires et au premier rang pour la production de simulateurs de vol civils.<sup>15</sup>

La construction d'avions d'affaires au Canada et dans le monde représente une source de croissance solide pour les économies nationales et mondiales. Selon Bombardier, le secteur de la construction d'avions d'affaires a livré environ 523 nouveaux avions en 2022 (par rapport à la moyenne historique sur 15 ans de 574 livraisons par année), ce qui représente une augmentation de 3,0 % par rapport à 2021, et les revenus ont augmenté de 4,8 % au cours de la même période.<sup>16</sup> Alors que la demande d'avions continue de se redresser après la pandémie et d'autres facteurs macroéconomiques et sociopolitiques à court terme, le marché des avions d'affaires connaît de nombreux développements positifs qui sont susceptibles de stimuler le secteur à long terme. Il s'agit notamment de l'accroissement des richesses dans les pays en développement, des améliorations technologiques apportées aux avions d'affaires, qui se traduisent par des produits plus accessibles à une base de clientèle plus large, et de la demande globale croissante pour les caractéristiques de connectivité et de sécurité offertes par les vols privés.<sup>17</sup>

---

<sup>12</sup> Rapport sur l'état de l'industrie aérospatiale canadienne, été 2023 (<https://ised-isde.canada.ca/site/aerospatiale-defense/fr/etat-industrie-aerospatiale-canadienne>)

<sup>13</sup> Ibid.

<sup>14</sup> Ibid.

<sup>15</sup> Les classements sont basés sur la valeur monétaire de la production finale. Ibid.

<sup>16</sup> Remarque : exclut certains types d'avions. Rapport financier 2022 de Bombardier (<https://bombardier.com/system/files/financial-reports/2023-02/Bombardier-2022-Financial-Report-en.pdf>).

<sup>17</sup> Ibid.

# BOMBARDIER

## ÉTUDE DE CAS

### Introduction

Bombardier est le premier constructeur canadien d'avions d'affaires de grande et moyenne taille et un fournisseur mondial pour les marchés de l'aviation privée, de l'affrètement, de l'aviation d'affaires et de la propriété fractionnée. Parmi les jets actuellement offerts, on compte le Global 5000, le Global 5500, le Global 6000, le Global 6500, le Global 7500, le Global 8000, le Challenger 350, le Challenger 3500, le Challenger 650 et le Learjet 75. Bombardier possède des usines de fabrication au Canada, aux États-Unis et au Mexique, ainsi que des centres de service après-vente et de fabrication en Europe, en Afrique, en Amérique du Sud, en Asie de l'Est et du Sud-Est, et en Australie, et une nouvelle usine est en construction aux Émirats arabes unis. L'entreprise a également lancé ses activités de défense en 2022, dont le siège social se trouve à Wichita, au Kansas.

Au cours des cinq dernières années, Bombardier s'est concentré sur la construction et le développement d'avions d'affaires. En 2019, elle a vendu la division des turbopropulseurs Dash-8 à Longview Aviation Capital. En 2020, elle a vendu sa division CRJ à Mitsubishi et a cédé à Airbus sa participation restante dans la production de l'A220, anciennement les jets de la série C. Un an plus tard, le constructeur a vendu sa division ferroviaire, Bombardier Transport, à Alstom, un constructeur français de locomotives, de wagons de passagers et d'équipements de signalisation ferroviaire.

En 2022, pour sa 80e année d'activité, le constructeur a livré 128 avions à travers le monde et son carnet de commandes a atteint 14,8 milliards de dollars. Parmi les avions produits en 2022, 120 ont été fabriqués au Canada. On prévoit 138 livraisons d'ici la fin de l'année 2023 et 150 livraisons d'ici 2025.

### Emplacements et emplois

Bombardier accorde une grande importance au Canada. Sur les 15 000 employés que compte l'entreprise dans le monde, 10 600 travaillent au Canada, dont 2 000 en Ontario et 8 600 au Québec. À l'heure actuelle, 100 % de la production de l'Ontario est destinée à la construction d'avions d'affaires. Au Québec, 5 % des activités de Bombardier sont consacrés à la défense et les 95 % restants aux avions d'affaires.

### Construction

Bombardier est un fournisseur mondial d'avions d'affaires, dont la majorité de la production (60-70 %) est réalisée au Canada, ce qui génère une activité économique de 6 milliards de dollars au niveau national. Depuis la pandémie, des changements ont été apportés à la production nationale. Bombardier externalise au Canada une partie de sa fabrication destinée à l'étranger afin de mieux contrôler sa chaîne d'approvisionnement. Cette mesure a permis de créer 500 emplois à Saint-Laurent, au Québec, car l'entreprise doit notamment composer avec des fournisseurs en difficulté. Bombardier analyse constamment sa chaîne d'approvisionnement afin de résoudre les problèmes liés aux longs délais de livraison, de repenser la manière dont l'entreprise collabore, et même de relocaliser ou d'acheter des fournisseurs plus petits.

De plus, son centre manufacturier actuel à North York est en cours de vente et de réaménagement. Bombardier construit en effet un nouveau centre de production à l'aéroport international Pearson de Toronto (YYZ), qui est certifié écologique, ce qui témoigne de son engagement à réduire les émissions de carbone, et qui ouvrira ses portes à la fin de l'année 2023.

*(suite à la page suivante)*



# BOMBARDIER

## ÉTUDE DE CAS

### Revenus

Bombardier a enregistré des revenus de 6,9 milliards de dollars en 2022, dont 5,3 milliards proviennent de la construction et 1,5 milliard des services après-vente. Presque tous les marchés internationaux sont en plein essor, à l'exception des ventes interrompues à la Russie, qui représentaient auparavant 5 à 6 % des ventes de Bombardier, et du marché intérieur, qui représente 4 à 5 % des ventes totales de l'entreprise. Bien que le marché national des avions d'affaires se soit affaibli en raison de la taxe sur les véhicules de luxe entrée en vigueur en septembre 2022, les revenus de Bombardier ont augmenté dans l'ensemble grâce à l'augmentation des ventes des plus gros avions Global dans le monde entier.

### Segments de marché et clientèle principale

Les ventes de Bombardier se composent d'un mélange d'avions Challenger et Global, chacun desservant des segments de marché distincts. Sa clientèle est très diversifiée et comprend des revendeurs, des exploitants de vols nolisés et des clients privés. Les revendeurs acquièrent principalement de gros jets et utilisent un modèle de propriété fractionnée pour remplir les sièges. Les opérateurs de vols nolisés comprennent généralement des jets d'affaires qui sont achetés pour des vols affrétés ou achetés et exploités pour le compte d'un propriétaire. Les clients privés combinent les deux types d'avions.

La pandémie a accentué la demande d'avions d'affaires et de jets privés, ainsi que le besoin d'accessibilité et de sécurité accrue pour l'éloignement social. Une récente commande importante de NetJets a été bénéfique pour les personnes souhaitant voyager en jet privé, par exemple. Si les appels et les réunions virtuels sont devenus plus courants, ils n'ont pas supplanté les réunions et les activités en personne. La demande de jets d'affaires pouvant relier les continents est en constante augmentation à mesure que l'économie mondiale se développe.

### Perspectives à plus long terme au Canada

La principale question à long terme pour Bombardier au Canada est de savoir si la demande reviendra à la normale ou si la taxe de luxe affectera les ventes de nouveaux avions à réaction. Les marchés de Bombardier sont toutefois stables ou en croissance à l'extérieur du Canada et de la Russie. L'entreprise prévoit 150 livraisons pour 2025 et a ajusté son objectif de revenus pour cette année de 7,5 milliards de dollars à 9 milliards de dollars en mars 2023.



Source : Bombardier

## 2.4 Impact potentiel de la taxe sur certains biens de luxe

Bien que les perspectives postpandémiques pour les opérateurs d'aviation d'affaires et les constructeurs d'aéronefs canadiens soient largement positives, la récente mise en œuvre de la taxe sur certains biens de luxe par le gouvernement fédéral pourrait entraver la croissance économique. À compter de septembre 2022, cette taxe s'applique à divers articles, notamment à la vente d'aéronefs produits au Canada et à l'importation de nouveaux aéronefs d'une valeur supérieure à 100 000 \$.<sup>18</sup> Cette taxe crée un désavantage concurrentiel pour les constructeurs d'aéronefs canadiens, avec des conséquences supplémentaires pour les opérateurs de l'aviation d'affaires au Canada.

Bien que le ministère fédéral des Finances ne prévoie que des pertes économiques mineures pour le secteur aérospatial liées à la taxe - des pertes annuelles d'environ 2 avions et entre 2 et 4 millions de dollars de pertes de PIB et 10 à 20 emplois à temps plein<sup>19</sup> – une étude publiée par l'Association des industries aérospatiales du Canada (AIAC) prévoit des conséquences bien plus graves pour l'industrie et, par conséquent, pour l'économie nationale. D'après cette étude, si la taxe entraîne la perte des ventes de 10 jets d'affaires en 2022, l'impact s'élèverait à environ 540 millions de dollars en perte de revenus.<sup>20</sup> À titre indicatif, l'ACAA a appris d'un seul constructeur que 18 commandes d'avions d'affaires avaient été annulées.

Les conséquences potentielles sur l'ensemble de l'année pour le secteur comprennent des pertes pour les constructeurs non seulement de jets d'affaires, mais aussi d'autres types d'avions, ainsi que des pertes d'emplois pour la chaîne d'approvisionnement aérospatiale au sens large, les opérateurs de l'aviation d'affaires (qui peuvent, par exemple, choisir de baser leurs avions aux États-Unis) et les entreprises d'entretien, de réparation et de révision (MRO) au Canada. Pour l'ensemble de ces sous-secteurs, les pertes attendues représentent au moins 2 000 emplois directs et une estimation prudente de 149 millions de dollars en salaires perdus. Ces pertes de salaires représentent 29,9 millions de dollars de manque à gagner pour le gouvernement fédéral en impôt sur le revenu annuel, ce qui dépasserait les 9 millions de dollars de revenus annuels attendus de la taxe sur certains biens de luxe elle-même.<sup>21</sup> Le secteur aérospatial canadien pourrait être confronté à d'autres contraintes financières dues à la perte d'investissements directs étrangers (IDE) en raison de la réglementation gouvernementale.

Au-delà de l'impact sur le secteur et l'économie, il pourrait y avoir des coûts environnementaux involontaires liés au fait que les opérateurs conservent des aéronefs anciens et usagés moins performants en termes de consommation de carburant au lieu d'acheter de nouveaux appareils.<sup>22</sup>

---

*Le gouvernement fédéral estime que la taxe sur certains biens de luxe réduira les ventes du secteur d'environ 2 avions d'affaires par année.*

*Un constructeur a toutefois indiqué que ses propres pertes s'élevaient à 18 avions d'affaires en 2022.*

---

<sup>18</sup> La taxe s'applique à « la vente de véhicules et d'avions de luxe neufs dont le prix de détail est supérieur à 100 000 \$ et de bateaux neufs dont le prix est supérieur à 250 000 \$... et est calculée comme le moindre de 20 % de la valeur au-dessus de ces seuils de prix ou de 10 % de la valeur totale ». Ministère des Finances du Canada, « Étude sur les répercussions économiques potentielles de la *Loi sur la taxe sur certains biens de luxe* », mars 2023.

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Il convient de noter que les pertes futures en année pleine des ventes d'avions d'affaires pourraient être encore plus importantes que cette estimation pour 2022. Jacques Roy, Ph.D, Département de logistique et de gestion des opérations, HEC Montréal, « Les retombées économiques de la *Loi sur la taxe sur certains biens de luxe* sur l'industrie aérospatiale canadienne », novembre 2022.

<sup>21</sup> Jacques Roy, Ph.D, Département de logistique et de gestion des opérations, HEC Montréal, « Les retombées économiques de la *Loi sur la taxe sur certains biens de luxe* sur l'industrie aérospatiale canadienne », novembre 2022.

<sup>22</sup> Ibid.

## 3 Valeur de l'aviation d'affaires au Canada

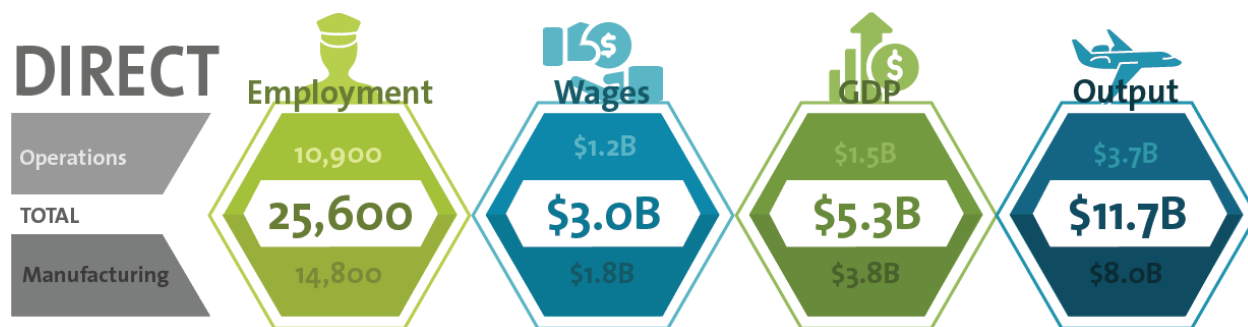
**Les retombées économiques directes** mesurent l'emploi directement associé aux activités de l'aviation d'affaires et à la construction d'avions d'affaires au Canada. Il s'agit notamment des emplois générés par les opérateurs de base fixe (FBO), les départements de vol des compagnies, les ingénieurs, les concepteurs et les constructeurs dans les usines de fabrication. Les **retombées indirectes** comprennent l'emploi dans les secteurs qui fournissent des services au secteur de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires. L'emploi induit est un peu plus complexe que l'emploi indirect. **L'emploi induit** est l'emploi généré dans l'économie générale sur la base des dépenses effectuées par les personnes employées directement ou indirectement, par exemple les emplois dans le secteur de la restauration lorsqu'un pilote d'avion d'affaires sort dîner avec sa famille.

### 3.1 Retombées économiques de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada

Les activités de l'aviation d'affaires (10 900 emplois) et de la construction d'avions d'affaires (14 800 emplois) au Canada génèrent annuellement un total estimé à 25 600 emplois directs, ces employés gagnant environ 3,0 milliards de dollars en rémunération. L'emploi direct des activités d'aviation d'affaires génère près de 1,5 milliard de dollars en produit intérieur brut direct et 3,7 milliards de dollars en production économique directe au pays chaque année, tandis que la construction d'avions d'affaires contribue à hauteur de 3,8 milliards de dollars en produit intérieur brut (PIB) direct et 8,0 milliards de dollars en production économique directe à l'économie nationale. Voir la **Figure 3-1**.

Les retombées totales sont la somme des retombées directes, indirectes et induites. Si l'on tient compte des effets multiplicateurs indirects et induits, les retombées économiques annuelles des activités de l'aviation d'affaires et de la construction au Canada sont estimées à un total de 53 600 emplois. Les revenus totaux de tous les employés s'élèvent à plus de 4,8 milliards de dollars en rémunération. Le salaire annuel moyen par emploi est de 90 000 \$, alors que la moyenne nationale est de 60 600 \$ (tous secteurs confondus) par emploi et par année, soit environ 48 % de plus que la moyenne nationale. De plus, l'aviation d'affaires au Canada (y compris les activités et la construction) contribue à hauteur de 9,2 milliards de dollars au PIB total et de 17,9 milliards de dollars à la production économique totale, respectivement. Les retombées économiques totales de l'aviation d'affaires au Canada sont résumées à la **Figure 3-2** et au **Tableau 3-1**. La **Figure 3-3** montre la répartition des emplois directs au Canada.

**Figure 3-1 :**  
Retombées économiques directes annuelles des activités d'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022



**Figure 3-23-1 :**  
**Retombées économiques annuelles totales des activités de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022**



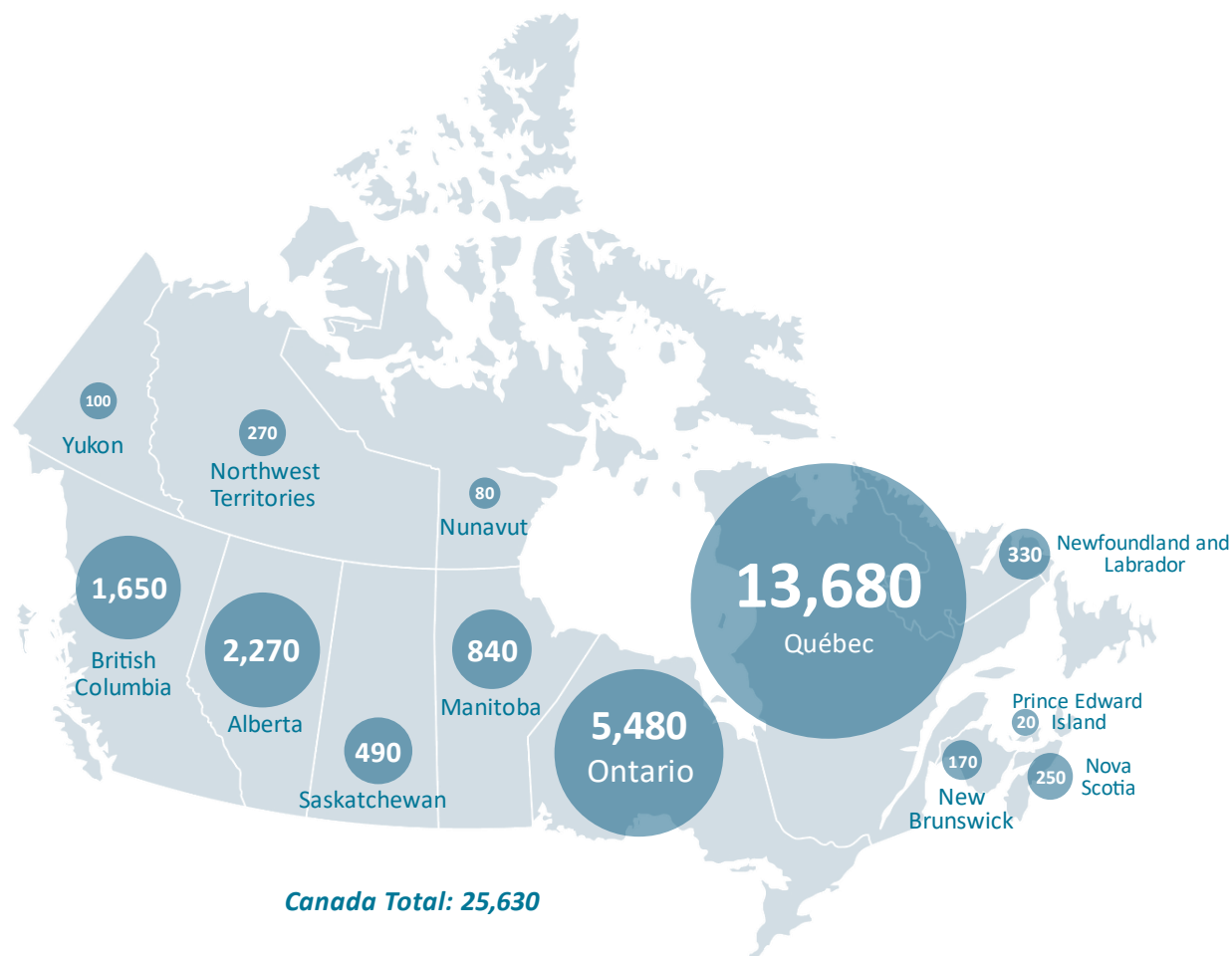
**Tableau 3-13-1 :**  
**Retombées économiques annuelles totales des activités de l'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022**

Retombées	Emplois	Salaires (Milliards \$)	PIB (Milliards \$)	Résultats (Milliards \$)
<b>Directes</b>	<b>25 600</b>	<b>3,0 \$</b>	<b>5,3 \$</b>	<b>11,7 \$</b>
<i>Activités</i>	10 900	1,2 \$	1,5 \$	3,7 \$
<i>Construction</i>	14 800	1,8 \$	3,8 \$	8,0 \$
<b>Indirectes</b>	<b>17 100</b>	<b>1,2 \$</b>	<b>2,4 \$</b>	<b>4,1 \$</b>
<i>Activités</i>	7 800	0,5 \$	0,9 \$	1,8 \$
<i>Construction</i>	9 200	0,7 \$	1,5 \$	2,3 \$
<b>Induites</b>	<b>10 900</b>	<b>0,6 \$</b>	<b>1,5 \$</b>	<b>2,1 \$</b>
<i>Activités</i>	4 100	0,2 \$	0,5 \$	0,8 \$
<i>Construction</i>	6 800	0,4 \$	1,0 \$	1,3 \$
<b>Totales</b>	<b>53 600</b>	<b>4,8 \$</b>	<b>9,2 \$</b>	<b>17,9 \$</b>
<i>Activités</i>	22 800	1,9 \$	2,9 \$	6,3 \$
<i>Construction</i>	30 800	2,9 \$	6,3 \$	11,6 \$

Remarque : Les chiffres sont présentés en dollars de 2022. Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Remarque : Le PIB direct de la construction intègre les estimations développées pour Bombardier par l'étude de PwC sur les activités de 2021. (<https://bombardier.com/en/PWC-report-bombardier.pdf>)

Figure 3-33-2 : Répartition des emplois directs liés aux activités d'aviation d'affaires et à la construction d'avions d'affaires (emplois), 2022

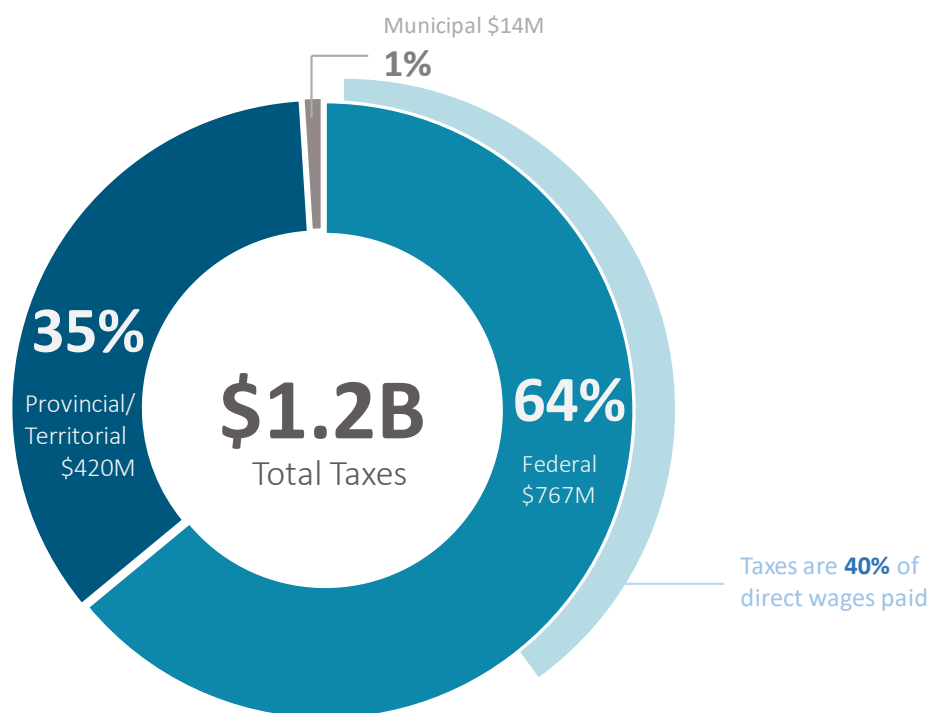


### 3.2 Retombées fiscales directes annuelles

L'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires au Canada contribuent également aux revenus des gouvernements, y compris les revenus perçus par les gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux et locaux. L'impôt payé annuellement par les employés directs et les employeurs des deux secteurs est estimé à 1,2 milliard de dollars par année.

La majorité de l'impôt perçu revient aux gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux, à hauteur de 64 % et 35 %, respectivement. Les taxes municipales sont également estimées à près de 14 millions de dollars au Canada (1 % du total des taxes perçues). La Figure 3-4 présente un résumé des taxes perçues.

Figure 3-43-3 : Ventilation des revenus fiscaux directs par palier de gouvernement, 2022



Source : Analyse InterVISTAS. Les chiffres comprennent l'impôt payé par les employés et les employeurs directs, y compris l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les salaires, l'impôt sur les sociétés et les cotisations d'assurance sociale (comme les primes d'assurance-emploi), entre autres. Les chiffres n'incluent pas les taxes sur les produits finis fabriqués par les constructeurs.

# CAE

## ÉTUDE DE CAS

CAE est une entreprise canadienne de haute technologie spécialisée dans les solutions et les services de formation et de soutien à l'exploitation qui optimisent l'apprentissage pour aider le personnel à toujours offrir le meilleur rendement possible. L'entreprise exploite le plus important réseau de formation pour l'aviation civile au monde. En plus de sa division d'aviation civile, CAE exerce ses activités dans les secteurs de la défense et de la sécurité et de la santé, grâce à une équipe combinée de plus de 13 500 employés répartis sur 250 emplacements dans 40 pays.

CAE a été fondée en 1947 par M. Ken Patrick, un ancien membre de l'Aviation royale du Canada, dans le but de « créer quelque chose de canadien et de tirer parti d'une équipe formée à la guerre qui était extrêmement novatrice et très axée sur la technologie ». L'entreprise s'est développée grâce aux contrats conclus avec l'armée canadienne avant de prendre rapidement de l'ampleur pour répondre à la forte demande de l'aviation commerciale dans les années 1970. CAE a profité de son essor pour se développer à l'échelle mondiale et s'est imposée comme le premier concepteur et constructeur mondial de simulateurs de vol, de dispositifs d'entraînement au vol, de systèmes visuels, d'entraîneurs informatisés et de systèmes de formation assistée par ordinateur pour l'aviation civile.

Aujourd'hui, en plus de ses activités de construction, la division Aviation civile de CAE exploite des centres de formation partout dans le monde et offre une formation immersive aux pilotes d'avions commerciaux, d'avions d'affaires et d'hélicoptères, aux techniciens d'entretien et aux membres du personnel de cabine. CAE offre des programmes de formation et des simulateurs de vol pour les principaux constructeurs d'avions d'affaires, notamment Beechcraft, Bombardier, Cessna, Dassault, Embraer, Gulfstream, Hawker et Nextant. Le siège social de CAE à Montréal est au centre de la formation pour l'aviation d'affaires au Canada. L'entreprise prend également en charge la formation des pilotes professionnels pour la plupart des grandes compagnies aériennes canadiennes à Montréal, Toronto et Vancouver. Les installations de l'entreprise à Saint-Jean-de-Terre-Neuve sont dotées du premier simulateur d'hélicoptère civil de niveau D avec vision nocturne au Canada, abritent cinq projets de recherche et forment les pilotes à l'entrée et à la sortie des installations en mer.

Forte de plus de 75 ans d'expérience, CAE est un moteur d'innovation qui joue un rôle clé dans le secteur émergent de l'eVTOL (décollage et atterrissage verticaux électriques) et qui apporte une efficacité opérationnelle aux compagnies aériennes et aux opérateurs de l'aviation d'affaires grâce à sa suite de logiciels Flight Operations Solutions.

CAE est devenue la première entreprise aérospatiale carboneutre en 2020 et continue d'ouvrir la voie en matière de durabilité avec des initiatives comme le développement d'une trousse de conversion électrique pour sa flotte mondiale d'avions d'entraînement Piper Archer afin de réaliser une réduction potentielle de jusqu'à 45 % de ses émissions de portée 1 (carburant) au cours des prochaines années.

CAE fait partie intégrante du secteur mondial de l'aviation d'affaires et utilise sa portée pour s'assurer que le Canada demeure un acteur clé du secteur. Grâce à ses programmes de formation spécialisés et à ses simulateurs à la fine pointe de la technologie, CAE forme le personnel dont ont besoin les secteurs qui dépendent de l'aviation d'affaires. CAE a contribué au développement de l'aviation d'affaires canadienne en s'associant à Bombardier et à d'autres constructeurs, et en formant des centaines de milliers de pilotes à l'échelle internationale sur des avions construits au Canada.

Dans son [Aviation Talent Forecast 2023](#), CAE prévoit un besoin de 106 000 nouveaux professionnels de l'aviation d'affaires à l'échelle mondiale au cours des deux prochaines années, dont 32 000 nouveaux pilotes et 74 000 nouveaux techniciens de maintenance pour assurer la vitalité du secteur. Pour répondre à la demande croissante de pilotes, CAE a ouvert en mars dernier un nouveau centre de formation à Las Vegas, au Nevada, son premier emplacement sur la côte Ouest. L'entreprise commencera la formation plus tard cette année dans un nouvel emplacement à Savannah, en Géorgie, et a annoncé son intention d'ouvrir un nouveau centre de formation pour l'aviation d'affaires à Vienne, en Autriche, en 2024.

## 4 Retombées économiques des activités de l'aviation d'affaires

### 4.1 Introduction

Les activités de l'aviation d'affaires au Canada contribuent à la fois aux économies locales où les avions sont basés et à l'économie canadienne dans son ensemble. L'importance du secteur est soulignée à la fois par les retombées sur l'emploi et les salaires et par les retombées sur l'ensemble de l'économie (par le biais du PIB et de la production économique). L'analyse des retombées économiques est un outil couramment utilisé pour quantifier ces types de retombées.

---

*Une approche ascendante a été utilisée pour estimer les différents types d'emplois associés à l'exploitation d'un seul jet d'affaires.*

---

Pour calculer les retombées directes de l'aviation d'affaires au Canada, InterVISTAS a utilisé diverses sources pour calculer d'abord la taille totale de la flotte d'aviation d'affaires au Canada, puis pour estimer l'emploi associé à l'exploitation d'un seul avion d'affaires. L'emploi connexe a été estimé à l'aide d'une méthode fragmentaire, depuis l'équipage de conduite qui travaille directement avec les avions jusqu'au personnel de soutien dans les FBO et autres services d'appui aéroportuaire.

### 4.2 Emploi et salaires directs, indirects et induits

Au Canada, chaque avion utilisé à des fins professionnelles est associé à des emplois pour soutenir ses activités. L'exploitation de l'appareil nécessite des pilotes, des répartiteurs, des ingénieurs, des services de ravitaillement en carburant et d'entretien, entre autres. L'emploi direct lié à l'aviation d'affaires comporte également des frais généraux de soutien (personnel administratif et de bureau, par exemple). Les retombées directes de l'aviation d'affaires sont, en grande partie, liées à l'exploitation et à l'entretien des avions d'affaires.

---

*L'estimation de l'emploi associé à l'exploitation d'un avion d'affaires a été étendue à l'ensemble des avions d'affaires en activité au Canada afin d'estimer les incidences nationales.*

---

La méthode utilisée pour estimer l'emploi direct lié aux avions d'affaires consiste à établir l'emploi à partir de la base en estimant le nombre d'emplois qui contribuent directement à l'exploitation et à l'entretien de chaque avion. Le nombre d'avions d'affaires dans chaque province et territoire du Canada a été estimé à partir des données fournies par la base de données JetNet iQ et des informations fournies par l'Helicopter Association of Canada (HAC), l'ACAA et le Registre canadien des aéronefs civils de Transports Canada. On estime qu'il y a environ 1 500 avions d'affaires au Canada, dont 1 300 à voilure fixe et 200 à voilure tournante. Ensuite, l'emploi moyen lié à la gestion de chacun de ces avions d'affaires a été calculé comme suit :

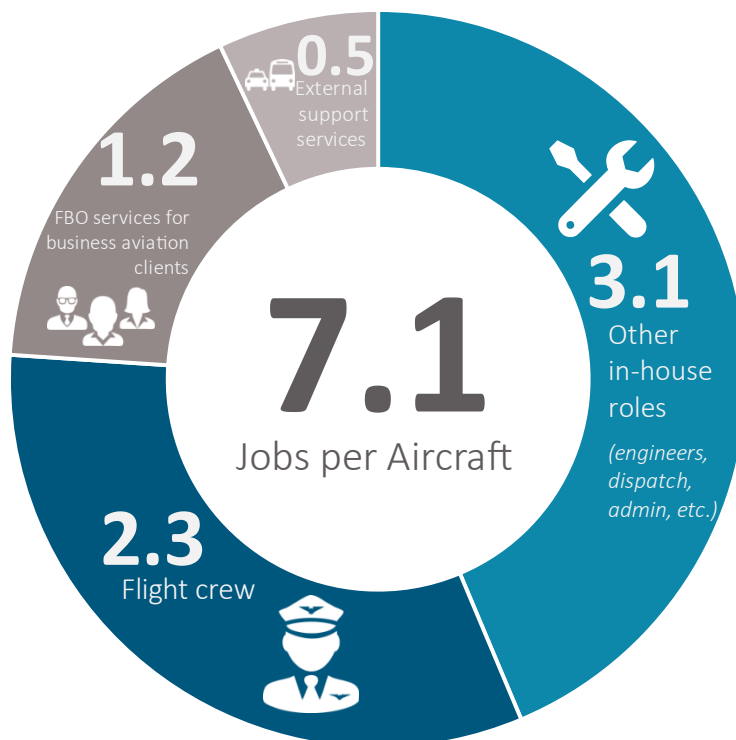
- Tout d'abord, une estimation du nombre de pilotes, de répartiteurs, d'ingénieurs et d'autres fonctions internes des exploitants d'entreprises et des sociétés d'affrètement d'aéronefs d'affaires a été établie pour chaque avion d'affaires. Ces données proviennent de l'Enquête sur la rémunération 2023 de l'ACAA, qui comprend des questions sur la flotte d'avions d'affaires et l'emploi des opérateurs commerciaux et des entreprises d'affrètement, ainsi que d'une étude réalisée en 2016 pour l'Helicopter Association of Canada sur l'empreinte économique de l'industrie canadienne de l'hélicoptère commercial. *Collectivement, ces résultats ont permis d'estimer une moyenne de 2,3 emplois d'équipage de conduite et de 3,1 emplois dans d'autres fonctions internes, par avion.*



- Deuxièmement, grâce aux données recueillies dans le cadre d'une enquête menée auprès des opérateurs de bases fixes à travers le Canada, nous avons pu mieux comprendre le rapport entre les activités des opérateurs de bases fixes liées à l'aviation d'affaires et celles liées aux autres types d'aviation générale. *Ces résultats ont permis de déterminer qu'il y a environ 1,2 emploi dans les FBO par avion d'affaires.*
- Enfin, une estimation des autres services aéroportuaires et connexes pour l'aviation d'affaires a également été prise en compte pour chaque appareil. Cela comprend les frais généraux de l'aéroport, les fonctions réglementaires et les autres fonctions qui ne sont pas déjà couvertes, ainsi que les services hors site adjacents (par exemple, l'utilisation d'hôtels et de taxis par les pilotes lorsque l'avion n'est pas à sa base). Ce ratio d'emploi par avion d'aviation d'affaires est basé sur un examen des études InterVISTAS antérieures ainsi que sur des études de retombées économiques préparées par d'autres consultants. *Il en résulte environ 0,5 emploi par avion.*
- Au total, le nombre estimé d'emplois directs par avion d'aviation d'affaires au Canada est de 7,1

La **Figure 4-1** montre une représentation visuelle de l'emploi direct associé à l'exploitation d'un avion d'aviation d'affaires.

**Figure 4-1 : Emploi direct par avion d'aviation d'affaires, opérations en cours par année**



Par conséquent, les emplois directs liés à l'aviation d'affaires au Canada s'élèvent à environ 10 900 postes. Ces employés gagnent environ 1,2 milliard de dollars en salaires, soit une moyenne annuelle de 108 100 \$ par

emploi. Ce chiffre est environ 78 % plus élevé que le salaire annuel moyen au Canada, qui est de 60 600 \$ pour l'ensemble des secteurs d'activité en 2022.<sup>23</sup> Les chiffres de l'emploi sont résumés dans le tableau 4-1 pour les salaires et les emplois.

**Tableau 4-1 : Emploi et salaires directs liés aux activités de l'aviation d'affaires au Canada, 2022**

Type de retombées	Emplois	Salaires (Milliard \$)
Retombées directes	10 900	1,2 \$
Retombées indirectes <sup>24</sup>	7 800	0,5 \$
Retombées induites <sup>25</sup>	4 100	0,2 \$
<b>Retombées totales</b>	<b>22 800</b>	<b>1,9 \$</b>

Source : Analyse InterVISTAS utilisant les multiplicateurs et les ratios du modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada. Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Les retombées indirectes comprennent l'emploi dans les secteurs qui fournissent des services au secteur de l'aviation d'affaires. En utilisant des multiplicateurs de retombées sur l'emploi, on estime à 7 800 le nombre d'emplois indirects associés aux activités de l'aviation d'affaires au Canada. La source des multiplicateurs et des ratios est le modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada.<sup>26</sup> Ce total suggère que 7 800 emplois sont indirectement générés dans les secteurs qui approvisionnent le secteur de l'aviation d'affaires dans l'ensemble du Canada. Le revenu du travail associé à l'emploi indirect total est estimé à 0,5 milliard de dollars par année.

*Les retombées indirectes et induites de l'exploitation des avions d'affaires au Canada représentent 11 900 emplois.*

L'emploi induit est un peu plus compliqué que l'emploi indirect. L'emploi induit est l'emploi créé grâce aux dépenses des personnes employées directement et indirectement par les entreprises directement liées au secteur de l'aviation d'affaires au Canada. Il représente la demande de biens et de services générée par les revenus salariaux provenant de l'activité économique directement et indirectement liée à l'aviation d'affaires au Canada. En utilisant les multiplicateurs nationaux des retombées sur l'emploi, l'emploi induit attribuable à l'aviation d'affaires au Canada est estimé à 4 100 emplois. L'emploi induit est associé à des salaires s'élevant à 0,2 milliard de dollars par année.

<sup>23</sup> Statistique Canada, tableau 14-10-0204-01, Rémunération hebdomadaire moyenne par secteur, annuelle, 2022, calculée pour la rémunération annuelle.

<sup>24</sup> Les impacts multiplicateurs doivent être interprétés avec prudence, dans la mesure où ils peuvent être trompeurs lorsque l'économie connaît un taux d'emploi élevé et une production proche de la capacité du secteur. Lorsqu'ils sont indiqués, il est recommandé de rappeler au lecteur les limites de l'utilisation des multiplicateurs. Conscients de ces limites, les auteurs de cette étude ont entrepris une analyse des multiplicateurs pour estimer l'emploi indirect et induit.

<sup>25</sup> Ibid.

<sup>26</sup> Les multiplicateurs utilisés pour l'analyse sont basés sur les multiplicateurs économiques et les ratios de Statistique Canada tirés du Modèle interprovincial d'entrées-sorties du Canada de 2019, qui sont les plus récents disponibles. Ces multiplicateurs ont été mis à jour avec les indices des prix à la consommation pour tenir compte de l'inflation.

Pour relativiser, les retombées totales de l'aviation d'affaires au Canada sont supérieures à celles de certains aéroports commerciaux comme l'aéroport international Richarson de Winnipeg et l'aéroport international John C. Munro de Hamilton.<sup>27</sup>

## 4.3 PIB et résultats

Les emplois directs de l'aviation d'affaires au Canada génèrent 1,5 milliard de dollars en PIB direct et 3,7 milliards de dollars en production économique directe dans l'économie. Si l'on tient compte des effets multiplicateurs, le secteur soutient 2,9 milliards de dollars en PIB total (direct, indirect et induit) et 6,3 milliards de dollars en production économique totale dans l'ensemble du Canada. Le **Tableau 4-2** présente les retombées de la production économique et du PIB liées à l'aviation d'affaires au Canada et dans l'économie nationale.

Les deux mesures les plus courantes de la contribution économique (outre l'emploi) sont le produit intérieur brut (PIB) et la production économique. La production économique correspond approximativement aux revenus bruts des biens ou services produits par un secteur économique, tandis que le PIB ne mesure que les revenus à valeur ajoutée. Ainsi, le PIB élimine les revenus des fournisseurs de biens et services intermédiaires et n'inclut que les revenus de la production à valeur ajoutée. En revanche, la production économique additionne tous les revenus à chaque étape de la production pour mesurer la production totale de l'économie. La production économique sera toujours supérieure au PIB (également appelé valeur ajoutée).

Pour estimer la production économique d'un secteur, on peut additionner les revenus bruts des différentes entreprises de ce secteur. Toutefois, pour calculer le PIB d'un secteur, il faut veiller à éviter les doubles comptages. Les revenus d'une entreprise qui fournit un service à une autre ne constituent pas un PIB supplémentaire. Par exemple, dans le secteur automobile, on ne peut pas ajouter la valeur (revenu brut) d'une voiture finie à la valeur des pneus. Les pneus sont déjà inclus dans la valeur de l'automobile.

Une approche pour mesurer la production économique et la valeur ajoutée consiste à demander aux entreprises, dans le cadre d'une enquête, de fournir des informations sur leurs revenus bruts, les paiements aux fournisseurs, etc. Cette approche pose toutefois plusieurs problèmes. Tout d'abord, il peut être trop coûteux de recueillir toutes ces informations dans le cadre d'une enquête. Deuxièmement, le problème du double comptage rend cette approche peu pratique.

Une autre solution consiste à déduire la production économique et le PIB d'un secteur économique à partir des données sur l'emploi en utilisant des multiplicateurs économiques. Statistique Canada produit des multiplicateurs économiques pour le Canada, et ceux-ci sont souvent plus rentables et plus précis que l'obtention des données à partir d'enquêtes. Cette méthode, qui consiste à utiliser les multiplicateurs économiques et les ratios de Statistique Canada pour le Canada, est l'approche adoptée ici.

---

<sup>27</sup> Tiré des sites Web des aéroports.

Tableau 4-2 : PIB direct et total et production économique de l'aviation d'affaires au Canada

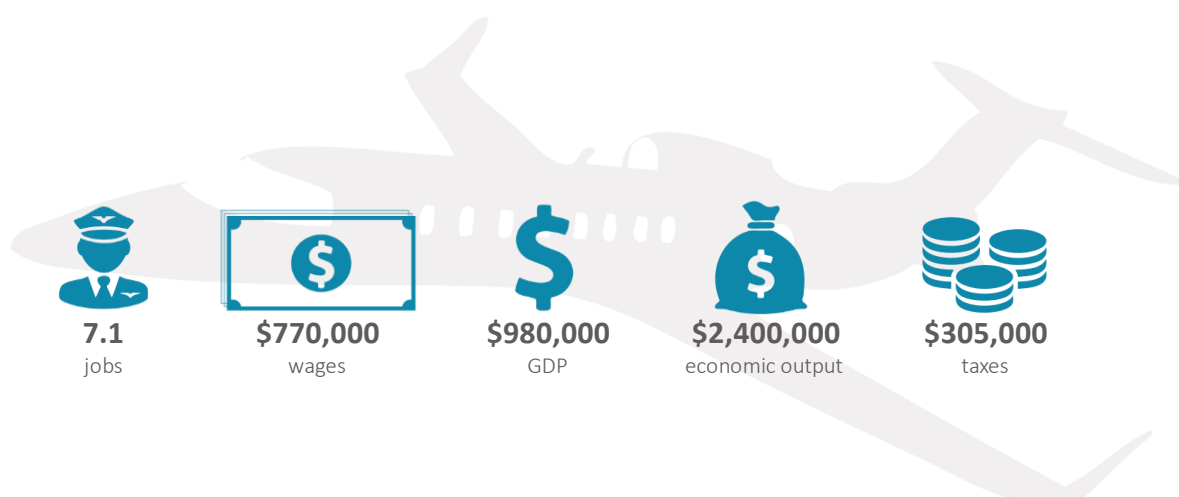
Type de retombées	PIB (Milliards \$)	Résultats économiques (Milliards \$)
Retombées directes	1,5 \$	3,7 \$
Retombées indirectes	0,9 \$	1,8 \$
Retombées induites	0,5 \$	0,8 \$
<b>Retombées totales</b>	<b>2,9 \$</b>	<b>6,3 \$</b>

Source : Analyse InterVISTAS utilisant les multiplicateurs et les ratios du modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada

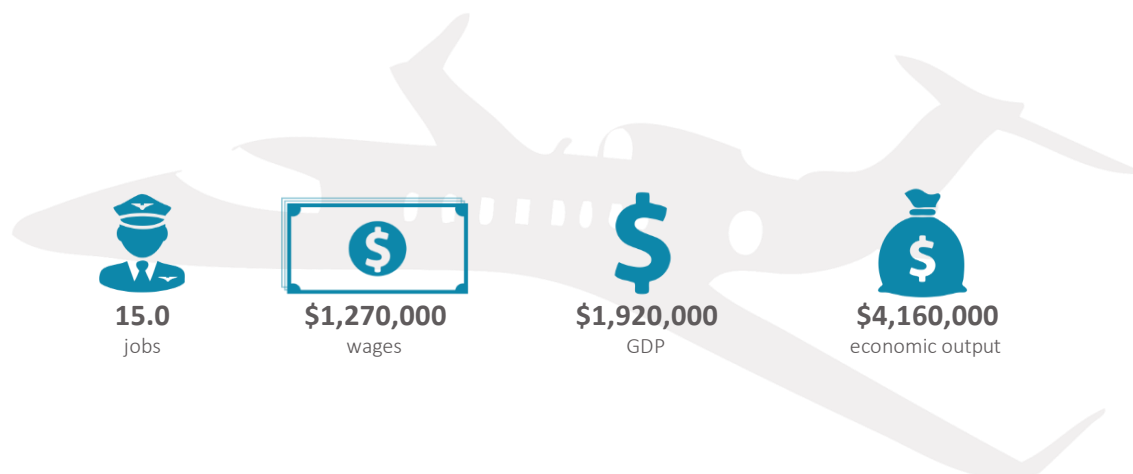
## 4.4 Retombées économiques pour chaque avion d'affaires

L'activité de chaque avion d'affaires contribue de manière significative à l'économie. Comme indiqué précédemment, chaque avion génère directement 7,1 emplois, pour un salaire d'environ 770 000 \$. Cela représente 980 000 \$ en PIB direct et 2,4 millions de dollars en production économique directe pour l'économie canadienne. Si l'on tient compte des effets multiplicateurs, les activités d'un seul avion d'affaires génèrent des heures de travail pour un total de 15 emplois, ce qui représente près de 1,3 million de dollars de salaires par année. De plus, la contribution totale au PIB d'un avion d'affaires est estimée à 1,9 million de dollars, tandis que la production économique totale est mesurée à près de 4,2 millions de dollars. Les retombées économiques directes et totales par avion d'aviation d'affaires sont présentées dans les **Figure 4-2** et **Figure 4-3**, respectivement.

Figure 4-2 : Retombées directes des activités continues d'un avion d'affaires par année



**Figure 4-3 :**  
Retombées économiques totales des activités continues d'un avion d'affaires par année



## 4.5 Retombées économiques par province/territoire des activités liées aux avions d'affaires

Les retombées économiques de l'aviation d'affaires sont également calculées pour chaque province/territoire du Canada. Le **Tableau 4-3** présente les retombées directes sur l'emploi, les salaires, le PIB et la production économique par province/territoire.

**Tableau 4-3 : Emploi direct, salaires, PIB et production économique par province/territoire**

Province/Territoire	Nombre d'avions basés	Emplois	Salaires (Millions \$)	PIB (Millions \$)	Résultats (Millions \$)
Ontario	423	3 160	340 \$	410 \$	1 120 \$
Alberta	293	2 110	230 \$	290 \$	700 \$
Québec	245	1 680	180 \$	260 \$	610 \$
Colombie-Britannique	235	1 560	170 \$	210 \$	500 \$
Manitoba	118	840	90 \$	120 \$	270 \$
Saskatchewan	67	490	50 \$	60 \$	140 \$

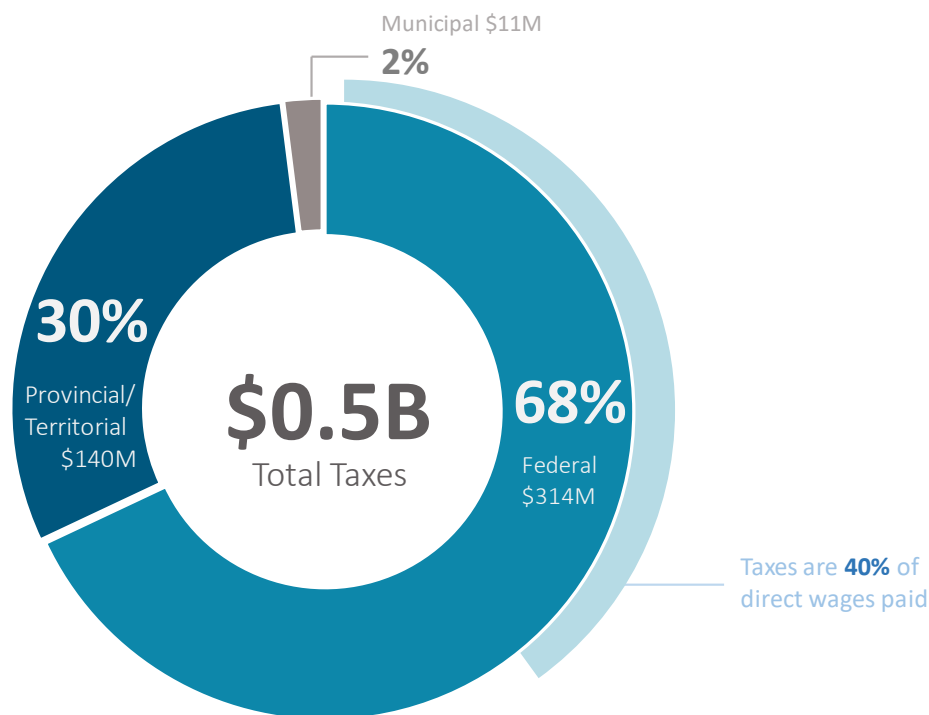
Province/Territoire	Nombre d'avions basés	Emplois	Salaires (Millions \$)	PIB (Millions \$)	Résultats (Millions \$)
Territoires du Nord-Ouest	38	270	30 \$	50 \$	120 \$
Terre-Neuve-et-Labrador	28	200	20 \$	30 \$	60 \$
Nouvelle-Écosse	25	190	20 \$	20 \$	50 \$
Yukon	15	100	20 \$	20 \$	50 \$
Nouveau-Brunswick	23	170	10 \$	10 \$	20 \$
Nunavut	10	80	10 \$	10 \$	20 \$
Î.-P.-É.	3	20	2 \$	3 \$	10 \$
<b>Total Canada</b>	<b>1 523</b>	<b>10 870</b>	<b>1 172 \$</b>	<b>1 493 \$</b>	<b>3 670 \$</b>

## 4.6 Retombées fiscales directes

En plus de contribuer à l'économie dans son ensemble, les activités de l'aviation d'affaires contribuent également aux revenus de l'État par l'entremise des taxes. Bien que le gouvernement perçoive des taxes sur le carburant et d'autres frais d'exploitation, en raison de la disponibilité des données, les retombées fiscales calculées ici se concentrent sur les taxes payées par les employés directs et les employeurs du secteur. Une estimation des taxes foncières payées aux gouvernements municipaux est également fournie.

L'activité économique permanente de l'aviation d'affaires au Canada a généré des revenus fiscaux pour les différents paliers de gouvernement, estimés à environ 0,5 milliard de dollars. Le gouvernement fédéral est le principal bénéficiaire des revenus fiscaux, avec 0,3 milliard de dollars, comme le montre le **Figure 4-4**. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont reçu une contribution en revenus fiscaux de plus de 0,1 milliard de dollars, tandis que les gouvernements municipaux ont reçu une somme estimée à 11 millions de dollars.<sup>28</sup>

**Figure 4-4 : Ventilation des revenus fiscaux directs par palier de gouvernement liés à l'activité des avions d'affaires, 2022**



Source : Analyse InterVISTAS.

Remarque : les retombées fiscales sont présentées en dollars de 2022, en utilisant les taux d'imposition de 2022. L'impôt payé par les employés et les employeurs directs comprend l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les salaires, l'impôt sur les sociétés et les cotisations d'assurance sociale (comme les primes d'assurance-emploi), entre autres.

<sup>28</sup> Estimation d'InterVISTAS basée sur des études antérieures des retombées économiques des aéroports.

# Innotech-Execaire Aviation Group

## ÉTUDE DE CAS

Innotech-Execaire Aviation Group (IEAG) est un fournisseur de services complets pour l'aviation d'affaires et commerciale au Canada. Leader notoire dans le secteur de l'aviation, IEAG a constamment démontré son engagement à élever le niveau d'excellence en matière d'aviation grâce à une expertise et à un dévouement indéfectibles. IEAG fait partie d'un réseau diversifié d'entreprises appartenant à IMP Group Ltd, une société d'investissement privée basée à Halifax et axée sur la croissance durable à l'échelle mondiale. Comptant sur une équipe de plus de 3 500 personnes expérimentées, IEAG offre du service, de la qualité et de la valeur à ses clients dans divers secteurs, notamment l'aérospatiale, l'aviation, les soins de santé, les technologies de l'information, l'hôtellerie et le développement immobilier.

IEAG a su définir les normes du secteur et gagner la confiance de ses clients dans le monde entier en leur fournissant des services et des solutions incomparables.

IEAG est depuis longtemps au service de l'aviation canadienne. La société a été fondée en 1955 à Montréal sous le nom de Timmins Aviation. Elle a depuis constamment élargi son portefeuille et sa présence sur le marché. Timmins s'est agrandi et comprend maintenant des installations de stationnement, de carburant, de dégivrage, de hangar, d'entretien et de salon pour les pilotes. En 1989, le groupe IMP acquiert Innotech Aviation, ce qui marque le début d'un nouveau départ pour la société.

Aujourd'hui, Innotech-Execaire offre une vaste gamme de services d'aviation, notamment une expertise dans le domaine des vols privés et des vols d'affaires. Par le biais de ses neuf emplacements au Canada, l'entreprise offre principalement des services de gestion d'aéronefs, des services d'affrètement, de vente et d'acquisition d'aéronefs, des services FBO grâce à son réseau de quatre FBO, ainsi que des services d'entretien majeur et des services techniques. Son engagement en faveur de la sécurité, de la fiabilité et de la satisfaction des clients en a fait une référence en matière d'excellence dans le domaine de l'aviation.

Le groupe IMP est membre platine des sociétés les mieux gérées au Canada et ses activités s'appuient sur le principe de « la force par la diversité ». Le vaste réseau de services d'IEAG, son engagement en matière de sécurité et l'excellence de ses activités ont permis à la société de se positionner comme l'un des leaders canadiens en matière de services d'aviation d'affaires.



## 4.7 Avantages économiques plus larges ou retombées catalytiques

Comme le montrent les rubriques précédentes, l'aviation d'affaires est un générateur économique à part entière - il faut de la main-d'œuvre et d'autres apports et dépenses pour faire voler un avion d'affaires. Toutefois, les retombées de l'aviation d'affaires vont au-delà de ces seules mesures. L'aviation d'affaires est elle-même un apport aux activités des entreprises; elle facilite l'amélioration de la performance, la réussite et l'engagement de la communauté dans de nombreux secteurs. Ces avantages économiques plus larges sont connus sous le nom de retombées catalytiques et peuvent se concrétiser comme suit :<sup>29</sup>



### COMMERCE

Le fret aérien représente moins de 1 % du volume des expéditions commerciales mondiales, mais plus de 35 % de leur valeur, ce qui signifie que le fret aérien est généralement de grande valeur et souvent périssable ou sujet aux contraintes de temps par rapport aux marchandises expédiées par d'autres modes de transport. L'aviation relie les entreprises à toute une série de marchés mondiaux, en particulier les secteurs de la haute technologie et de la connaissance.



### INVESTISSEMENT LOCAL

Pour de nombreuses entreprises, la proximité d'un aéroport est souvent un facteur essentiel dans la détermination de l'emplacement des bureaux, des usines de fabrication et des entrepôts. L'aviation d'affaires offre davantage de possibilités d'implantation, car les entreprises qui possèdent leurs propres avions ne sont pas tributaires des villes dotées de grands aéroports commerciaux.



### PRODUCTIVITÉ

L'aviation d'affaires offre un accès à un plus grand nombre de marchés, ce qui permet aux entreprises de réaliser de plus grandes économies d'échelle et de réduire les coûts unitaires. L'aviation d'affaires aide les entreprises à transporter leurs employés vers plusieurs destinations en une seule journée, leur permet de continuer à travailler pendant le trajet et de rentrer chez eux le soir, ce qui accroît la productivité et permet de préserver un certain équilibre entre vie professionnelle et familiale. Cela permet aux entreprises d'attirer et de conserver des employés talentueux. L'avion peut également acheminer rapidement des équipements et du personnel spécialisé vers des lieux éloignés pour y effectuer des réparations et de l'entretien, afin de limiter les temps d'arrêt.



### AMÉLIORER LA PERFORMANCE DE LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT

L'aviation d'affaires permet aux produits dont la livraison est urgente d'atteindre les points d'entrée internationaux pour y être distribués. Elle permet également au personnel des ventes, de la finance, du marketing et de la technologie d'utiliser des services aériens intercontinentaux, ce qui est particulièrement utile pour les entreprises dont la main-d'œuvre est plus dispersée et plus éloignée et qui ne vivent pas nécessairement à proximité d'aéroports commerciaux.



### CONTRIBUER AUX ÉCONOMIES PLUS PETITES ET ÉLOIGNÉES

L'aviation d'affaires permet aux entreprises d'accéder à des économies plus petites et éloignées, et de contribuer ainsi à l'activité économique locale et à la qualité de vie, notamment en assurant une liaison vitale pour la prestation de soins de santé. Les entreprises investissent également dans leurs communautés en s'engageant dans des actions caritatives et humanitaires dans le cadre de partenariats comme Hope Air, qui propose des vols gratuits pour se rendre à des rendez-vous médicaux qui ne peuvent pas être effectués localement. Les entreprises partenaires de Hope Air sont un exemple de la manière dont l'aviation d'affaires aide également les communautés grâce au transport aérien lié à la santé. Les avions d'affaires sont également adaptés pour répondre rapidement aux catastrophes naturelles et autres crises, car ils peuvent intervenir dans des délais très courts dans des zones qui seraient autrement inaccessibles.

<sup>29</sup> Les retombées catalytiques peuvent également être estimées pour d'autres modes de transport - ferroviaire, maritime, routier, etc.

## L'aviation d'affaires contribue à l'amélioration du rendement des entreprises

Selon la National Business Aviation Association (NBAA), basée aux États-Unis, le secteur de l'aviation d'affaires améliore les taux de productivité et d'efficacité des entreprises de toutes tailles situées dans de nombreuses communautés. Aux États-Unis, environ 45 % des entreprises qui utilisent l'aviation d'affaires comptent moins de 500 employés, et 80 % de leurs vols sont destinés à de petites villes et localités.<sup>30</sup> Les études de la NBAA indiquent également que :

- Les utilisateurs d'avions d'affaires surpassent les non-utilisateurs de 23 % sur le plan de la croissance du chiffre d'affaires.
- Les entreprises du S&P 500 qui ont recours à l'aviation d'affaires dépassent de 70 % celles qui n'y ont pas recours, ce qui se mesure par leur capacité à générer une plus grande valeur pour les actionnaires, à se remettre plus rapidement des récessions et à maintenir un meilleur accès à la clientèle.
- Les vols en avion d'affaires aident les employés de divers services et aux différentes fonctions de l'entreprise, et pas seulement les cadres supérieurs. 86 % des vols transportent du personnel dans les domaines du marketing, de la vente, des métiers techniques et de l'ingénierie, des cadres moyens et des clients de l'entreprise.
- L'aviation d'affaires dessert plus de la moitié des passagers des vols d'affaires qui ont constaté que leurs horaires ne pouvaient pas être respectés efficacement par les compagnies aériennes commerciales (même avant la pandémie).<sup>31</sup>



---

<sup>30</sup> NBAA Business Aviation 2021 Factbook (<https://nbaa.org/business-aviation/nbaa-business-aviation-fact-book/>).

<sup>31</sup> Ibid.

# Aurora Jet Partners

## ÉTUDE DE CAS

Aurora Jet Partners (Aurora) exploite, gère, entretient, affrète et fait le courtage d'une variété d'avions d'affaires au Canada. Basée à l'aéroport international d'Edmonton, la société exploite également des sites à Vancouver, Kelowna et Toronto. L'offre d'Aurora met l'accent sur une expérience pratique, flexible, efficace et sûre pour les clients, et l'entreprise est titulaire des certifications de sécurité IS-BAO Stage 3 et Argus Platinum. Bien que la main-d'œuvre d'Aurora soit répartie dans tout le Canada, le réseau international de partenaires de l'entreprise lui permet de fournir des services à des clients du monde entier. Au cours de la dernière décennie, Aurora s'est considérablement développée en ajoutant un bureau à Kelowna, en construisant une installation de 140 000 pieds carrés à l'aéroport international d'Edmonton et en achetant une multitude d'aéronefs pour sa flotte permanente. Aurora soutient l'aviation d'affaires par l'entremise de ses trois principales divisions : la gestion d'aéronefs, les services d'affrètement et le courtage d'aéronefs.

### Gestion d'aéronefs

Le service de gestion d'aéronefs d'Aurora vise à assumer les responsabilités difficiles liées à la possession d'un avion d'affaires afin que les entreprises n'aient pas à le faire elles-mêmes. Aurora recrute, forme, gère, réserve et planifie les pilotes et l'équipage. La société s'occupe également des formalités douanières, de la restauration et du transport au sol pour les clients qui voyagent. Aurora assure aussi l'entretien des avions de ses clients. La société détient le titre d'OMA (organisme de maintenance agréé) de Transports Canada et emploie des ingénieurs de maintenance en interne. Si l'avion d'un client a besoin d'être réparé ailleurs que dans une des installations d'Aurora, l'entreprise envoie immédiatement un ingénieur ou prend des dispositions pour effectuer d'autres réparations sur place. D'autres services de gestion d'aéronefs comprennent la comptabilité et l'optimisation des dépenses, la gestion des dossiers techniques et les services de hangar.

Aurora propose également aux entreprises deux moyens non traditionnels de posséder des avions. Tout d'abord, si cela est autorisé, Aurora vendra des vols charters sur des avions d'affaires lorsque ceux-ci ne sont pas utilisés. Les revenus de ces vols charters peuvent être utilisés pour compenser certains coûts liés à la propriété de l'avion. Deuxièmement, Aurora facilite le partage de la propriété d'un avion entre deux ou plusieurs entreprises, ce qui réduit considérablement les coûts.

### Services d'affrètement

Aurora possède une flotte diversifiée d'avions, notamment des jets Bombardier Challenger et Global et des hélicoptères Bell 505. Ces appareils sont exploités à partir de chacune des installations d'Aurora, bien que la société entretienne des relations avec des partenaires industriels qui proposent des services d'affrètement dans le monde entier. Grâce à ce service d'affrètement, les entreprises peuvent assurer des déplacements pratiques et sûrs à leurs employés et à leurs clients sans avoir à posséder d'avion.

### Courtage d'avions

Aurora facilite l'acquisition et la vente d'avions d'affaires. La société met en relation les entreprises avec les avions qui répondent le mieux à leurs besoins et à leur budget, effectue des recherches dans le monde entier pour trouver les meilleurs avions disponibles et s'occupe des formalités réglementaires et des documents d'importation pour les entreprises. Pour les entreprises qui souhaitent vendre des avions, Aurora effectue une analyse du marché, donne des conseils sur le prix de vente approprié, mène les négociations initiales, aide à conclure des accords d'achat et livre l'avion au client.

## 5 Retombées économiques de la construction d'avions d'affaires au Canada

### 5.1 Introduction

La construction d'avions d'affaires au Canada s'étend à l'ensemble du pays et complète les activités associées aux avions d'affaires qui ont été mises en évidence dans la **section 4**. Comme nous l'avons vu à la **section 3**, les trois principales composantes des retombées économiques sont les retombées directes, indirectes et induites. Ces distinctions servent de base à l'estimation des retombées économiques totales d'un secteur. Chacune de ces trois composantes nécessite des outils d'analyse différents. L'analyse des retombées sur l'emploi détermine les retombées économiques en matière d'emplois créés et de rémunération versée. Dans ce cas, les emplois directs, indirects, induits et le nombre total d'emplois créés par la construction d'avions d'affaires sont examinés pour donner un aperçu du secteur.

*La construction d'avions d'affaires au Canada génère 14 800 emplois directs, pour un salaire moyen de plus de 122 000 \$ par emploi.*

Pour calculer les retombées directes liées à la construction d'avions d'affaires au Canada, InterVISTAS a mené des enquêtes, des entretiens et des recherches supplémentaires sur les informations publiques des principaux fabricants d'avions d'affaires au Canada, y compris une étude de PwC qui a estimé les retombées économiques des activités de Bombardier en 2021. Pour la construction d'avions et d'équipements connexes pour diverses utilisations et pas seulement pour l'aviation d'affaires, seule la proportion estimée d'emplois et d'activités liés aux avions d'affaires a été utilisée pour cette analyse.

Les emplois directs liés à la construction d'avions d'affaires au Canada s'élèvent à environ 14 800 postes. Ces employés gagnent environ 1,8 milliard de dollars en salaires, soit une moyenne de 122 500 \$ par emploi. Cela représente environ le double du salaire annuel moyen au Canada de 60 600 \$ pour l'ensemble des secteurs en 2022.<sup>32</sup> Les chiffres de l'emploi sont résumés dans le **Tableau 5-1** pour les salaires et les emplois.

**Tableau 55-1 : Emploi et salaires directs liés à la construction d'avions d'affaires au Canada**

Type de retombées	Emplois	Salaires (Milliards \$)
Retombées directes	14 800	1,8 \$
Retombées indirectes <sup>33</sup>	9 200	0,7 \$
Retombées induites <sup>34</sup>	6 800	0,4 \$
<b>Retombées totales</b>	<b>30 800</b>	<b>2,9 \$</b>

Source : Analyse InterVISTAS utilisant les multiplicateurs et les ratios du modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada.

<sup>32</sup> Statistique Canada, tableau 14-10-0204-01, Rémunération hebdomadaire moyenne par secteur, annuelle, 2022, calculée pour la rémunération annuelle.

<sup>33</sup> Les impacts multiplicateurs doivent être interprétés avec prudence, dans la mesure où ils peuvent être trompeurs lorsque l'économie connaît un taux d'emploi élevé et une production proche de la capacité du secteur. Lorsqu'ils sont indiqués, il est recommandé de rappeler au lecteur les limites de l'utilisation des multiplicateurs. Conscients de ces limites, les auteurs de cette étude ont entrepris une analyse des multiplicateurs pour estimer l'emploi indirect et induit.

<sup>34</sup> Ibid.

Les retombées indirectes comprennent l'emploi dans les secteurs qui fournissent des services à l'industrie de la construction d'avions d'affaires. À l'aide de multiplicateurs de l'impact sur l'emploi, on estime à 9 200 le nombre d'emplois indirects associés à la construction d'avions d'affaires au Canada. La source des multiplicateurs et des ratios est le modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada.<sup>35</sup> Ce total suggère que 9 200 emplois sont indirectement générés dans divers secteurs au Canada qui approvisionnent le secteur de la construction d'avions d'affaires. Le revenu du travail associé à ces emplois indirects est estimé à 0,7 milliard de dollars par année.

L'emploi induit est un peu plus compliqué que l'emploi indirect. L'emploi induit est l'emploi créé en raison des dépenses des personnes employées directement et indirectement par les entreprises directement liées au secteur de la construction d'avions d'affaires au Canada. Les retombées induites sont souvent appelées l'effet de « dépenses des ménages ». Elles représentent la demande de biens et de services générée par les revenus salariaux provenant de l'activité économique directement et indirectement liée à la construction d'avions d'affaires au Canada. En utilisant des multiplicateurs d'impact sur l'emploi, l'emploi induit attribuable à la construction d'avions d'affaires au Canada est estimé à 6 800 emplois. L'emploi induit est associé à des salaires s'élevant à 0,4 milliard de dollars par année.

## 5.2 PIB et résultats

Les activités de construction d'avions d'affaires au Canada génèrent 3,8 milliards de dollars en PIB direct et 8,0 milliards de dollars en production économique directe dans l'économie. Si l'on tient compte des effets multiplicateurs, le secteur soutient 6,3 milliards de dollars en PIB total (direct, indirect et induit) et 11,6 milliards de dollars en production économique totale au Canada. Le **Tableau 5-2** présente les retombées de la production économique et du PIB liées à la construction d'avions d'affaires au Canada.

**Tableau 5-2 :**  
**PIB direct et total et production économique de la construction d'avions d'affaires au Canada**

Type de retombées	PIB (Milliards \$)	Résultats économiques (Milliards \$)
Retombées directes	3,8 \$	8,0 \$
Retombées indirectes	1,5 \$	2,3 \$
Retombées induites	1,0 \$	1,3 \$
<b>Retombées totales</b>	<b>6,3 \$</b>	<b>11,6 \$</b>

Source : Analyse InterVISTAS utilisant les multiplicateurs et les ratios du modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada.

Remarque : le PIB direct incorpore les estimations élaborées pour Bombardier par l'étude de PwC sur les activités de 2021. (<https://bombardier.com/en/PWC-report-bombardier.pdf>)

<sup>35</sup> Les multiplicateurs utilisés pour l'analyse sont basés sur les multiplicateurs et ratios économiques de Statistique Canada tirés du Modèle interprovincial d'entrées-sorties du Canada de 2019, qui est le plus récent disponible. Ces multiplicateurs ont été mis à jour avec les indices des prix à la consommation pour tenir compte de l'inflation.

## 5.3 Retombées économiques par province ou région

Les retombées économiques de la construction d'avions d'affaires sont ensuite ventilées par province ou région au Canada. Le **Tableau 5-3** présente les retombées directes sur l'emploi, les salaires, le PIB et la production économique par province ou région.

**Tableau 5-3 : Emploi direct, salaires, PIB et production économique par province ou région**

Province/Territoire	Emplois	Salaires (Millions \$)	PIB (Millions \$)	Résultats économiques (Millions \$)
Québec	12 000	1 480 \$	3 110 \$	6 820 \$
Ontario	2 320	280 \$	650 \$	1 010 \$
Ouest canadien	250	30 \$	40 \$	100 \$
Provinces atlantiques	190	20 \$	20 \$	50 \$
<b>Total Canada</b>	<b>14 760</b>	<b>1 810 \$</b>	<b>3 820 \$</b>	<b>7 980 \$</b>

Source : Analyse InterVISTAS utilisant les multiplicateurs et les ratios du modèle interprovincial d'entrées-sorties de Statistique Canada.

Remarque : le PIB direct incorpore les estimations élaborées pour Bombardier par l'étude de PwC sur les activités de 2021. (<https://bombardier.com/en/PWC-report-bombardier.pdf>)

## 5.4 Retombées fiscales directes

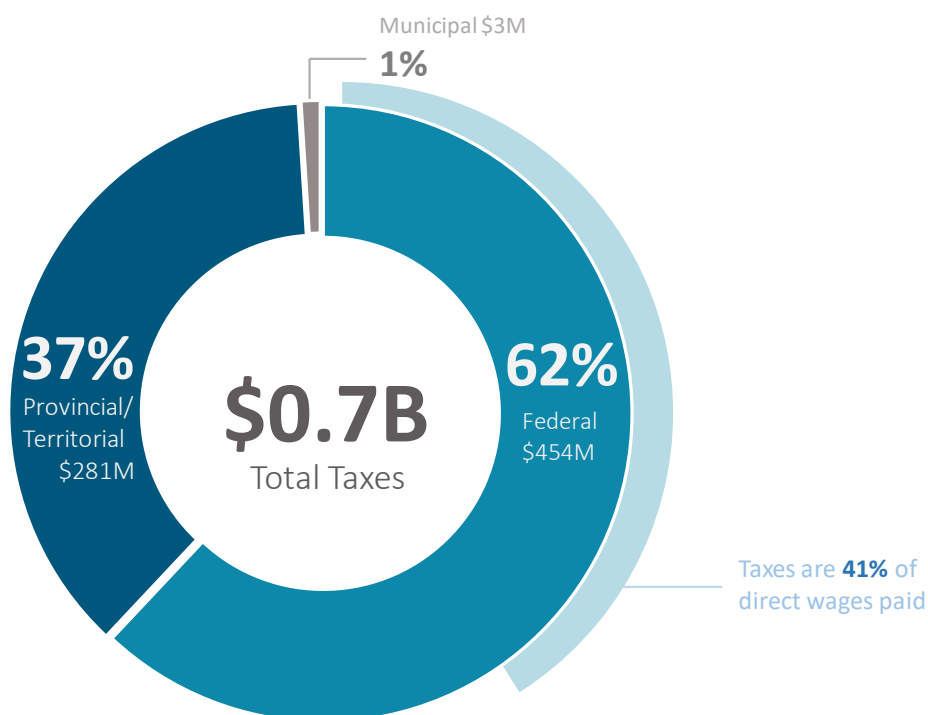
En plus de contribuer à l'économie dans son ensemble, la construction d'avions d'affaires contribue également aux revenus de l'État par le truchement de l'impôt. Bien que le gouvernement perçoive des taxes sur les avions et autres produits vendus ainsi que des frais d'exploitation, en raison de la disponibilité des données, l'impact fiscal calculé ici se concentre sur les taxes payées par les employés directs et les employeurs du secteur. Une estimation des taxes foncières payées aux autorités municipales est également fournie sur la base des données publiques disponibles pour les actifs des entreprises.

L'activité économique continue de la construction d'avions d'affaires au Canada a généré des revenus fiscaux estimés à 0,7 milliard de dollars pour les différents paliers de gouvernement.<sup>36</sup> Le gouvernement fédéral est le principal bénéficiaire des revenus fiscaux, avec près de 454 millions de dollars. Les gouvernements provinciaux et territoriaux ont reçu une contribution en revenus fiscaux de près de 281 millions de dollars, tandis que les gouvernements municipaux ont reçu une contribution estimée à 3 millions de dollars.<sup>37</sup> La **Figure 5-1** montre la part relative de l'impôt estimé reçu par palier de gouvernement.

<sup>36</sup> Les retombées fiscales sont présentées en dollars de 2022, en utilisant les taux d'imposition de 2022.

<sup>37</sup> Estimation d'InterVISTAS basée sur des études de retombées économiques d'aéroports antérieures.

**Figure 5-1 : Ventilation des revenus fiscaux directs par palier de gouvernement liés à la construction d'avions d'affaires, 2022**







Source : Analyse InterVISTAS.

Remarque : les retombées fiscales sont présentées en dollars de 2022, en utilisant les taux d'imposition de 2022. L'impôt payé par les employés directs et les employeurs comprend l'impôt sur le revenu et les salaires, l'impôt sur les sociétés et les cotisations d'assurance sociale (comme les primes d'assurance-emploi), entre autres. Les taxes municipales comprennent les données publiquement disponibles sur les taxes foncières pour les actifs des entreprises. Les chiffres n'incluent pas les taxes sur les produits finaux fabriqués par les constructeurs.

## 6 Résumé

Les emplois directs de l'aviation d'affaires liés aux activités et à la construction produisent chaque année 5,3 milliards de dollars en PIB direct et 11,7 milliards de dollars en production économique directe, comme le montre le **Tableau 6-1**. La majorité (75 %) des emplois directs sont situés au Québec et en Ontario, ce qui reflète la solide base de construction d'avions d'affaires et d'activités d'aviation d'affaires au Canada.

**Tableau 6-1 :**  
**Retombées économiques annuelles totales des activités d'aviation d'affaires et de la construction d'avions d'affaires au Canada, 2022**

				
Retombées	Emplois	Salaires (Milliards \$)	PIB (Milliards \$)	Résultats (Milliards \$)
Directes	25 600	3,0 \$	5,3 \$	11,7 \$
<i>Activités</i>	10 900	1,2 \$	1,5 \$	3,7 \$
<i>Construction</i>	14 800	1,8 \$	3,8 \$	8,0 \$
Indirectes	17 100	1,2 \$	2,4 \$	4,1 \$
<i>Activités</i>	7 800	0,5 \$	0,9 \$	1,8 \$
<i>Construction</i>	9 200	0,7 \$	1,5 \$	2,3 \$
Induites	10 900	0,6 \$	1,5 \$	2,1 \$
<i>Activités</i>	4 100	0,2 \$	0,5 \$	0,8 \$
<i>Construction</i>	6 800	0,4 \$	1,0 \$	1,3 \$
<b>Totales</b>	<b>53 600</b>	<b>4,8 \$</b>	<b>9,2 \$</b>	<b>17,9 \$</b>
<b><i>Activités</i></b>	22 800	1,9 \$	2,9 \$	6,3 \$
<b><i>Construction</i></b>	30 800	2,9 \$	6,3 \$	11,6 \$

Remarque : Les chiffres sont présentés en dollars de 2022. Les totaux peuvent ne pas correspondre à la somme des composantes en raison des arrondis.

Remarque : Le PIB direct de la construction intègre les estimations élaborées pour Bombardier par l'étude de PwC sur les activités de 2021. (<https://bombardier.com/en/PWC-report-bombardier.pdf>)



*On estime que les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires génèrent 1,2 milliard de dollars d'impôts directs à tous les paliers de gouvernement.*

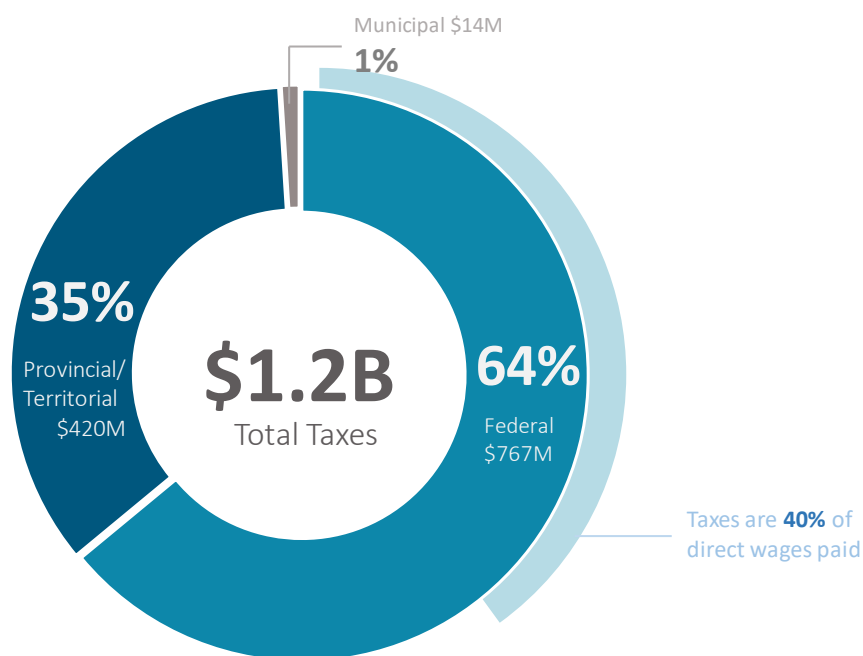
## Retombées directes annuelles

Les activités d'aviation d'affaires et la construction d'avions d'affaires au Canada contribuent également aux revenus de l'État qui sont perçus par les gouvernements fédéral, provinciaux/territoriaux et locaux. L'impôt direct payé sur une base annuelle est estimé à 1,2 milliard de dollars en 2022.

La majorité de l'impôt perçu revient aux gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux, à hauteur de 64 % et 35 %, respectivement. Les taxes municipales sont également

estimées à près de 14 millions de dollars au Canada (1 % du total des taxes perçues). La **Figure 6-1** présente un résumé des taxes perçues.

**Figure 6-1 : Ventilation des revenus fiscaux directs par palier de gouvernement**



**Remarque :** analyse InterVISTAS. Les chiffres comprennent l'impôt payé par les employés et les employeurs directs, y compris l'impôt sur le revenu et l'impôt sur les salaires, l'impôt sur les sociétés et les cotisations d'assurance sociale (comme les primes d'assurance-emploi), entre autres. Les chiffres n'incluent pas les taxes sur les produits finis fabriqués par les constructeurs.

## Glossaire

**Travail sous contrat** : Tout travail effectué pour une entreprise par une personne qui n'est pas salariée ou tout travail effectué pour une entreprise par une autre entreprise. En général, les entreprises sous-traitent des travaux dans des domaines où elles n'ont pas d'expertise ou lorsqu'il y a des avantages financiers à le faire.

**Emploi direct** : L'emploi direct est l'emploi qui peut être directement attribué aux activités d'un secteur, d'une entreprise, etc. Il s'agit littéralement d'un décompte des personnes qui travaillent dans un secteur de l'économie. Dans le cas de la construction aéronautique, toutes les personnes qui travaillent au développement et à la construction d'un avion d'affaires sont considérées comme des emplois directs.

**Activité économique** : (également Production) Le produit final de la transformation d'intrants en biens. Le produit final ne doit pas nécessairement être un bien tangible (par exemple, la connaissance), ni créer de l'utilité (par exemple, la pollution). Ou, plus généralement, le processus de transformation des facteurs de production en biens et services destinés à la consommation.

**Résultats économiques** : (également Activité économique, Production) Le produit final de la transformation des facteurs de production en biens. Le produit final ne doit pas nécessairement être un bien tangible (par exemple, la connaissance), ni créer de l'utilité (par exemple, la pollution). Ou, plus généralement, il est défini comme le processus de transformation des facteurs de production en biens et services destinés à la consommation.

**Retombées sur l'emploi** : L'analyse des retombées sur l'emploi détermine les retombées économiques de l'emploi du point de vue des emplois créés et des salaires et rémunérations versés. Dans le cas des FBO, le nombre d'emplois directs, indirects, induits et le nombre total d'emplois créés au sein des FBO sont examinés afin d'obtenir un portrait de leurs activités.

**Produit intérieur brut** : (PIB, également valeur ajoutée) Mesure de la valeur monétaire des biens et services finaux produits dans le cadre de l'activité économique d'un pays. Cette mesure est nette de la valeur des biens et services intermédiaires utilisés pour produire les biens et services finaux.

**Emploi indirect** : L'emploi indirect est l'emploi qui résulte de l'emploi direct. Pour le FBO, il s'agit de la partie de l'emploi dans les secteurs fournisseurs qui dépendent des ventes au secteur du transport aérien. Dans certains cas, le travail sous contrat est considéré comme un emploi indirect.

**Emploi induit** : L'emploi induit est l'emploi créé par les dépenses des employés directs et indirects.

**Analyse des multiplicateurs** : Analyse utilisant des multiplicateurs économiques dans laquelle les retombées économiques indirectes et induites sont quantifiées. Essentiellement, un nombre multiplicateur est appliqué à « retombées économiques directement traçables » pour produire des retombées indirectes, induites et totales (voir Multiplicateur).

**Multiplicateur** : Les multiplicateurs économiques sont utilisés pour déduire les retombées indirectes et induites d'un secteur particulier de l'économie. Ils se présentent sous diverses formes et diffèrent dans leur définition et leur application. Un multiplicateur est un nombre qui serait multiplié par les retombées directes afin de calculer les retombées indirectes ou induites. Dans le cas de l'aéroport, comme dans beaucoup d'autres cas, les multiplicateurs peuvent conduire à des résultats trompeurs.

**Valeur ajoutée** : (ou PIB) Mesure de la valeur monétaire des biens et services finaux produits par l'activité économique d'un pays. Cette mesure est nette de la valeur des biens et services intermédiaires utilisés pour produire les biens et services finaux.



Préparé par

InterVISTAS Consulting Inc.

450 Southwest Marine Drive

18<sup>e</sup> étage

Vancouver (C.-B.) V5X 0C3

Téléphone : +1-604-717-1800

[www.intervistas.com](http://www.intervistas.com)