

# **2004 Economic Impact of the Ottawa International Airport**

## **L'impact économique de l'Aéroport international d'Ottawa en l'an 2004**



**Rédigé pour l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa par:  
Prepared for the Ottawa International Airport Authority by:**

**Sypher:Mueller International Inc.**

**Avril/April 2004**



Ce rapport a été préparé à l'intention de l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa par :

Sypher:Mueller International Inc.  
220, avenue Laurier ouest, pièce 500  
Ottawa (Ontario)  
K1P 5Z9  
Tél. : (613) 236-4318  
Télec. : (613) 236-4850  
[www.sypher.aero](http://www.sypher.aero)



## Table des matières

Section	Page
RÉSUMÉ .....	i
I. INTRODUCTION .....	1
A. Perspective d'ensemble et contexte .....	1
B. Approche adoptée pour l'étude .....	1
C. Enjeux dans l'industrie de l'aviation.....	2
II. L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA (AIO) .....	5
A. Aperçu de l'AIO .....	5
B. Installations aéroportuaires .....	8
C. Utilisation des terrains et développement commercial	8
D. L'année 2003 en rétrospective .....	9
III. L'ÉCONOMIE RÉGIONALE .....	13
A. Aperçu de l'économie régionale .....	13
B. Haute technologie .....	15
C. Tourisme .....	16
IV. L'AVIATION CIVILE ET SES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES....	19
A. La collectivité aéroportuaire .....	19
B. Définition du terme « retombée économique ».....	19
C. Importance des aéroports pour l'économie .....	21
V. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA .....	23
A. Emploi .....	23
B. Traitements et salaires .....	25
C. Recettes commerciales (production) .....	27
D. Impôts et taxes .....	29
E. Retombées socio-économiques.....	29
VI. RETOMBÉES DE LA NOUVELLE AÉROGARE.....	33
VII. CONCLUSIONS .....	35

### Liste des annexes :

ANNEXE A	Calcul des emplois inférés
ANNEXE B	Calcul des salaires inférés
ANNEXE C	Calcul de la production inférée
ANNEXE D	Retombées indirectes – Cas spéciaux
ANNEXE E	Incidence sur le PIB



## RÉSUMÉ

Depuis la dernière étude d'impact économique en 2000, le monde a été le théâtre de nombreux événements majeurs qui ont eu des répercussions sur l'industrie de l'aviation. En dépit de ces aléas, et en raison de ses stratégies prudentes de gestion et d'atténuation des risques, l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO) continue de remplir son mandat, qui consiste à gérer, exploiter et mettre en valeur les installations et les terrains de l'aéroport pour soutenir la croissance économique de la région de la capitale nationale.

L'aéroport joue un rôle important en raison des taxes qu'il verse directement aux divers ordres de gouvernement ainsi que des revenus de taxes générés par l'activité commerciale qui entoure son exploitation.

En 2003, l'AAIMCO a versé 3,4 millions de dollars en taxes à la municipalité, en plus de payer au gouvernement fédéral 11,3 millions en loyer.

On estime à 37,4 millions de dollars l'impôt direct sur le revenu des particuliers et les taxes à la consommation payés par les personnes travaillant au sein des entreprises dont l'activité gravitait autour de l'aéroport en 2003.

Les aéroports continuent de créer d'importantes retombées économiques et d'offrir des avantages tangibles au chapitre du transport. Ils font désormais partie intégrante des économies locale, régionale et nationale. Les aéroports sont un important moteur de croissance économique au plan de l'emploi et exercent une profonde influence sur la qualité de vie.

De cette étude sur l'Aéroport international d'Ottawa se dégagent les conclusions suivantes :

- YOW représente un apport annuel de quelque 4 207 emplois directs 3 914 années-personnes (équivalents temps plein) à l'économie locale.
- Le salaire annuel moyen de ces employés (37 500 \$) est d'environ 20 % supérieur au salaire moyen au Canada; la masse salariale directe de l'aéroport s'élève à 147 millions de dollars.
- Depuis 2000, le nombre d'emplois ETP au sein de la collectivité aéroportuaire s'est accru – passant d'environ 3 455 à 3 914 emplois directs (+13 %).
- Compte tenu de l'effet multiplicateur, l'activité de YOW crée 4 615 emplois indirects et induits supplémentaires, ce qui donne un total de 8 529 emplois pour

Catégorie	2000	2004	Variation en %
<b>Retombées directes</b>			
<b>ETP</b>	<b>3 455</b>	<b>3 914</b>	<b>13 %</b>
<b>Salaires</b>	<b>129M\$</b>	<b>147M\$</b>	<b>14 %</b>
<b>Retombées totales</b>			
<b>ETP</b>	<b>7857</b>	<b>8,529</b>	<b>9 %</b>
<b>Salaires</b>	<b>299M\$</b>	<b>283M\$</b>	<b>(6 %)</b>
<b>Production économique</b>	<b>958M\$</b>	<b>1 061M\$</b>	<b>11 %</b>

l'ensemble de la collectivité aéroportuaire.

- Ce bassin d'emplois représente une production économique directe de 541 millions de dollars par année ou près de 1,5 million de dollars par jour.
- La production économique totale attribuable à l'aéroport (y compris les emplois indirects et induits) s'élève à 1,06 milliard de dollars par année ou un peu moins de 3 millions de dollars par jour, soit une hausse de 11 % par rapport à 2000.
- Les transporteurs aériens demeurent le plus important employeur à l'aéroport.
- Seulement 2 % des emplois à l'aéroport sont saisonniers et les emplois à temps plein comptent pour plus de 75 % du total.
- Chaque million supplémentaire de passagers desservis par l'aéroport crée environ 1 200 emplois.

Un service de transport aérien efficace comporte de nets avantages pour les collectivités ou régions desservies. Les aéroports jouent un rôle crucial car, en facilitant l'activité des secteurs de l'industrie et des services et en branchant ceux-ci sur l'économie mondiale, ils améliorent la capacité de la collectivité d'attirer et de conserver des entreprises.

L'étude d'impact économique de 2004 a révélé que 14 compagnies aériennes régulières desservent l'Aéroport international d'Ottawa et offrent des vols sans escale vers plus d'une trentaine de villes du Royaume-Uni et de l'Amérique du Nord. On dénombre 90 entreprises dont l'activité gravite autour de l'aéroport. En outre, beaucoup d'autres entreprises situées dans la région d'Ottawa-Gatineau offrent des services à la collectivité aéroportuaire.

D'après les prévisions, ce n'est qu'en 2005 ou 2006 que le secteur du transport aérien reverra les niveaux d'activité observés avant le 11 septembre 2001. Cependant, l'étude a révélé qu'Ottawa semble être en avance sur ce plan. En dépit des conséquences négatives du SRAS, de la guerre en Irak et de la mégapanne d'électricité d'août 2003, le nombre total de passagers embarqués/débarqués (E/D) a crû de 1,4 % en 2003 par rapport à 2002.

<b>Année</b>	<b>Total des mouvements</b>	<b>Transporteurs, niveaux I à III</b>
<b>2000</b>	181 399	83 841
<b>2001</b>	177 491	81 127
<b>2002</b>	165 704	77 028
<b>2003</b>	156 270	77 437

Cette croissance s'est poursuivie. Le premier trimestre de 2004 a vu augmenter les vols domestiques, transfrontaliers et internationaux comparativement à 2003. En fait, le trafic passager a atteint en

février 2004 un niveau record pour ce mois d'hiver, et les niveaux observés en janvier et en mars 2004 s'approchaient des sommets atteints ces mois-là en 2001.

En 2003, le total des mouvements d'aéronefs (156 270), y compris les aéronefs d'aviation générale ou commerciale ainsi que les aéronefs itinérants et locaux, a représenté une baisse de 5,7 % par rapport au total de 2002 (165 704)<sup>1</sup>. Cette baisse s'inscrit dans la tendance moyenne signalée dans l'ensemble des 42 aéroports visés par le Rapport annuel 2003 de Statistique Canada. Cependant, on a constaté en 2003 une augmentation des mouvements des transporteurs aériens commerciaux à Ottawa par rapport à 2002 et cette tendance devrait se maintenir en 2004 selon les indications préliminaires.

Les recettes de l'aéroport pour l'exercice 2003 ont dépassé de 12,4 millions de dollars le total des dépenses, comparativement à 11,4 millions de dollars en 2002. Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ont nettement contribué à ces résultats.

À court terme, les perspectives pour 2004 sont incertaines, alors qu'Air Canada continue d'éprouver des difficultés. Chose certaine, le secteur du transport aérien dans la région de la capitale nationale est engagé dans un processus de croissance vigoureuse et durable à long terme. Une éventuelle déconfiture d'Air Canada aurait des conséquences immédiates. Ces effets seraient toutefois atténués par d'autres transporteurs, dont certains ont déjà pris de l'expansion dans le « triangle d'or », ainsi que par les nouvelles entreprises créées pour répondre à la demande à moyen terme.

	<b>Emplois (ETP)</b>	<b>Salaires (millions \$)</b>	<b>Recettes commerciales (millions \$)</b>
<b>Directs</b>	3 914	146,80 \$	541,40 \$
<b>Indirects et induits</b>	4 615	135,79 \$	519,20 \$
<b>TOTAL</b>	<b>8 529</b>	<b>282,59 \$</b>	<b>1 060,60 \$</b>
<b>Résultats (2000)</b>	7 857	299,00 \$	958,00 \$

De façon générale, l'Aéroport d'Ottawa, qui procure plus de 3 900 emplois à temps plein liés à l'exploitation du complexe aéroportuaire et qui génère une production directe de plus d'un demi-milliard de dollars, représente un puissant moteur économique dans la région. L'aéroport est la porte d'accès à la région de la capitale nationale et joue un rôle de premier plan, soutenant l'activité commerciale et touristique et contribuant à l'amélioration de la qualité de vie en général.

<sup>1</sup> Source : Rapport n° TP141, Statistique Canada.



# **I. INTRODUCTION**

## **A. Perspective d'ensemble et contexte**

L'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO) a retenu les services de Sypher pour évaluer l'impact économique de l'aéroport sur la région d'Ottawa-Gatineau en 2004.

L'étude d'impact économique de l'Aéroport international d'Ottawa a pour but de sensibiliser davantage le milieu des affaires et la collectivité à l'activité aéroportuaire et à sa contribution au bien-être économique de la région. En outre, l'étude définit les liens économiques entre le secteur de l'aviation et les autres secteurs de l'économie.

La dernière étude d'impact économique réalisée pour le compte de l'Administration de l'aéroport remonte à 2000. La mise à jour de 2004, qui est fondée sur les données de 2003, revêt une importance particulière dans le contexte des améliorations récentes qui ont été apportées aux immobilisations et particulièrement de l'aménagement de la nouvelle aérogare, d'une part, ainsi que des transformations importantes que le secteur de l'aviation a connues au cours des quatre dernières années, d'autre part.

## **B. Approche adoptée pour l'étude**

Le principal instrument de collecte de données a pris la forme d'un questionnaire d'enquête. Une enquête a été menée auprès de chacun des trois groupes qui ont le plus d'impact : les locataires ou entreprises à l'aéroport; les hôtels locaux; les agences de voyage locales. Les questionnaires des enquêtes effectuées auprès du secteur hôtelier et des agences de voyage ont été traduits afin de favoriser une participation accrue des intervenants situés à Gatineau. Des lettres d'accompagnement en français et en anglais ont été rédigées au nom de l'AAIMCO afin de souligner la raison d'être et l'importance des enquêtes ainsi que de la participation de la collectivité aéroportuaire à celles-ci.

Au total, 326 questionnaires d'enquête ont été distribués. Il s'agit d'une augmentation considérable par rapport aux 155 entreprises enquêtées dans le cadre de l'étude de 2000. Les questionnaires d'enquête ont été postés aux groupes suivants :

- Cent quarante-cinq (145) questionnaires d'enquête ont été expédiés aux locataires et entreprises à l'aéroport qui contribuent directement à l'activité aéroportuaire. Nous avons obtenu un taux de réponse de 78 %, comparativement à 74 % en 2000. Dans le cas des non-répondants, les données ont été établies de diverses façons (voir les annexes A à C pour les détails).

- Soixante-huit (68) questionnaires d'enquête ont été envoyés aux hôtels de la région de la capitale nationale, comparativement à 10 en 2000. La version française du questionnaire de 2004 a été transmise à 13 établissements hôteliers. Grâce à des appels téléphoniques de suivi, nous avons obtenu un taux de réponse de 21 %.
- Sypher a également fait parvenir des exemplaires du questionnaire à cent treize (113) agences de voyage dans la région de la capitale nationale. Ce groupe n'avait pas été inclus dans les études d'impact antérieures. Onze (11) exemplaires de la version française du questionnaire ont été transmis. Après un certain nombre d'appels téléphoniques de suivi, le taux de réponse s'est établi à 12 %.

Afin d'évaluer la compréhension de l'importance de l'aéroport pour l'économie et les entreprises locales, nous avons effectué des interviews téléphoniques auprès des bureaux locaux de tourisme, de groupements d'entreprise et des chambres de commerce.

De plus, Sypher a examiné et incorporé à son rapport des renseignements provenant d'études récentes de l'AAIMCO (mise à jour du plan stratégique 2003<sup>2</sup>, étude de 2004 sur la demande de services aériens<sup>3</sup>, etc.).

## C. Enjeux dans l'industrie de l'aviation

Depuis la dernière étude d'impact économique (2000), le secteur de l'aviation a encaissé de nombreux coups durs. Au chapitre des recettes, la réticence des gens à voyager à la suite d'événements comme celui du 11 septembre 2001, le SRAS et la guerre en Irak a eu des répercussions sur les résultats financiers de la plupart des transporteurs aériens. L'influence croissante des transporteurs à faibles coûts continue de se faire sentir au niveau des tarifs aériens. Aux États-Unis, huit transporteurs ont déclaré faillite ou demandé la protection de la législation sur les faillites en 2003, à l'instar d'Air Canada.

Par ailleurs, le rendement financier des transporteurs a également souffert des contrecoups de l'augmentation générale des coûts, dont certains peuvent être freinés (p. ex., coûts de main-d'œuvre), contrairement à d'autres (frais de sécurité, coût du carburant, taxes, frais de navigation aérienne, etc.) qui sont des facteurs externes sur lesquels les compagnies n'ont guère ou pas du tout d'emprise.

Par ailleurs, les difficultés financières que connaissent les transporteurs aériens ont eu des incidences néfastes sur le rendement financier des aéroports, alors que des compagnies aériennes ont manqué à leurs

---

<sup>2</sup> Mise à jour du plan stratégique, Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, septembre 2003, Sypher:Mueller International Inc.

<sup>3</sup> Étude sur la demande de services aériens, Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, janvier 2004, Sypher:Mueller International Inc.

obligations financières à l'égard de ceux-ci. La diminution du nombre de passagers et de mouvements d'aéronefs a eu des effets négatifs tant sur les revenus aéronautiques que sur ceux des concessions.

Le loyer payé au gouvernement fédéral représente encore pour de nombreux aéroports le gros des dépenses incompressibles. En juillet 2003, Transports Canada a annoncé un plan qui permet aux aéroports de différer le versement au gouvernement fédéral d'au moins 10 % du loyer, et ce pendant au plus deux ans, ce qui témoigne de l'inquiétude que suscite la viabilité financière du secteur de l'aviation. Cependant, cette mesure apporte peu de soulagement, voire aucun, étant donné qu'il s'agit d'une dette qui devra être remboursée au gouvernement fédéral à compter de janvier 2006.

La croissance économique accroît le trafic qui, à son tour, renforce la capacité et améliore la rentabilité. Bien que l'économie canadienne soit dans un cycle de croissance soutenue, stimulée en partie par la reprise plus forte que prévu de l'économie américaine, les effets des chocs qui ont secoué la planète continuent de se faire sentir, tant et si bien que l'on ne s'attend pas à ce que le secteur du transport aérien revoie avant 2005 ou 2006 les niveaux d'activité signalés avant le 11 septembre 2001. Ottawa semble manifester des signes indiquant qu'il est en avance sur ce plan, comme nous l'avons mentionné précédemment. Le transport sur étapes courtes a été celui qui a été le plus durement touché, en raison du fardeau relativement plus élevé qu'il doit assumer au chapitre des frais de sécurité et des délais de contrôle des passagers comparativement à la durée des vols.

Air Canada (y compris Jazz et Zip) demeure le principal transporteur au Canada; cependant, le défi que représentent les transporteurs à faibles coûts tels que WestJet, CanJet et JetsGo est ici pour demeurer.



## II. L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA (AIO)

### A. Aperçu de l'AIO

Niché dans la capitale nationale, l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, auquel l'OACI a décerné le code CYOW, est à neuf milles au sud du centre-ville d'Ottawa. Il s'agit de l'un des 26 aéroports d'importance nationale considérés comme des rouages essentiels du système canadien de transport aérien. Ouvert 24 heures sur 24, l'aéroport est exploité par l'Administration de l'aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa (AAIMCO). L'AAIMCO exploite l'Aéroport international d'Ottawa sans subventions du gouvernement dans le cadre d'un accord de cession de bail sur 60 ans avec Transports Canada.

L'AAIMCO a pour mandat de gérer, d'exploiter et de mettre en valeur les installations et les terrains de l'aéroport pour soutenir la croissance économique de la région de la capitale nationale.

L'aéroport d'Ottawa offre un accès direct à plus de 120 millions de personnes en moins de deux heures de vol et à 40 millions de personnes qui sont à moins de 13 heures de route en camion. Par mode intermodal, l'AIO est à quatre heures de route en camion de Toronto et à deux heures de Montréal<sup>4</sup>.



---

<sup>4</sup> [www.azworldairports.com/airports/p1290yow.htm](http://www.azworldairports.com/airports/p1290yow.htm)

---

Quatorze grands transporteurs desservent l'Aéroport international d'Ottawa et offrent des vols sans escale vers Calgary, Fredericton, Halifax, Hamilton, Iqaluit, Kitchener-Waterloo, London, Montréal (Dorval), North Bay, Québec, Saskatoon, Sudbury, Thunder Bay, Toronto (Pearson, centre-ville, Buttonville), Vancouver, Winnipeg, Albany, Atlanta, Boston, Chicago, Detroit, New York (LaGuardia et Newark), Philadelphie, Pittsburgh, Washington (Dulles) et Londres (Heathrow)<sup>5</sup>.

Au total, 90 entreprises font des affaires à l'aéroport. Le tableau II-1 et le graphique II-2 montrent la répartition de ces entreprises par catégorie d'activité.

Aux fins de l'analyse, nous avons distingué les catégories d'activité suivantes :

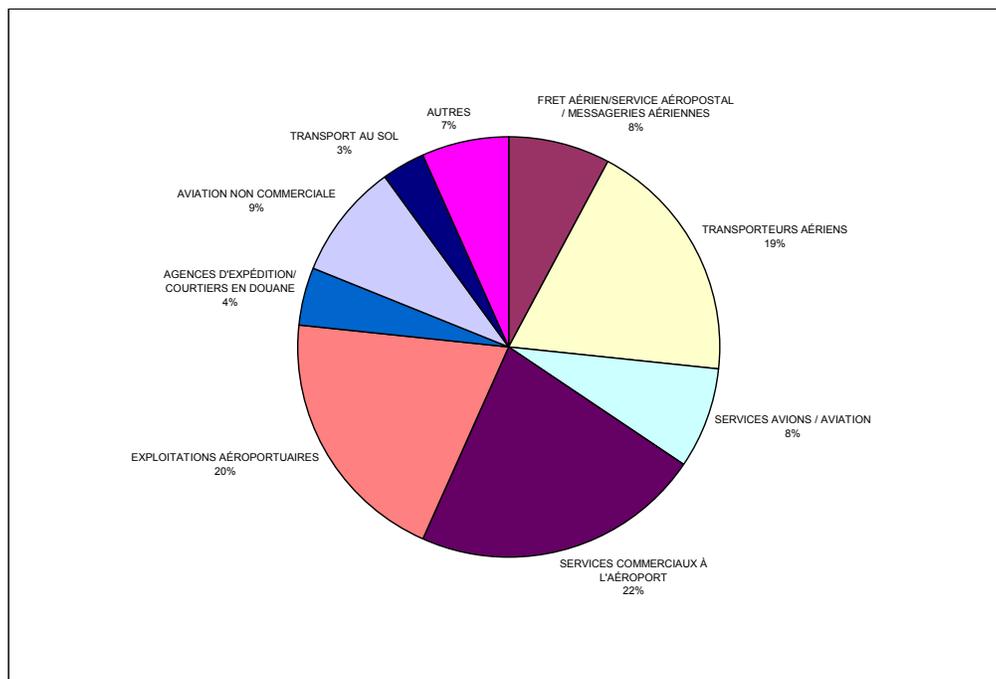
- **Transporteurs aériens** – Grandes compagnies aériennes régulières canadiennes, principaux affréteurs aériens canadiens, grandes compagnies aériennes étrangères, transporteurs aériens régionaux ou de catégorie navette. Ce groupe comprend également des entreprises qui fournissent des services aux transporteurs (billetterie/réservations, service d'escale, dégivrage, services de pistes).
- **Exploitations aéroportuaires** – Administration de l'aéroport, fournisseur de services de circulation aérienne, agences de sécurité, autres organismes ou ministères gouvernementaux, entreprises de construction et entreprises de gestion immobilière.
- **Fret aérien, courrier et messageries**
- **Agences d'expédition et courtiers en douane**
- **Transport au sol** – Services de taxi, de limousine ou de transport en commun et exploitants des parcs de stationnement de l'aéroport.
- **Aviation non commerciale** – Compagnies de vols nolisés, aviation de société, aviation privée, écoles de pilotage, aéroclubs et aviation gouvernementale.
- **Services commerciaux à l'aéroport** – Restauration à bord, marchands détaillants, exploitants de concessions, comptoirs de location de voitures et organisateurs de voyages en groupe.
- **Services avions ou aviation** – Concessionnaires de services aéronautiques à l'aéroport, entreprises d'avitaillement en carburants, entreprises d'entretien ou de révision d'aéronefs, entreprises de nettoyage, de vente, de location à bail ou de pièces d'aéronefs.

---

<sup>5</sup> Source : Enquête menée dans le cadre de l'étude d'impact économique et site Web de l'AIO.

**Tableau II-1. Nombre d'entreprises à l'aéroport par catégorie d'activité**

FRET AÉRIEN, COURRIER ET MESSAGERIES TRANSPORTEURS AÉRIENS	7
SERVICES AVIONS OU AVIATION	17
SERVICES COMMERCIAUX À L'AÉROPORT	7
EXPLOITATIONS AÉROPORTUAIRES	20
AGENCES D'EXPÉDITION ET COURTIERS EN DOUANE	18
AVIATION NON COMMERCIALE	4
TRANSPORT AU SOL	8
AUTRES	3
	6
<b>Total</b>	<b>90</b>



## **B. Installations aéroportuaires**

La nouvelle aérogare à trois niveaux est reliée au deuxième niveau de l'ancienne aérogare par une passerelle. Le poste de douane canadien et le poste américain de prédédouanement ont été agrandis afin de répondre à la demande croissante du côté des vols transfrontaliers et des vols internationaux. Parmi les améliorations apportées récemment à l'aéroport figurent l'aménagement de 15 nouvelles portes, l'amélioration des installations de manutention des bagages, l'élargissement des aires de trafic, la mise en place d'un nouveau système de dégivrage, l'aménagement d'un passage climatisé donnant accès à l'aérogare à partir du garage de stationnement en surface et la modification du tracé de la route d'accès à l'aéroport.

Le nouveau complexe aéroportuaire peut accueillir 5,0 millions de passagers par année et compte 21 portes d'embarquement, quatre aires de carrousel de bagages, des parcs de stationnement spacieux (1 700 espaces dans le garage en surface, 800 espaces à courte distance de marche de l'aérogare), des comptoirs de location de voitures, des aires réservées aux services de taxi, de limousine, d'autobus-navettes d'hôtel et de transport en commun, 17 concessions de détail (y compris des boutiques hors taxes et de cadeaux), 11 comptoirs d'alimentation, deux bureaux de change, quatre guichets automatiques, une aire d'entreposage des bagages, un kiosque d'information, un comptoir d'objets perdus, un centre d'accès Internet, une aire d'observation, un centre spirituel, des salles de conférence et un secrétariat de cadre supérieur.

L'aéroport est doté de trois pistes d'atterrissage : 07-25 (8 000 pieds); 14-32 (10 000 pieds); 04-22 (3 300 pieds, non éclairée).

## **C. Utilisation des terrains et développement commercial**

Le plan directeur de l'Aéroport d'Ottawa<sup>6</sup>, qui a été élaboré en 1998, est en voie d'être mis en œuvre. Voir la figure II-3 pour connaître la vocation ultime des terrains.

La capacité de l'aéroport de générer de nouvelles sources de revenus repose sur deux pierres angulaires : le commerce de détail et l'aménagement des terrains. L'expansion passe par la multiplication de services offerts aux voyageurs. En 2003, l'aménagement des terrains a été intense alors que plusieurs compagnies de location de voitures présentes à l'aéroport se sont dotées d'une aire d'entretien. Cara et HDS, deux importants concessionnaires, ont agrandi leurs comptoirs de restauration et leurs boutiques dans le cadre du réaménagement de l'aéroport. La nouvelle aérogare a aussi accueilli d'autres marchands détaillants.

---

<sup>6</sup> Plan directeur de l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, juin 1998, préparé par Maxgroup Associates de concert avec Landrum & Brown.



**Figure II-3. Plan directeur de l'AIO**

## D. L'année 2003 en rétrospective

La nouvelle aérogare ultramoderne d'Ottawa a été inaugurée le 12 octobre 2003 – six mois avant la date prévue. Qui plus est, le budget a été respecté. En termes de superficie, la nouvelle aérogare est deux fois plus grande que l'ancienne. Les voyageurs peuvent circuler plus facilement à l'intérieur du bâtiment et il n'y a plus de congestion à la douane, aux portes d'embarquement et sur les passerelles, ainsi que dans les aires de trafic et de roulage.

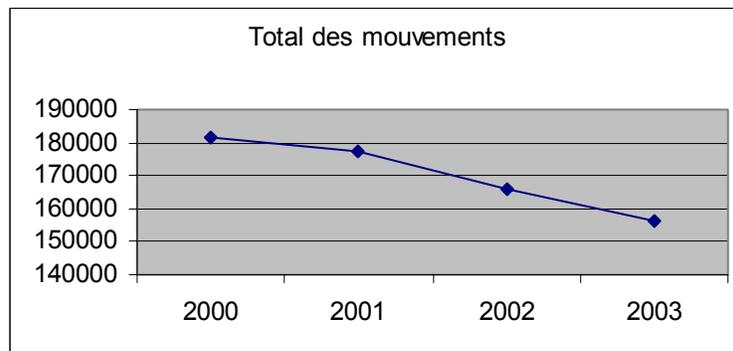
En dépit des incidences négatives du SRAS, de la guerre en Irak et de la mégapanne d'électricité d'août 2003, le nombre de passagers embarqués/débarqués en 2003 a atteint 3 262 597, soit 1,4 % de plus qu'en 2002. En 2003, les mois d'avril, de mai et d'août ont été les seuls où le trafic passager a été inférieur à celui observé au cours des mêmes mois en 2002; les baisses signalées sont attribuables aux événements mentionnés ci-dessus.

En termes de trafic passager, le premier trimestre de 2004 a été témoin de hausses dans tous les secteurs (vols domestiques, transfrontaliers et internationaux) par rapport à 2003. En fait, on a établi en février 2004 un nouveau record pour ce mois d'hiver et on s'est même approché en janvier et mars 2004 des sommets de tous les temps pour ces mêmes mois – atteints en 2001.

En 2003, on a dénombré au total 156 270 mouvements d'aéronefs (y compris les aéronefs d'aviation commerciale et générale ainsi que les aéronefs itinérants et locaux), soit une baisse de 5,7 % par rapport au total de 2002 (165 704)<sup>7</sup>. Cette baisse s'inscrit dans la tendance moyenne observée dans l'ensemble des 42 aéroports visés par le rapport annuel 2003 de Statistique Canada. Toutefois, on a enregistré en 2003 une hausse de 2 % par rapport à 2002 du côté des transporteurs aériens commerciaux. D'après les indications préliminaires de 2004, le nombre de mouvements s'est stabilisé.

Pour l'année terminée le 31 décembre 2003, les recettes de l'aéroport ont dépassé de 12,4 millions de dollars le total des dépenses, comparativement à 11,4 millions de dollars en 2002. Les frais d'amélioration aéroportuaire (FAA) ont nettement contribué à ces résultats.

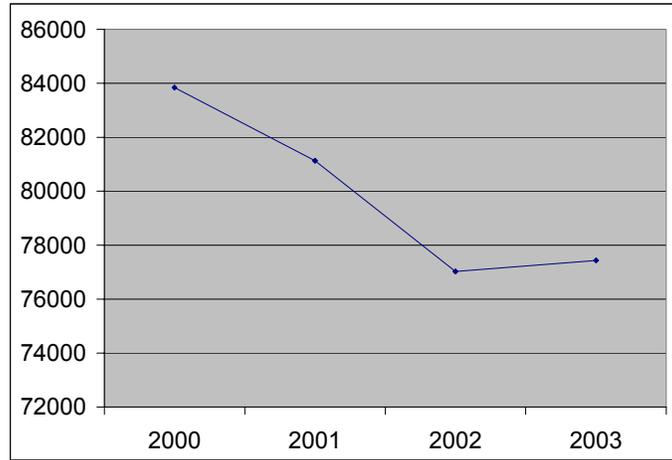
À court terme, les perspectives de 2004 sont incertaines, alors qu'Air Canada continue d'éprouver des difficultés. Chose certaine, le secteur du transport aérien dans la région de la capitale nationale est engagé dans un processus de croissance vigoureuse et durable à long terme. Une éventuelle déconfiture d'Air Canada aurait cependant des conséquences immédiates. Ces effets seraient atténués par d'autres transporteurs et les nouvelles lignes aériennes créées pour répondre à la demande à moyen terme.



Source : Statistique Canada – Statistiques sur les mouvements d'aéronefs

**Graphique II-4 Total des mouvements de trafic aérien (YOW),  
2000-2003**

<sup>7</sup> Source : Rapport n° TP141, Statistique Canada.



Source : Statistique Canada – Statistiques sur les mouvements d'aéronefs

**Graphique II-5. Mouvements d'aéronefs (niveaux I à III), 2000-2003**



### **III. L'ÉCONOMIE RÉGIONALE**

#### **A. Aperçu de l'économie régionale**

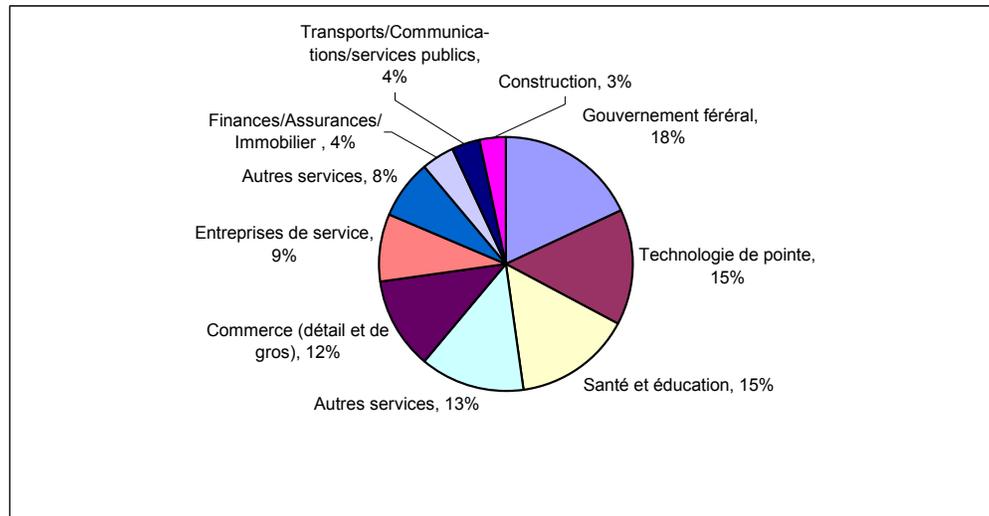
La région de la capitale nationale borde la rivière des Outaouais sur ses deux berges et appartient à deux provinces canadiennes – le Québec (au nord) et l'Ontario (au sud). Elle s'étend sur 4 715 kilomètres carrés de vallées fluviales, de montagnes, de zones humides et de champs. On y trouve deux grandes villes – Ottawa et Gatineau – ainsi que de nombreuses petites municipalités. La région compte une population d'environ 1,1 million d'habitants. Il s'agit de la quatrième agglomération urbaine en importance au Canada. La population locale est l'une des plus bilingues au Canada, puisque près de la moitié de ses membres parlent français et anglais. Corporate Resources Group, une entreprise de gestion dont le siège est en Suisse, a attribué à Ottawa le sixième rang au monde pour la qualité de vie.

Située à moins d'une heure de route de la frontière américaine, Ottawa-Gatineau est le siège de douzaines d'organismes fédéraux, un centre international de technologie et d'affaires prospère, une destination touristique de tout premier ordre et un endroit idéal pour la tenue de congrès. En outre, la région de la capitale nationale s'enorgueillit de son riche patrimoine, particulièrement au plan culturel. On y trouve une foule d'institutions fédérales et d'ambassades et de nombreux parcs et cours d'eau, sans parler de ses richesses architecturales historiques. Ottawa-Gatineau est également un centre réputé de formation universitaire et professionnelle. De toutes les villes canadiennes, Ottawa est celle qui affiche le niveau de scolarité le plus élevé. On y dénombre plus d'ingénieurs, de scientifiques et de titulaires de doctorat par habitant que dans n'importe quelle autre ville du pays. Selon Statistique Canada, c'est aussi à Ottawa que le revenu familial médian était le plus élevé au Canada en 2001 (selon le dernier recensement fédéral – 2000).

D'après les données de la dernière Enquête sur la population active (mai 2001) de Statistique Canada, le bassin de main-d'œuvre de la région métropolitaine d'Ottawa-Gatineau compte 616 500 personnes, ce qui en fait le deuxième en importance en Ontario. Voir le graphique III-1 pour la répartition des emplois par secteur au sein de la région.

En 2003, le taux de chômage à Ottawa-Gatineau s'élevait à 6,8 %, soit 0,8 % de moins que le taux national (7,6 %). Le milieu des affaires en général a connu des moments difficiles en 2003. Ce fut particulièrement le cas des secteurs du commerce de détail et du tourisme, qui ont subi les contrecoups de la mégapanne d'électricité, du SRAS et de la maladie de la vache folle et qui ont souffert du climat d'incertitude qui régnait dans les milieux d'affaires internationaux. Les résidents et les entreprises d'Ottawa ont dû composer également avec l'incertitude créée par non pas un, mais bien par trois changements de gouvernement (niveaux provincial, municipal et fédéral). Le marasme dans le secteur de la technologie s'est poursuivi,

malgré quelques signes de reprise. À l'hôtel de ville, on a aiguisé les crayons. La vigueur du dollar canadien a fait chuter les taux d'intérêt et les exportations.



Source : Enquête sur l'emploi de la Ville d'Ottawa – 2001

### Graphique III-1. La situation de l'emploi en 2001 par secteur

En dépit des difficultés financières, le Conference Board of Canada a indiqué que l'année 2003 avait vu l'économie locale reprendre du poil de la bête, affichant sa meilleure performance depuis l'apogée de la période faste du secteur de la haute technologie en 2000. L'économie a connu une croissance beaucoup plus forte (3,8 %) que la progression anémique de 0,3 % observée en 2000 ou que celle de 2,3 % signalée en 2002. Le Conference Board a attribué la forte performance de 2003 à « l'effervescence » du secteur de la construction, à l'expansion de la fonction publique fédérale et à la stabilisation du secteur de la fabrication, en dépit des vagues constantes de licenciements dans le secteur local des télécommunications. En 2003, l'activité dans le secteur de la construction a fait un bond de 16,7 %, grâce à la vigueur du marché de l'habitation et au besoin de locaux à bureaux pour loger un nombre sans cesse croissant de fonctionnaires fédéraux.

Selon les prévisions du Conference Board, Ottawa-Gatineau connaîtra une solide croissance économique en 2004 et devrait se classer au dixième rang parmi les 25 premiers centres urbains. Le PIB devrait croître de 3 %. Bien qu'on prévoie un ralentissement dans le secteur de la construction, l'économie locale devrait être stimulée par le secteur de la fabrication et la croissance, plus modeste, de la fonction publique. Les gens d'affaires de la RCN font preuve d'un optimiste prudent.

## B. Haute technologie

Quatre-vingt-dix pourcent (90 %) de l'activité de recherche et de développement dans le secteur des télécommunications au Canada est menée à Ottawa, qui se classe parmi les cinq premières villes au monde au palmarès de la recherche et du développement et qui est souvent qualifiée de « capitale de la haute technologie au Canada ».

Plus de 1 500 entreprises de haute technologie emploient plus de 65 000 personnes dans la région. Ces entreprises représentent une activité économique de 20 milliards de dollars. Ottawa se classe maintenant au premier rang pour ce qui est des dépenses économiques et des dépenses par habitant dans le domaine de la recherche et de la technologie de pointe.

Plus de 90 % de l'ensemble des biens et services produits par les entreprises locales de haute technologie est exporté aux États-Unis, en Europe et en Asie. Les grands employeurs du secteur de la haute technologie à Ottawa (Nortel, Cognos, etc.) font environ 50 % de leur commerce avec les États-Unis. Par conséquent, la valeur du dollar canadien a une énorme influence dans le secteur de la haute technologie. La forte appréciation de notre dollar et le rythme qui a caractérisé le mouvement de hausse ont récemment pris au dépourvu beaucoup d'entreprises d'Ottawa. Ces entreprises ont dû relever leurs objectifs de vente de 18 % à 19 % pour compenser la hausse du taux de change.

L'année 2003 a été témoin de la déconfiture d'entreprises comme Ceyba et Innovance, du transfert outre-mer du volet fabrication de JDS Uniphase et d'un niveau d'activité lamentable dans le secteur du capital de risque tout au cours de l'année. Toutefois, le cours de l'action de Nortel s'est redressé et Tundra Semiconductor Corp. est devenu le nouveau héros local. De plus, on a assisté à la naissance de nouvelles entreprises et certains gros noms comme Cognos Inc. ont continué de connaître du succès, ce qui a ravivé l'espoir que le secteur de la haute technologie est en voie de remonter la pente<sup>8</sup>.

Aux États-Unis, l'économie devrait selon les prévisions croître de 4,6 % en 2004. La plupart des secteurs de haute technologie peuvent s'attendre à une « reprise générale » attribuable au marché américain, sauf peut-être le secteur des réseaux longue portée qui n'est pas au bout de ses peines. Gail Logan, présidente de la Greater Ottawa Chamber of Commerce, est d'avis que la reprise aux États-Unis sera particulièrement bénéfique aux secteurs de haute technologie. Michael Darch, de l'OCRI, s'attend à un retour graduel aux niveaux d'activité de 2000.

---

<sup>8</sup> *Ottawa Business Journal*, le 29 décembre 2003.

## C. Tourisme

L'industrie du tourisme et des congrès génère dans la capitale des retombées économiques de plus de 2 milliards de dollars. La capitale accueille chaque année plus de sept millions de visiteurs. L'activité touristique dans la région dépend du nombre de congrès et d'attractions.

La région de la capitale offre un amalgame exceptionnel de ressources culturelles et patrimoniales et d'attractions naturelles de plein air. On y dénombre 30 musées, 60 galeries d'art et théâtres et quantité de clubs de nuit, d'établissements de haute gastronomie, de boutiques hors pair, de sites patrimoniaux, de chefs-d'œuvre d'architecture, de festivals, d'activités culturelles et sportives, et de merveilles naturelles.

Les principales attractions sont la colline du Parlement, le Casino du Lac-Leamy, le canal Rideau, le parc de la Gatineau, le Bal de Neige, la Fête du Canada, le Festival des tulipes, l'Ottawa Bluesfest et le Festival international de jazz d'Ottawa.

Selon les statistiques de Tourisme Ottawa, 87 % des visiteurs viennent d'autres régions du pays, tandis que 7 % sont des Américains et 6 % des ressortissants d'autres pays. Les chiffres révèlent que 37 % des visiteurs viennent dans la région pour se divertir, 35 % pour visiter des amis et des connaissances, 15 % pour faire des affaires et 13 % pour d'autres motifs. Environ 60 % des visites-personnes dans la région ont une durée de plus de 24 heures. Les visiteurs dépensent en moyenne environ 180 \$.

L'activité touristique dans la région a ralenti en raison des vastes fléaux (les deux vagues du SRAS (I et II), le virus du Nil occidental, etc.) ainsi que de la guerre en Irak. Ces facteurs et l'appréciation du dollar canadien ont entraîné un recul de l'activité touristique en 2003. On a estimé à 7,23 millions le nombre de visites, soit de 0,1 % de moins qu'en 2002. La diminution du nombre de visiteurs sur la colline du Parlement illustre cette tendance. Le Parlement – l'attraction par excellence à Ottawa – a vu le nombre de ses visiteurs diminué de 70 000 (surtout du côté des États-Unis). Le secteur du tourisme à Ottawa a aussi été en proie à l'instabilité pendant la majeure partie de 2003, attendant la nomination du nouveau président de l'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa, ainsi qu'en raison de l'incertitude entourant le projet d'agrandissement du Centre des congrès et le projet d'aménagement d'un nouveau portail Web sur le tourisme.

La hausse de l'ordre de 4 % à 5 % prévue pour 2004 représenterait une modeste augmentation par rapport au niveau de 2003. M. Jacques Burrelle, le nouveau président-directeur général de l'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa, ne s'attend pas à voir des hordes de touristes envahir Ottawa dès cette année. À son avis, il faudra attendre quelques années pour assister à un nouvel essor de l'industrie touristique. On s'efforce actuellement d'attirer des touristes provenant du corridor Québec-Windsor.

Cette orientation n'est pas vraiment de nature à provoquer un afflux important de voyageurs à l'aéroport d'Ottawa.

En guise de première étape pour stabiliser le financement des initiatives touristiques et des activités de marketing dans la région d'Ottawa, l'Association des hôtels d'Ottawa-Gatineau a annoncé en avril 2004 qu'une quarantaine de ses membres avaient conclu un accord volontaire pour instaurer des frais de marketing de destination (FMD) de 3 % s'appliquant à la partie hébergement de la note d'hôtel. Cette initiative devrait permettre de recueillir une somme de 5 à 7 millions de dollars à des fins de marketing.



## IV. L'AVIATION CIVILE ET SES RETOMBÉES ÉCONOMIQUES

### A. La collectivité aéroportuaire

Aujourd'hui, on trouve dans les aéroports commerciaux toutes les fonctions et l'infrastructure matérielle d'une ville moderne. Ces aéroports partagent de nombreuses responsabilités avec les collectivités hôtes et fournissent des services publics essentiels, voire indispensables. Ils comptent des centaines de locataires qui offrent une panoplie de services aéronautiques et de services commerciaux généraux et qui génèrent ainsi des revenus aéroportuaires. Les budgets annuels d'exploitation des aéroports s'élèvent à plusieurs dizaines ou centaines de millions de dollars, et les projets d'immobilisations se chiffrent eux aussi à plusieurs millions ou milliards de dollars. La valeur du complexe aéroportuaire, des installations d'aviation générale, des installations de soutien (p. ex., bâtiments et matériel d'entretien) et des aires d'utilisation des aéronefs (pistes, voies de circulation, aires de trafic, etc.) peut facilement atteindre plusieurs centaines de millions de dollars, et ce même pour un aéroport commercial de taille modeste. Les aéroports modernes constituent de grandes entreprises qui exercent une influence sur la vie sociale, économique et politique des collectivités d'aujourd'hui<sup>9</sup>. Le diagramme IV-1 donne un aperçu de la composition de la collectivité aéroportuaire.

### B. Définition du terme « retombée économique »

On distingue trois types de retombées économiques dans le secteur de transport aérien :

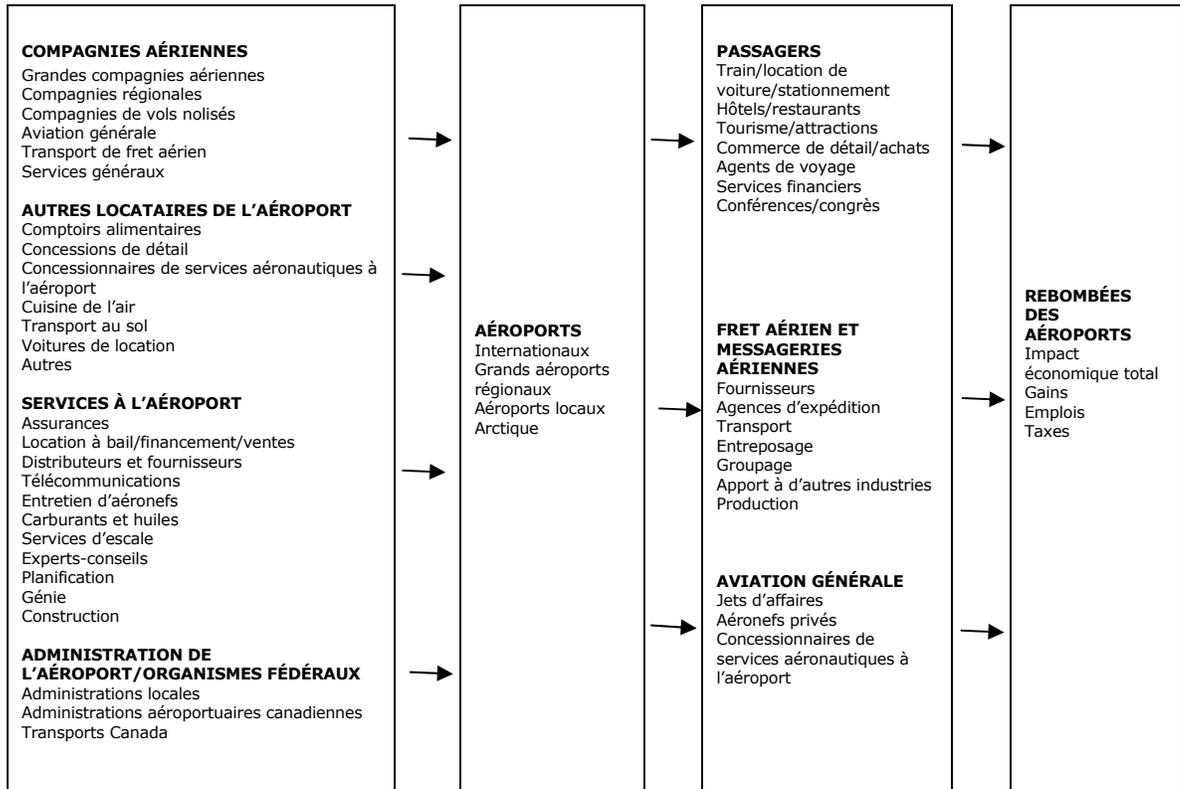
- Les **retombées directes**, c.-à-d. celles qui résultent des activités des entreprises et des autres entités qui interviennent directement dans l'exploitation et la gestion d'un aéroport ainsi que dans la prestation de services au secteur aéroportuaire. Les retombées directes se distinguent par leurs conséquences immédiates sur les activités d'un aéroport. La plupart des retombées directes sont créées sur place.
- Les **retombées indirectes**, c.-à-d. celles qui sont attribuables à des entreprises en dehors du secteur de l'aviation qui ne sont pas présentes à l'aéroport, mais dont l'activité est liée au domaine aéroportuaire (agences de voyage, hôtels, etc.). Cette activité économique n'existerait pas s'il n'y avait pas d'aéroport.

---

<sup>9</sup> « The Economic Impact of Canadian Airports 2002 », ACI North America.

- Les **retombées induites**, c.-à-d. celles qui sont attribuables directement aux dépenses des employés qui travaillent dans le domaine aéroportuaire.

### Diagramme IV-1. L'industrie aéroportuaire



Source : « The Economic Impact of Canadian Airports 2002 », ACI NA.

L'impact économique peut être mesurée de plusieurs façons différentes :

- Valeur de la production \$ (recettes)
- Salaires versés \$
- Travail (emplois / ETP)
- Impôts et taxes (niveaux municipal, provincial et fédéral)
- Produit intérieur brut
- Avantages socio-économiques

## C. Importance des aéroports pour l'économie

Les aéroports procurent d'importants avantages sur le plan économique et au chapitre du transport. Ils font désormais partie intégrante des économies locale, régionale et nationale. Ils constituent l'un des principaux moteurs de croissance économique en raison des emplois qu'ils créent et des biens et services qu'ils utilisent. Ils exercent une profonde influence sur la qualité de vie des populations à l'échelle de la planète. Ils permettent l'intégration des marchés mondiaux et favorisent les échanges internationaux (personnes, produits, investissements, idées). En outre, ils offrent divers autres avantages à la population car ils permettent aux voyageurs d'économiser temps et argent.

Le tableau IV-2 montre les retombées économiques des aéroports canadiens.

**Tableau IV-2. Retombées économiques totales des aéroports canadiens - 2001**

	Production	Gains	Retombées fiscales annuelles	Emplois
Retombées directes	18,5 milliards \$	4,8 milliards \$	S/O	143 000
Retombées totales	34,1 milliards \$	10,1 milliards \$	3,9 milliards \$	304 000

Fondé sur les données de 2001.

Source : « The Economic Impact of Canadian Airports 2002 », produit pour le compte du Airports Council International, North America.

Un service de transport aérien efficace comporte de nets avantages pour les collectivités ou régions desservies. Les aéroports jouent un rôle crucial car, en facilitant l'activité des secteurs de l'industrie et des services et en branchant ceux-ci sur l'économie mondiale, ils améliorent la capacité de la collectivité d'attirer et de conserver des entreprises.

De toute évidence, le transport aérien a aidé les entreprises à exporter leurs produits partout dans le monde. Toutefois, il a joué un rôle encore plus important en réunissant les gestionnaires d'entreprise et en leur permettant de communiquer entre eux et de nouer les relations personnelles nécessaires pour atteindre un tel niveau d'activité commerciale à l'échelle internationale. Malgré les progrès constants au chapitre des technologies de télécommunications, la croissance commerciale que le monde a connue au cours des 50 dernières années n'aurait pas été possible, n'eût été des

contacts personnels que le système international de l'aviation civile a permis d'établir<sup>10</sup>.

---

<sup>10</sup> « The National Economic Impact of Civil Aviation, July 2002 », DRII•WEFA, Inc. en collaboration avec Campbell-Hill Aviation Group, Inc.

## V. RETOMBÉES ÉCONOMIQUES DE L'AÉROPORT INTERNATIONAL D'OTTAWA

Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les entreprises privées, les données ont été regroupées en fonction des catégories d'activité aéroportuaire (décrites ci-dessous).

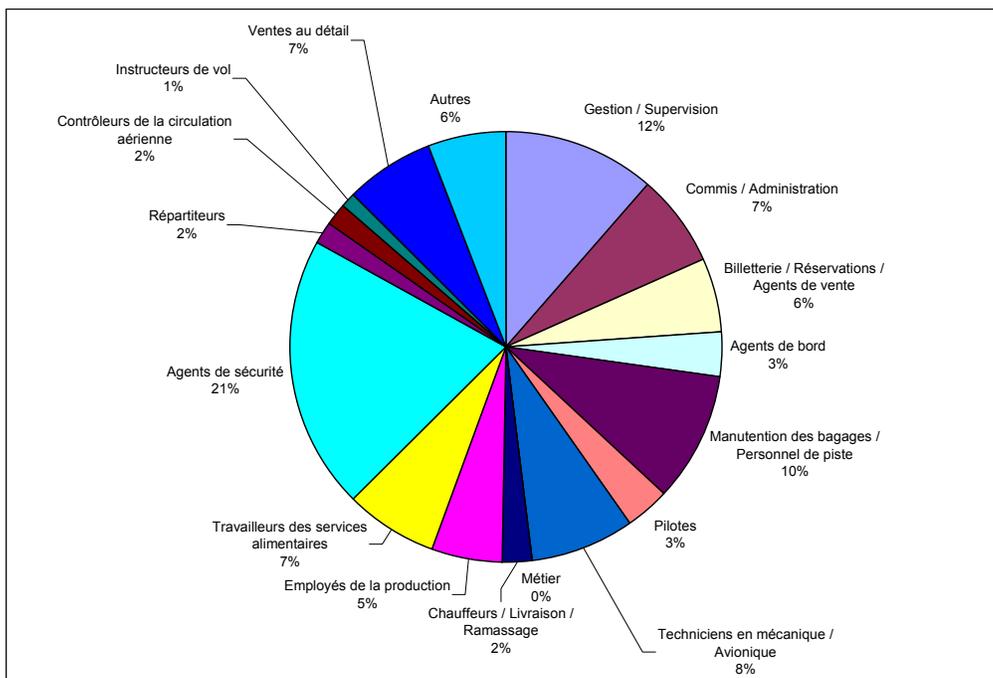
### A. Emploi

#### 1. Emploi direct

L'emploi direct à l'aéroport est calculé en termes d'emplois et d'équivalents temps plein (ETP). Le facteur de conversion utilisé pour calculer le nombre d'ETP à partir des données sur les emplois à temps partiel est fondé sur le chiffre de 1 880 heures de travail par année.

Quarante-deux entreprises du secteur de l'aviation ont fourni des données qui ont permis de répartir les emplois par catégorie. Le graphique V-1 présente les résultats par catégorie d'activité.

Les calculs relatifs aux emplois inférés dans le cas des entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire d'enquête sont présentés à l'annexe A.



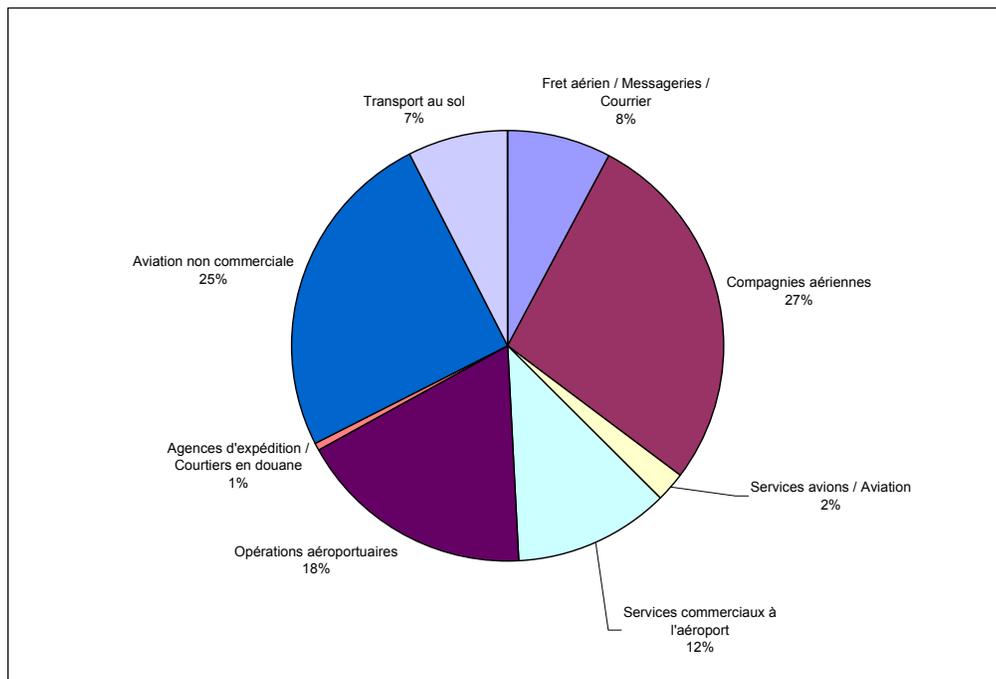
**Graphique V-1. Répartition des emplois par catégorie**

L'aéroport procure directement **4 207 emplois** ou **3 914 ETP** (équivalents temps plein). Le tableau V-2 présente les données sur l'emploi (nombre d'emplois et d'ETP) par catégorie d'activité. On dénombre une multitude d'employeurs à l'aéroport; toutefois, le fait que les transporteurs aériens demeurent la principale catégorie d'employeurs n'a rien d'étonnant. Pour sa part, l'Administration de l'aéroport représente 127 ETP.

**Tableau V-2 Répartition des emplois par catégorie d'activité – 2003**

CATÉGORIE DE RÉPONDANTS	ENTREPRISE	EMPLOIS	ETP
Fret aérien/messageries/courrier	7	304	302,9
Compagnies aériennes	17	1 182	1 074,4
Services avion/aviation	7	96	90,3
Services commerciaux à l'aéroport	20	508	458,9
Opérations aéroportuaires	18	720	688,2
Agences d'expédition/courtiers en douane	4	32	32,0
Aviation non commerciale	8	1 009	969,9
Transport au sol	3	345	292,1
Autres	6	11	5,2
TOTAL	90	4 207	3 914

Le graphique V-3 illustre la répartition des ETP par catégorie d'activité.



**Graphique V-3. Répartition des ETP par catégorie d'activité**

Le nombre d'ETP directs a augmenté de 13 % par rapport au chiffre de 2000 (3 455). L'augmentation en pourcentage est plus élevée que le nombre équivalent d'emplois créés durant la même période, ce qui indique que les

entreprises dont l'activité est directement liée au secteur aéroportuaire ont tendance à embaucher des employés à temps plein.

## 2. Emploi indirect et induit

Le calcul de l'emploi indirect et induit est fondé sur le multiplicateur moyen d'entrées-sorties de l'industrie du transport aérien. Ce multiplicateur (2,179) est appliqué aux chiffres sur l'emploi direct pour calculer l'effet total au chapitre de l'emploi. On obtient comme résultats pour l'emploi direct et induit (total moins emploi direct) **4 960 emplois** ou **4 615 ETP**.

Une composante importante de l'emploi indirect est le nombre d'emplois et d'ETP de soutien à l'activité dans le secteur de l'aviation.

Les enquêtes menées auprès des agences de voyage et des hôtels locaux ont révélé que les services offerts par le personnel hôtelier aux équipages et aux passagers des compagnies aériennes représentent 249 emplois indirects ou 210 ETP. Les agences de voyage ont 468 employés qui émettent des billets d'avion, ce qui représente 378 ETP (emplois indirects).

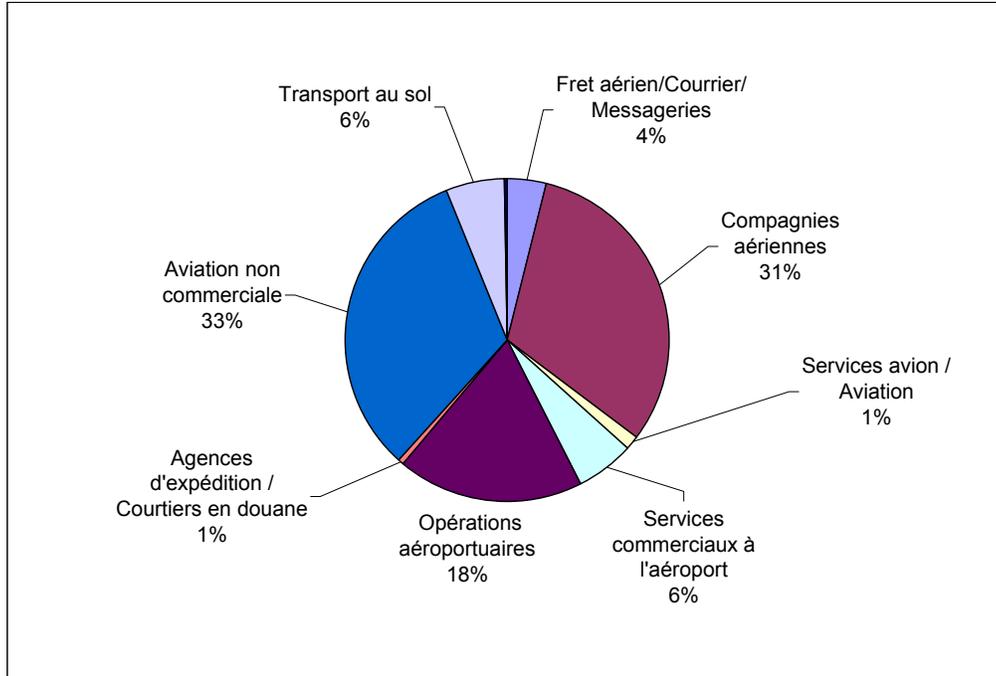
## B. Traitements et salaires

### 1. Gains directs (salaires)

Nous avons demandé aux locataires et aux fournisseurs de services à l'aéroport d'indiquer les gains ou les salaires de leurs employés dont le travail est directement lié à l'activité aéroportuaire. On a estimé à **146,8 millions de dollars** les gains directs (salaires) des employés à l'Aéroport d'Ottawa en 2003.

Les calculs relatifs aux salaires inférés dans le cas des entreprises qui n'ont pas répondu à l'enquête sont reproduits à l'annexe B.

Le graphique V-4 présente la répartition des gains directs (salaires) par catégorie d'activité tandis que le tableau V-5 indique les gains directs (salaires) en dollars.



**Graphique V-4. Répartition des gains directs par catégorie d'activité**

**Tableau V-5. Gains directs par catégorie d'activité**

CATÉGORIE DE RÉPONDANTS	ENTREPRISE	SALAIRES DIRECTS
Fret aérien/courrier/messageries	7	5 684 800 \$
Compagnies aériennes	17	46 205 708 \$
Services avion/aviation	7	1 851 500 \$
Services commerciaux à l'aéroport	20	8 742 468 \$
Opérations aéroportuaires	18	27 051 156 \$
Agences d'expédition/courtiers en douane	4	912 500 \$
Aviation non commerciale	8	47 546 750 \$
Transport au sol	3	8 391 624 \$
Autres	6	400 000 \$
TOTAL	90	<b>146 786 506 \$</b>

Le total de 146,8 millions de dollars représente une hausse de 13 % par rapport au chiffre correspondant indiqué dans le rapport de 2000.

## 2. Gains indirects et induits (salaires)

Le calcul des gains indirects et induits est fondé sur le multiplicateur moyen d'entrées-sorties de l'industrie du transport aérien. Ce multiplicateur (1,925) est appliqué aux chiffres sur les gains directs pour obtenir l'effet total au chapitre des gains. Les gains indirects et induits (gains totaux moins gains directs) s'établissent donc à **135,8 millions de dollars**.

Les emplois de soutien à l'activité aéroportuaire représentent une part importante de gains indirects.

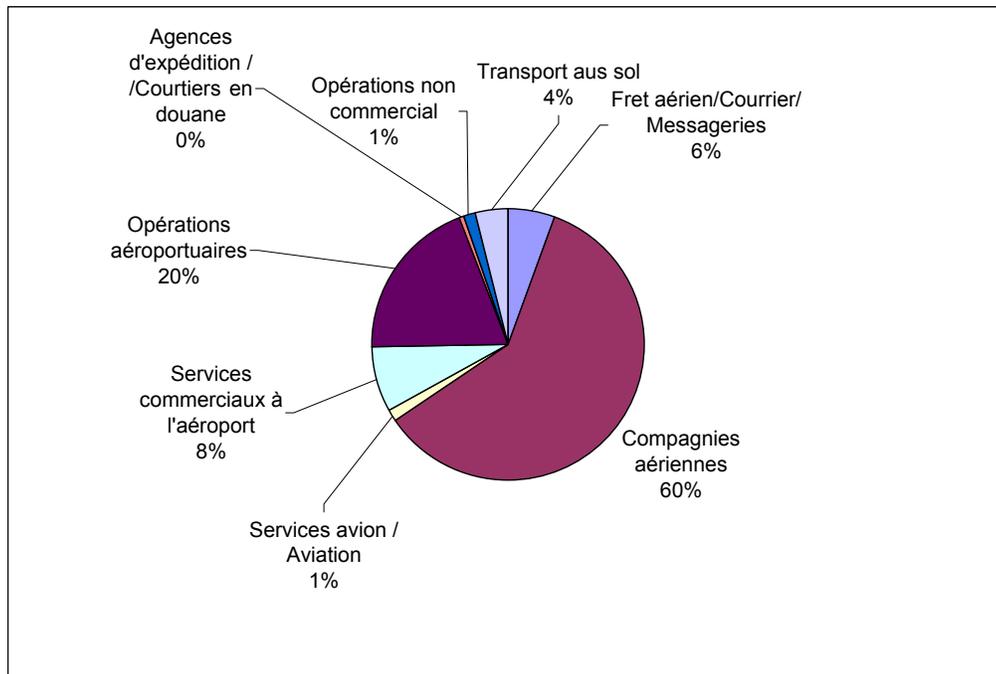
Les enquêtes auxquelles ont participé les agences de voyage et les hôtels locaux ont révélé que les services offerts par le personnel hôtelier aux équipages et aux passagers des compagnies aériennes représentent environ 7,4 millions de dollars en salaires indirects. Les salaires indirects versés au personnel des agences de voyage qui émet les billets d'avion se chiffrent à environ 12,4 millions de dollars.

## C. Recettes commerciales (production)

### 1. Production directe

Nous avons calculé la production directe à l'aéroport pour les différents secteurs des ventes de biens et de services (y compris celles de l'Administration de l'aéroport). La production directe à l'Aéroport d'Ottawa pour l'année 2003 a été estimée à **541,4 millions de dollars**. Afin de protéger le caractère confidentiel des renseignements fournis par les entreprises privées, les données ont été regroupées par catégorie d'activité. Les calculs relatifs à la production inférée dans le cas des entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire d'enquête sont présentés à l'annexe C.

Le graphique V-6 illustre la répartition de la production directe par catégorie d'activité tandis que le tableau V-7 indique la production directe en dollars.



**Graphique V-6. Répartition de la production directe par catégorie d'activité**

**Tableau V-7. Répartition directe par catégorie d'activité**

CATÉGORIE DE RÉPONDANTS	ENTREPRISE	PRODUCTION DIRECTE
Fret aérien/courrier/messageries	7	30 400 000 \$
Compagnie aérienne	17	325 212 254 \$
Services avion/aviation	7	6 423 000 \$
Services commerciaux à l'aéroport	20	42 335 170 \$
Opérations aéroportuaires	18	106 196 658 \$
Agences d'expédition/courtiers en douane	4	2 250 000 \$
Aviation non commerciale	8	8 020 832 \$
Transport au sol	3	20 459 487 \$
Autres	6	120 000 \$
TOTAL	90	<b>541 417 400 \$</b>

Il convient de souligner que l'activité économique non liée à l'aviation qui est attribuable aux biens-fonds aéroportuaires se chiffre à 30,3 millions de dollars, résultat qui n'a toutefois pas été inclus dans la production directe totale.

La production directe selon l'étude de 2000 s'élevait à 365 millions de dollars. La production directe totale s'est accrue de 48 %, soit un taux de croissance annuel moyen de 14 % qui dépasse nettement le taux d'inflation moyen de 2,9 % enregistré durant la même période.

## 2. Production indirecte et induite

Nous avons calculé la production indirecte et induite en nous fondant sur le multiplicateur d'entrées-sorties du secteur du transport aérien. Ce multiplicateur (1,959) a été appliqué aux chiffres sur la production directe afin de déterminer l'effet total au chapitre de la production. La production indirecte et induite (effet total moins production directe) s'établit donc à **519,2 millions de dollars**.

Les dépenses d'hébergement, d'alimentation, de divertissement, etc., des visiteurs ainsi que la production des agences de voyage et des hôtels pour soutenir l'activité du secteur de l'aviation représentent une part importante de la production indirecte.

Les enquêtes menées auprès des agences de voyage et des hôtels locaux ont révélé que la production hôtelière liée à la prestation de services aux équipages et aux passagers des compagnies aériennes se chiffre à environ 30,5 millions de dollars (production indirecte). Les commissions versées aux agences de voyage pour l'émission des billets d'avion représentent une production indirecte d'environ 32,9 millions de dollars. Les dépenses des visiteurs représentent une production indirecte d'environ 142,7 millions de dollars.

## D. Impôts et taxes

Statistique Canada publie des statistiques sur les dépenses moyennes des ménages dans chaque province<sup>11</sup>. En Ontario, l'impôt sur le revenu des particuliers compte pour 20,5 % des dépenses d'un ménage moyen. En appliquant ce pourcentage au total des gains (146,8 millions de dollars) directement liés à l'activité aéroportuaire, on peut estimer à environ **30,1 millions de dollars** le total des sommes qui ont été versées aux gouvernements fédéral et provincial en 2003 **au titre de l'impôt sur le revenu des particuliers** et qui sont directement attribuables à l'activité aéroportuaire.

En outre, Statistique Canada affirme que le ménage moyen consacre 33 % de son revenu à l'achat de biens et de services au détail. En appliquant un taux de 15 % (TPS et TVP combinées) au montant dépensé pour des achats de biens et de services au détail (33 % x 146,8 millions de dollars), on peut estimer à **7,3 millions de dollars** le total des sommes qui ont été versées aux gouvernements fédéral et provincial en 2003 **au titre des taxes au détail** et qui sont directement attribuables à l'activité aéroportuaire.

En 2003, l'Administration de l'aéroport a versé **3,4 millions de dollars** en paiements tenant lieu d'impôts fonciers à la municipalité, ainsi que **11,3 millions de dollars** en loyer au gouvernement fédéral.

## E. Retombées socio-économiques

### 1. Rouage du système de transport de la région de la capitale nationale

Le système de transport de la région de la capitale nationale est constitué de multiples éléments : sentiers piétonniers, pistes cyclables, services d'autobus traditionnels ou spécialisés (OC Transpo, ParaTranspo, STO), réseaux express Transitway et O-Train, réseau routier, parcs de stationnement. Aux réseaux de transport des villes (Ottawa et Gatineau) se greffent par l'infrastructure routière des provinces de l'Ontario et du Québec, ainsi que les routes, les ponts interprovinciaux et les sentiers multifonctionnels qui appartiennent au gouvernement fédéral. À tout cela s'ajoutent les aéroports, international et réservé à l'aviation générale, les gares ferroviaires et d'autobus intercités, deux services de traversiers et une gare de marchandises.

Des vols directs vers l'Aéroport international d'Ottawa nouvellement agrandi sont offerts à partir de douzaines de grandes villes nord-américaines. La ville d'Ottawa est également accessible par train ou autobus. Enfin, différentes routes principales peuvent être empruntées pour se rendre d'Ottawa à Toronto, à Montréal et à la frontière américaine.

---

<sup>11</sup> Statistique Canada – Dépenses moyennes des ménages en 2002, provinces et territoires.

Bien qu'il mette surtout l'accent sur le réseau et les axes routiers, le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa<sup>12</sup> reconnaît l'importance de soutenir les services de transport aérien et ferroviaire ainsi que le service d'autobus intercités.

Les industries du transport aérien et du transport ferroviaire et celle du transport en autobus sont toutes desservies par des gares principales à Ottawa. La ville a grandement intérêt à faire en sorte que les correspondances entre ces gares et le système de transport local soient faciles.

Le Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa préconise l'amélioration de l'actuel service d'autobus express de haute qualité vers l'Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa, grâce à l'aménagement d'une liaison ferroviaire rapide. L'intégration de cette nouvelle liaison rapide avec les nouvelles installations aéroportuaires permettrait d'offrir un service de meilleure qualité aux voyageurs ainsi qu'aux nombreuses personnes qui travaillent dans le secteur de l'aéroport. Les deux gares de Via Rail à Ottawa, soit la gare centrale située sur le chemin Tremblay et la gare Fallowfield sise sur l'avenue Woodroffe, sont déjà bien intégrées avec les gares de transport en commun rapide.

L'aviation générale soutient le commerce local, le gouvernement et les loisirs. À Ottawa, les trois aéroports réservés à l'aviation générale sont ceux de Carp, de Rockcliffe et du secteur du Nord de l'Aéroport Macdonald-Cartier; l'Aéroport de la Ville de Gatineau, situé de l'autre côté de la rivière des Outaouais, au Québec, joue un rôle similaire et complémentaire. À la suite d'une réorientation stratégique en 1990, l'Aéroport de Carp a été cédé à l'administration locale; la Ville d'Ottawa s'est engagée à exploiter cet aéroport jusqu'en 2007. Reconnaisant le rôle important que les aéroports réservés à l'aviation générale jouent au sein de la collectivité, la Ville a pris l'engagement d'aménager des liens routiers adéquats donnant accès à ces infrastructures.

## **2. Soutien aux secteurs de la haute technologie et du tourisme**

Le secteur de la haute technologie dans la région dépend dans une large mesure de l'accessibilité aux services de transport aérien, qui leur permettent de créer des liens avec le reste du monde. À Ottawa, on estime que les produits du secteur de la haute technologie se vendent chers, sont fabriqués en petites quantités et peuvent être expédiés par camion ou par avion. L'intérêt du transport par avion aux yeux du secteur de la haute technologie ne réside donc pas tant dans le fret aérien que dans les déplacements d'affaires

*« Les avions sont les taxis de la génération de la haute technologie. »*

Jeffrey Dale – président-directeur général de l'OCRI

<sup>12</sup> Plan directeur des transports de la Ville d'Ottawa : <http://ottawa.ca/2020/transpo/1.fr.shtml>

nécessaires pour rencontrer les clients. Plus le nombre d'entreprises qui se taillent une place sur le marché international augmente, plus la demande de services de transport aérien s'accroît. Le marché d'exportation (fabrication) compte pour la moitié aux deux-tiers des déplacements d'affaires en avion – à destination principalement de Toronto et des États-Unis (Dallas, Chicago, Boston, Atlanta et la Californie); par contre, les gens d'affaires qui se déplacent en avion dans l'industrie de la haute technologie (services) voyagent surtout au pays – à destination de villes comme Toronto, Montréal, Vancouver, Calgary et Halifax. Il existe aussi une forte demande de services de transport aérien vers l'Europe.

La nouvelle aérogare présente une image professionnelle d'Ottawa et pourrait très facilement contribuer à la vigueur de l'économie locale en se révélant un des fers de lance de la régénération de l'investissement dans le secteur local de la haute technologie.

Il y a beaucoup de voyages d'affaires entre la RCN et Washington, New York, Phoenix, Los Angeles, Chicago, Tucson, Raleigh Durham, San Jose et Austin, au Texas. Si le voyageur d'affaires peut venir à Ottawa et retourner chez lui sans tracas, il racontera son expérience à ses collègues et choisira peut-être Ottawa pour la tenue d'une réunion ou d'un congrès. Si ses voyages à Ottawa sont sans histoire, il décidera peut-être d'y revenir comme touriste. Les voyageurs d'affaires deviennent des « ambassadeurs » de la région.

L'aménagement de la nouvelle aérogare ainsi que l'agrandissement du Centre des Congrès ont donné aux responsables de la promotion du tourisme les outils dont ils avaient besoin. Selon Jacques Burrelle, président-directeur général de l'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa, la nouvelle aérogare rendra la ville plus concurrentielle sur le marché des affaires. Elle projettera une meilleure image et montrera que la ville progresse et est vraiment entrée de plain-pied dans le XXI<sup>e</sup> siècle.

L'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa et Tourisme Outaouais envisagent tous deux de faire de la nouvelle aérogare un outil de vente de la région.

### **3. Autres rôles de soutien**

L'aéroport, en tant que rouage du système de transport de la région, a influencé le choix de la RCN pour l'organisation d'événements d'envergure tels que la cérémonie de remise des prix Juno de 2003 et les Jeux de la Francophonie.

### **4. Rôle dans l'avenir économique d'Ottawa**

Tel qu'indiqué ci-haut, les aéroports offrent d'importants avantages du point de vue économique et sur le plan du transport. Étant donné que la fonction publique et la haute technologie sont les deux secteurs qui procurent le plus d'emplois dans la région, il est crucial d'être en mesure de transporter les

voyageurs d'affaires. D'après une enquête récente<sup>13</sup> menée auprès des voyageurs en partance d'Ottawa, 55 % d'entre eux voyagent par affaires (taux de 62 % pour les voyageurs qui visitent la région et de 48 % pour les résidents de la RCN).

Ainsi que nous l'avons mentionné précédemment, l'Aéroport international d'Ottawa peut jouer un rôle de catalyseur dans les secteurs locaux du tourisme et de la haute technologie. En dépit des difficultés que l'industrie du transport aérien a éprouvées ces deux dernières années, la nouvelle aérogare a fait disparaître un obstacle qui aurait pu dissuader des voyageurs de venir à Ottawa. Il y a plus de vols directs, il est plus facile d'entrer dans la ville et d'en sortir, l'aire réservée à la douane a été modernisée et le nombre de portes d'embarquement a augmenté. Bref, les voyages à Ottawa sont sans tracas. Au fur et à mesure que la capitale nationale prend de l'essor, il devient de plus en plus important d'éviter tout tracas aux voyageurs afin qu'Ottawa puisse devenir une destination d'affaires ou touristique de choix.

---

<sup>13</sup>

Aéroport international Macdonald-Cartier d'Ottawa – étude sur la demande de services aériens, janvier 2004, Sypher :Mueller International.

## VI. RETOMBÉES DE LA NOUVELLE AÉROGARE

La plupart des entreprises de l'aéroport qui ont répondu au questionnaire portant sur l'incidence de l'aménagement de la nouvelle aérogare sur leur rendement, leurs recettes et leurs frais d'exploitation ont indiqué qu'il était trop tôt pour faire des estimations ou qu'ils n'avaient pas encore vraiment constaté de changement. Plusieurs ont indiqué qu'il est malheureux que certains voyageurs doivent encore redirigés vers l'ancienne aérogare en période de pointe, ce qui constitue un désagrément.



Les détaillants ont indiqué que l'agrandissement de l'aérogare a permis d'augmenter le nombre de concessions de détail et, partant, les recettes d'exploitation. Les fournisseurs de services de sécurité (contrôle et police) ont aussi précisé qu'ils ont dû accroître leurs effectifs en raison de la taille de la nouvelle aérogare.

De toute évidence, la nouvelle aérogare fait l'objet de plus de commentaires favorables que de commentaires défavorables. Un locataire a dit qu'il est trop tôt pour déterminer les répercussions que la nouvelle aérogare aura sur la région d'Ottawa, mais qu'on peut prétendre que l'Aéroport d'Ottawa est un des meilleurs en Amérique du Nord pour les voyageurs. En outre, il s'agit certes d'une infrastructure qui présente la capitale nationale sous un jour favorable. Les résidents et les gens d'affaires d'Ottawa ainsi que les dirigeants du gouvernement peuvent s'enorgueillir de leur nouvelle installation. Elle est unique, moderne et pratique. Il serait opportun, de l'avis du locataire en question, d'accélérer l'exécution de la deuxième phase du projet. Tel semble être le consensus général, comme nous le verrons plus loin.

Plus de 500 entreprises et de 5 000 personnes ont contribué à l'aménagement de la nouvelle aérogare, qui a été le plus grand chantier de construction dans l'histoire de la ville.

Certains hôtels locaux ont indiqué que la nouvelle aérogare rend plus agréable l'expérience des voyageurs et crée une bonne impression, ce qui rejaillit sur l'image de la ville au complet. Le nouveau bâtiment permet d'envisager l'expansion du centre de congrès de la région.

Selon l'*Ottawa Business Journal*, M. Gilles Picard, directeur général de Tourisme Outaouais, a déclaré : « Nous avons maintenant un aéroport qui répond aux besoins des touristes et des congressistes. »

M. Jacques Burrelle, président de l'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa, a dit en entrevue avoir visité durant sa carrière plus d'une cinquantaine d'aéroports en Amérique du Nord et que l'Aéroport international d'Ottawa n'a rien à envier aux autres aéroports de classe internationale.



« L'Aéroport international d'Ottawa n'a rien à envier aux autres aéroports de classe internationale. »

Jacques Burrelle

## VII. CONCLUSIONS

Les aéroports procurent d'importants avantages du point de vue économique et sur le plan du transport. Ils font désormais partie intégrante des économies locale, régionale et nationale. Ils sont un important moteur de croissance économique en raison des emplois qu'ils créent et des biens et services qu'ils utilisent et ont une profonde influence sur la qualité de vie des populations dans le monde entier. Ils permettent l'intégration des marchés mondiaux et favorisent les échanges internationaux (personnes, produits, investissements, idées). En outre, ils offrent divers autres avantages à la population car ils permettent aux voyageurs d'économiser temps et argent.

Le tableau VII-1 présente un aperçu des retombées économiques de l'Aéroport d'Ottawa (mesurées en 2004).

**Tableau VII-1.**

	<b>Emplois (ETP)</b>	<b>Salaires (millions \$)</b>	<b>Recettes commerciales (millions \$)</b>
<b>Retombées directes</b>	3 914	146,80 \$	541,40 \$
<b>Retombées indirectes et induites</b>	4 615	135,79 \$	519,20 \$
<b>TOTAL</b>	<b>8 529</b>	<b>282,59 \$</b>	<b>1 060,60 \$</b>
<b>Résultats – 2000</b>	7 857	299,00 \$	958,00 \$

Les retombées indirectes et induites ont été déterminées en se fondant sur les multiplicateurs économiques du secteur canadien du transport aérien. Tel qu'indiqué dans l'étude de 2000, une analyse de ce genre comporte un certain nombre de limites et doit être utilisée avec circonspection.

Lorsqu'on compare la situation de 2004 avec celle de 2000 en termes d'incidences économiques, il est important, compte tenu des transformations considérables que l'industrie du transport aérien a connues ces dernières années, de comprendre qu'il s'agit d'un « instantané ».

Depuis la dernière mise à jour, le volume des mouvements de trafic aérien à l'Aéroport, à l'instar de ceux observés dans de nombreux autres aéroports canadiens, a fléchi de 14 % (soit un taux annuel composé moyen de 4,9 %). Depuis le rapport de 2000, les transporteurs aériens commerciaux ont vu leurs mouvements diminuer de 11 %; cependant, ils ont affiché une modeste hausse de 2 % en 2003 comparativement à 2002.

La plupart des emplois directs associés à l'activité aéroportuaire sont à temps plein et non saisonniers. Étant donné que le nombre d'emplois directs s'est accru de 13 % et que la production directe a progressé de 48 % au

cours de la même période, il est clair que les exploitants font plus avec moins.

Le tableau VII-2 présente certaines mesures supplémentaires.

**Tableau VII-2. Mesures supplémentaires des incidences économiques**

	2003	2000
Passagers embarqués/débarqués	3,26 millions \$	3,43 millions \$
Production directe par passager E/D	166 \$	108 \$
Production directe par atterrissage	6 929 \$	4 030 \$
Production directe par ETP	138 000 \$	102 000 \$
Augmentation des EPT par tranche supplémentaire d'un millions de passagers	1 200	1 044
Nombre d'atterrissages nécessaires pour créer un emploi à temps plein supplémentaire	20	25

L'Aéroport d'Ottawa joue un rôle crucial car, en facilitant l'activité de la fonction publique et des secteurs de la haute technologie et du tourisme et en les branchant sur l'économie mondiale, il améliore la capacité de la région d'attirer et de conserver des entreprises.

De toute évidence, le transport aérien a aidé les entreprises locales à assurer une meilleure circulation de leurs produits dans le monde. Toutefois, il a joué un rôle encore plus important en réunissant les chefs d'entreprise et en leur permettant de communiquer entre eux et de nouer les relations personnelles nécessaires pour atteindre un tel niveau d'activité commerciale à l'échelle internationale. Tel est particulièrement le cas du secteur de la haute technologie et de la fonction publique. Ces avantages ne peuvent pas toujours être quantifiés, mais ils revêtent une importance primordiale.

En conclusion, l'Aéroport d'Ottawa, qui génère plus de 3 900 emplois à temps plein et une production directe de 541 millions de dollars, représente un puissant moteur économique dans la région. L'aéroport est la porte qui donne accès à la région de la capitale nationale et joue un rôle de premier plan en soutenant le milieu des affaires et le secteur du tourisme et en améliorant la qualité de vie en général.

## **ANNEXE A**

# **CALCUL DES EMPLOIS INFÉRÉS**



## A. Compagnies aériennes

Seulement deux grands transporteurs aériens ont fourni des données sur l'emploi. Nous nous sommes fondés sur le plus faible ratio emplois/ETP pour calculer le nombre d'emplois (ETP) générés par les autres importantes compagnies aériennes qui n'ont pas répondu au questionnaire.

Un seul transporteur régional (de catégorie navette) a fourni des données sur l'emploi. Nous avons utilisé le ratio emplois/ETP de cette entreprise pour calculer le nombre d'emplois (ETP) générés par les autres transporteurs régionaux qui n'ont pas répondu au questionnaire.

À partir des données sur l'emploi fournies par trois transporteurs, nous avons pu établir que le ratio moyen était de 1,2 emploi par ETP. Nous avons appliqué ce ratio aux chiffres sur les ETP inférés résultant du calcul décrit ci-dessus afin de déterminer le nombre d'emplois générés par les entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire.

## B. Compagnies de location de voitures

Seulement quatre des sept compagnies de location de voitures ont fourni des données sur l'emploi. Même si la moyenne s'établissait à 11,85 ETP, nous avons déterminé qu'un chiffre inférieur (8 ETP) serait plus réaliste. Nous nous sommes fondés sur ce chiffre de 8 ETP pour calculer le nombre d'emplois générés par les entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire.

## C. Transport au sol

### Taxis

Quelque 200 chauffeurs (128 taxis) sont autorisés à prendre en charge des passagers à l'aéroport. On estime à environ 20 000 par mois le nombre de voyageurs pris en charge (240 000 par année). Si on utilise le même ratio ETP/voiture taxi que celui utilisé dans l'étude de 2000 (0,85), on peut estimer à **109 ETP** l'activité de prise en charge autorisée de voyageurs à l'aéroport.

Quatre entreprises comptant chacune d'une à dix voitures offrent un service de taxi sur réservation à l'aéroport. Le nombre de voyageurs pris en charge est d'environ 325 par mois (3 900 par année). En supposant que la durée de chaque course soit d'environ 45 minutes, on peut estimer à **1,4 ETP** les ramassages sur réservation à l'aéroport.

On présume que le nombre de voyageurs conduits à l'aéroport en taxi équivaut au nombre de voyageurs pris en charge, d'où le résultat de **110,4 ETP**.



## **ANNEXE B**

### **CALCUL DES SALAIRES INFÉRÉS**



## **A. Compagnies aériennes**

Une seule compagnie aérienne a fourni des données sur les salaires et l'emploi. Le salaire annuel par ETP dans cette entreprise a été appliqué aux entreprises qui n'ont pas répondu au questionnaire.

## **B. Concessions de détail**

Quatre des dix concessions de détail ont fourni des données sur les salaires et l'emploi. À partir des données présentées par ces quatre entreprises déclarantes, nous avons estimé à 8 \$ le taux horaire moyen par ETP. Ce taux de 8 \$ l'heure correspond au taux courant dans l'industrie.

Afin de calculer la masse salariale annuelle des entreprises non répondantes, nous avons multiplié le taux de 8 \$ l'heure par le nombre d'ETP, puis par 2 080 (nombre d'heures de travail par année).

## **C. Compagnies de location de voitures**

Seulement deux des sept compagnies de location de voitures présentes à l'aérogare ont fourni des données sur les salaires et l'emploi. Bien que ces deux entreprises déclarantes aient indiqué que le salaire annuel moyen s'élevait à 33 000 \$ par ETP, nous avons estimé qu'un salaire de 25 000 \$ par ETP serait plus raisonnable. C'est ce dernier chiffre que nous avons appliqué aux cinq autres entreprises.

## **D. Fournisseurs de services de sécurité**

Seulement deux des six fournisseurs de services de sécurité ont fourni des données sur les salaires et l'emploi. Il s'agit des deux services publics. Nous avons appliqué le chiffre de 34 000 \$ (salaire annuel moyen par ETP) aux entreprises non répondantes qui fournissent des services de police. Un taux horaire de 11 \$ a été appliqué aux fournisseurs de services de contrôle de la sécurité et aux agences privées de sécurité.

## **E. Agences d'expédition/courtiers en douane**

Un seul des quatre agences d'expédition/courtiers en douane a fourni des données sur les salaires. Le taux de rémunération par EPT indiqué par cette entreprise a été appliqué aux trois entreprises non répondantes.

## **F. Autres organismes ou ministères gouvernementaux**

Aucun des organismes ou ministères gouvernementaux n'a fourni de données sur les salaires versés. Nous avons déduit que le salaire annuel moyen s'élevait à 50 000 \$ par ETP.

## **G. Salaires – Transport au sol**

Nous avons estimé à environ 30 000 \$ par année le salaire correspondant à une ETP. Comme le nombre d'ETP s'établit à 253, la masse salariale annuelle estimative du personnel associé au Transport au sol s'élève à 7,6 millions de dollars.

## **H. Fret aérien, courrier et messageries**

Nous avons estimé à environ 10 \$ l'heure le salaire correspondant à une ETP. Le nombre d'ETP étant de 310, nous avons estimé à 5,8 millions de dollars la masse salariale annuelle estimative du personnel associé au fret aérien, au service aéropostal et aux messageries aériennes.

## **ANNEXE C**

### **CALCUL DE LA PRODUCTION INFÉRÉE**



## A. Compagnies aériennes

Aucune des compagnies aériennes enquêtées n'a fourni de données au sujet du chiffre d'affaires attribuable à ses opérations à l'aéroport d'Ottawa. Comme cet élément représente une partie importante de la production directe, il était important d'établir des estimations.

Les tarifs moyens pour les vols en partance d'Ottawa ont été déterminés en se fondant sur les données provenant de la base de données Sabre.

Comme les tarifs indiqués dans la base de données Sabre portent sur des vols comportant un ou plusieurs segments, il est raisonnable de conclure que la totalité du tarif n'est pas attribuable aux opérations à l'aéroport d'Ottawa et que le tarif doit être réparti entre plusieurs aéroports, en fonction du nombre de segments de vol. Le tableau ci-après présente les hypothèses sous-jacentes au calcul de la partie du tarif attribuable aux segments de vol YOW.

### Facteur utilisé pour répartir au prorata les tarifs en fonction du segment de vol, du nombre de segments du vol et du secteur

Total – Segments	Segment #	Domestique	Transfrontalier	International
1	1	100 %	100 %	100 %
2	1	50 %	35 %	25 %
	2	50 %	65 %	75 %
Total – Multiples segments		100%	100%	100%
3	1	25 %	25 %	20 %
	2	50 %	50 %	60 %
	3	25 %	25 %	20 %
Total – Multiples segments		100%	100%	100%
4	1	20 %	20 %	15 %
	2	30 %	30 %	40 %
	3	30 %	30 %	25 %
	4	20 %	20 %	20 %
Total – Multiples segments		100%	100%	100%
5	1	20 %	15 %	15 %
	2	20 %	25 %	30 %
	3	20 %	25 %	20 %
	4	20 %	20 %	20 %
	5	20 %	15 %	15 %
Total / segments		100%	100%	100%

Les chiffres sur les segments de vol YOW calculés au prorata à partir des données Sabre ont été établis pour chaque transporteur. Ces données n'ont pas été incluses dans cette étude afin de protéger la confidentialité des transporteurs. Le nombre total de segments a ensuite été divisé en deux, étant donné que l'aéroport à l'autre bout du segment a droit à une part de la production. Nous avons ainsi estimé à 318,3 millions de dollars la production totale des compagnies aériennes.

Nous avons confirmé les résultats de cette approche en multipliant le tarif aller moyen (404 \$) par le nombre de passagers E/D YOW de 2003 (3 262 345), puis nous avons divisé le résultat par deux afin de compter uniquement les passagers embarqués, puis par deux à nouveau afin de tenir compte de la partie du tarif applicable à l'autre aéroport faisant partie du segment de vol. Les résultats indiquent une variance acceptable de 3,4 %.

## **B. Navigation aérienne**

Nous avons estimé la production directe que représentent les services de navigation aérienne fournis à l'aéroport d'Ottawa en nous fondant sur les revenus de NAV Canada au titre des droits d'aérogare en 2003, pondérés par la contribution YOW aux mouvements nationaux, telle que mesurée par NAV Canada et publiée par Statistique Canada. Notre méthode de calcul est prudente, car elle exclut les autres opérations commerciales, privées et gouvernementales.

Notre estimation pour les droits d'aérogare (services de navigation aérienne) s'établit à 15,9 millions de dollars.

## **C. Compagnies de location de voitures**

Seulement deux des sept compagnies de location de voitures présentes à l'aéroport ont fourni des données sur la production directe. La moyenne obtenue pour les deux (2,85 millions de dollars) a été appliquée aux cinq entreprises non répondantes. Nous avons ainsi estimé à 19,95 millions de dollars la production totale des cinq agences en question.

## **D. Fournisseurs de services de sécurité**

Aucun des six fournisseurs de services de sécurité n'a fourni de données sur son chiffre d'affaires. Nous avons eu recours à différentes méthodes pour déduire la production directe, selon le type de services de sécurité offerts à l'aéroport :

- Nous avons estimé la production de l'ACSTA en appliquant un coût de 12 \$ (DSPTA) par passager embarqué.
- Nous avons majoré de 10 % le total des salaires déclarés par les agences privées de sécurité.
- Nous avons utilisé intégralement les chiffres sur les salaires totaux déclarés par les services de police publics.

## **E. Concessions de détail**

Cinq des dix concessions de détail ont fourni des données sur leur chiffre d'affaires. La production maximale par ETP qui a été déclarée s'élevait à 143 000 \$ et la production minimale, à 50 000 \$, d'où une moyenne de 81 400 \$. Comme le montant maximal était à notre avis une aberration,

nous avons retenu le montant minimal de 50 000 \$ par ETP et nous l'avons appliqué aux cinq entreprises non répondantes.

## **F. Agences d'expédition/courtiers en douane**

Un des quatre courtiers en douane/agences d'expédition a fourni des données sur son chiffre d'affaires. La production de cette entreprise par ETP a été appliquée aux trois entreprises non répondantes.

## **G. Transport au sol**

Compte tenu des hypothèses formulées dans la section G de l'annexe A, le nombre de passagers pris en charge et de passagers conduits jusqu'à l'aéroport s'établit à 487 800 par année. Nous avons présumé que le coût de chaque course s'établit à 40 \$, ce qui nous a donné une production totale de 19,5 millions de dollars au titre du Transport au sol en taxi.

## **H. Fret aérien, courrier et messageries**

Nous avons estimé que chaque ETP génère une production directe de 100 000 \$. Comme nous avons dénombré 310 ETP, la production directe totale estimative au titre du fret aérien, du service aéropostal et des messageries aériennes à l'aéroport s'élève à 31 millions de dollars.



## **ANNEXE D**

### **RETOMBÉES INDIRECTES – CAS SPÉCIAUX**



## A. Emplois indirects

### 1. Emplois hôteliers

Compte tenu des renseignements fournis par les hôtels locaux, le nombre moyen d'emplois attribuables aux équipages ou aux passagers des compagnies aériennes s'élevait à 18 dans le cas des grands hôtels et à deux pour les petits hôtels. Le nombre moyen d'ETP s'établissait à 14 dans le cas des grands hôtels et à deux pour les petits hôtels. Le nombre total d'emplois attribuables au secteur du transport aérien est estimé à **249**, soit **210 ETP**.

### 2. Emplois dans les agences de voyage

Compte tenu des renseignements fournis par les agences de voyage locales, le nombre d'emplois attribuables à l'émission de billets d'avion s'établissait à 11. Nous avons jugé que ce chiffre était élevé, compte tenu du fait qu'une des réponses obtenues était une aberration. Ayant exclu le chiffre extrême, nous avons obtenu un nombre raisonnable de quatre emplois par agence non répondante. Au moyen de la même méthode, nous avons appliqué le nombre moyen de 3,3 ETP aux agences non répondantes. Le nombre total d'emplois attribuables au secteur du transport aérien est estimé à **468**, soit **378 ETP**.

## B. Salaires indirects

### 1. Salaires du personnel hôtelier

Compte tenu des renseignements fournis par les hôtels locaux, le salaire moyen par ETP attribuable aux équipages ou aux passagers des compagnies aériennes s'élevait à 31 930 \$. Nous avons appliqué cette moyenne au nombre total estimatif d'ETP. Le total des salaires du personnel hôtelier qui soutient l'activité du secteur du transport aérien s'établit à **7,4 millions de dollars**.

### 2. Salaires dans les agences de voyage

Compte tenu des renseignements fournis par les agences de voyage locales, nous avons estimé à 32 024 \$ le salaire moyen par ETP, après avoir exclu les chiffres aberrants. Le total estimatif des salaires des employés des agences qui émettent les billets d'avion s'élève à **12,4 millions de dollars**.

## C. Production indirecte

### 1. Dépenses des visiteurs

Selon l'Administration du Tourisme et des Congrès d'Ottawa, les personnes qui viennent en visite dans la région d'Ottawa dépensent en moyenne 180 \$ chacune. Une enquête récente menée auprès des passagers en partance a révélé que les visiteurs comptent pour environ 53 % du trafic passager à l'Aéroport international d'Ottawa. Par conséquent, nous avons estimé que la

production indirecte résultant de l'utilisation de l'aéroport par les visiteurs est de l'ordre de **155,6 millions de dollars**.

## **2. Recettes des hôtels**

Compte tenu des renseignements fournis par les hôtels locaux, le nombre moyen de nuitées attribuable aux équipages et aux voyageurs des compagnies aériennes s'établissait à 17 245 dans le cas des grands hôtels, et à 1 289 pour les petits hôtels. Nous avons estimé à 296 317 le nombre total de nuitées attribuable au secteur du transport aérien dans la RCN. Si l'on multiplie ce total par le taux moyen par chambre (103 \$), nous obtenons comme total **30,5 millions de dollars** en ce qui touche la production des hôtels attribuable aux passagers aériens.

## **3. Commissions versées aux agences de voyage**

Compte tenu des renseignements fournis par les hôtels locaux, le nombre moyen de billets d'avion émis annuellement s'élève à 3 835. Comme la commission est fondée sur la valeur du billet d'avion, il est impossible de déterminer le montant total des commissions versées. Par conséquent, nous avons estimé à 80 \$ la valeur des billets émis, ce qui nous a donné une estimation totale de **32,9 millions de dollars** pour ce qui est de la production que représentent les commissions versées aux agences de voyage.

## **ANNEXE E**

### **INCIDENCE SUR LE PRODUIT INTÉRIEUR BRUT**



## Produit intérieur brut

Aux fins du présent rapport, nous nous sommes fondés dans la mesure du possible sur des mesures directes de l'impact économique. Toutefois, dans le cas de la contribution au produit intérieur brut (PIB), les estimations doivent être établies en se fondant sur les mesures types dans l'industrie.

Le PIB est une mesure de la valeur ajoutée par une entreprise ou un système. Il existe différentes définitions :

- « Mesure de la production produite par les facteurs de production situés dans un pays, peu importe l'appartenance »; ou
- « Valeur marchande des biens et services produits pendant une période donnée, y compris les bénéfices nets »; ou
- « Valeur des biens et services produits dans une région donnée. »

Dans ce rapport, le terme PIB représente la valeur totale ajoutée par l'ensemble des entreprises associées à l'exploitation et à l'activité de l'Aéroport international d'Ottawa.

Statistique Canada fournit pour l'industrie du transport aérien des multiplicateurs du PIB fondés sur la production. Nous avons utilisé un multiplicateur direct de 0,389508 et un multiplicateur de 0,660853 au titre du PIB total. Nous avons ainsi estimé l'activité économique associée à l'aéroport à **210,9 millions de dollars pour ce qui est de l'apport direct de richesses à valeur ajoutée au PIB de l'Ontario, et à 357,8 millions de dollars pour ce qui est de l'apport au PIB total si l'on tient compte des effets indirects et induits.**