

TP 14488 F

Coûts et revenus financiers du transport aérien au Canada

**Projet d'examen de la totalité des coûts
Direction générale de l'analyse économique
Transports Canada
Avril 2005**

Traduction

Publié sous le titre : Financial Costs and Revenues of Air Transportation in Canada

Table des matières

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Introduction..... | 1 |
| 2 | Résumé de la méthodologie | 3 |
| 2.1 | Méthodes de répartition provinciales..... | 6 |
| 3 | Coûts et revenus financiers des infrastructures aéronautiques nationales | 7 |
| 3.1.1 | Revenus..... | 8 |
| 3.1.2 | Surplus économique..... | 10 |
| 3.1.3 | Niveau de recouvrement des coûts | 11 |
| 3.1.4 | Surplus économique des infrastructures par passager | 11 |
| 3.1.5 | Coûts et revenus financiers des transporteurs aériens..... | 11 |
| 3.2 | Services gouvernementaux | 13 |
| 3.3 | Résumé de l'industrie du transport aérien | 15 |
| 3.4 | Conclusion | 16 |
| 4 | Répartition entre les provinces | 18 |
| 4.1 | Colombie-Britannique..... | 20 |
| 4.2 | Alberta..... | 24 |
| 4.3 | Saskatchewan..... | 28 |
| 4.4 | Manitoba | 32 |
| 4.5 | Ontario | 36 |
| 4.6 | Québec | 40 |
| 4.7 | Nouveau-Brunswick | 44 |
| 4.8 | Nouvelle-Écosse | 48 |
| 4.9 | Île-du-Prince-Édouard..... | 52 |

| | | |
|------|--------------------------------|----|
| 4.10 | Terre-Neuve-et-Labrador | 56 |
| 4.11 | Yukon..... | 60 |
| 4.12 | Territoires du Nord-Ouest..... | 64 |
| 4.13 | Nunavut..... | 68 |

Liste des tableaux

| | |
|---|----|
| Tableau 1 – Ensemble des actifs nets de l'industrie du transport aérien (terrains compris) (en milliers de dollars courants)..... | 7 |
| Tableau 2 – Totalité des coûts des infrastructures (en milliers de dollars courants) | 8 |
| Tableau 3 – Totalité des recettes des infrastructures (en milliers de dollars courants) | 9 |
| Tableau 4 – Redevances moyennes d'infrastructures par passager embarqué (en milliers de dollars courants)..... | 9 |
| Tableau 5 – Total du surplus économique des infrastructures (en milliers de dollars courants)..... | 10 |
| Tableau 6 – Rendement de l'actif..... | 10 |
| Tableau 7 – Niveau de recouvrement des coûts..... | 11 |
| Tableau 8 – Surplus économique des infrastructures par passagers (en \$)..... | 11 |
| Tableau 9 – Capital social net des transporteurs aériens (en milliers de dollars courants)..... | 12 |
| Tableau 10 – Totalité des coûts des transporteurs aériens (en milliers de dollars courants) | 13 |
| Tableau 11 – Totalité du surplus économique des transporteurs aériens (en milliers de dollars courants)..... | 13 |
| Tableau 12 – Coûts des services gouvernementaux (en milliers de dollars courants)..... | 14 |
| Tableau 13 – Recettes publiques (en milliers de dollars courants)..... | 14 |
| Tableau 14 – Surplus économique des services gouvernementaux (en milliers de dollars courants)..... | 15 |
| Tableau 15 – Total des coûts du transport aérien (en milliers de dollars courants)..... | 15 |
| Tableau 16 – Total du surplus économique du transport aérien (en milliers de dollars courants)..... | 16 |
| Tableau 17 – Total du surplus économique du transport aérien (en milliers de dollars courants)..... | 16 |
| Tableau 18 – Méthode de répartition | 18 |
| Tableau 19 – Parts du trafic de passagers embarqués..... | 18 |
| Tableau 20 – Niveau de recouvrement de la totalité des coûts des infrastructures par province..... | 19 |
| Tableau 21 – Recouvrement des coûts de l'État par province..... | 19 |
| Tableau 22 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 20 |
| Tableau 23 – Totalité des coûts des infrastructures en C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 20 |
| Tableau 24 – Total des recettes des infrastructures en C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 21 |
| Tableau 25 – Total du surplus économique des infrastructures en C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 21 |
| Tableau 26 – Surplus économique des infrastructures en C.-B. par passager (en \$)..... | 21 |
| Tableau 27 – Coûts des services gouvernementaux en C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 22 |
| Tableau 28 – Recettes publiques (en milliers de dollars courants)..... | 22 |
| Tableau 29 – Surplus économique des services gouvernementaux (en milliers de dollars courants)..... | 22 |

| | |
|---|----|
| Tableau 30 – Total des coûts aéronautiques en C.-B. (en milliers de dollars courants)... | 22 |
| Tableau 31 – Surplus économique total de l'aéronautique en C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 23 |
| Tableau 32 – Surplus économique total de l'aéronautique en C.-B. (en milliers de dollars courants)..... | 23 |
| Tableau 33 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de l'Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 24 |
| Tableau 34 – Totalité des coûts des infrastructures en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 24 |
| Tableau 35 – Total des recettes des infrastructures en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 24 |
| Tableau 36 – Total du surplus économique des infrastructures en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 25 |
| Tableau 37 – Surplus économique des infrastructures en Alberta par passager (en \$) | 25 |
| Tableau 38 – Coûts des services gouvernementaux en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 25 |
| Tableau 39 – Recettes publiques en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 26 |
| Tableau 40 – Surplus économique des services gouvernementaux en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 26 |
| Tableau 41 – Total des coûts aéronautiques en Alberta (en milliers de dollars courants) | 26 |
| Tableau 42 – Surplus économique total de l'aéronautique en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 26 |
| Tableau 43 – Surplus économique total de l'aéronautique en Alberta (en milliers de dollars courants)..... | 27 |
| Tableau 44 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de la Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 28 |
| Tableau 45 – Totalité des coûts des infrastructures en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 28 |
| Tableau 46 – Total des recettes des infrastructures en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 28 |
| Tableau 47 – Total du surplus économique des infrastructures en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 29 |
| Tableau 48 – Surplus économique des infrastructures en Saskatchewan par passager (en \$)..... | 29 |
| Tableau 49 – Coûts des services gouvernementaux en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 29 |
| Tableau 50 – Recettes publiques en Saskatchewan (en milliers de dollars courants) | 30 |
| Tableau 51 – Surplus économique des services gouvernementaux en Saskatchewan..... | 30 |
| Tableau 52 – Total des coûts aéronautiques en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 30 |
| Tableau 53 – Surplus économique total de l'aéronautique en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 30 |
| Tableau 54 – Surplus économique total de l'aéronautique en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)..... | 31 |
| Tableau 55 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 32 |

| | |
|---|----|
| Tableau 56 – Totalité des coûts des infrastructures au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 32 |
| Tableau 57 – Total des recettes des infrastructures au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 32 |
| Tableau 58 – Total du surplus économique des infrastructures au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 33 |
| Tableau 59 – Surplus économique des infrastructures au Manitoba par passager (en \$) . | 33 |
| Tableau 60 – Coûts des services gouvernementaux au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 33 |
| Tableau 61 – Recettes publiques au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 34 |
| Tableau 62 – Surplus économique des services gouvernementaux au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 34 |
| Tableau 63 – Total des coûts aéronautiques au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 34 |
| Tableau 64 – Surplus économique total de l'aéronautique au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 34 |
| Tableau 65 – Surplus économique total de l'aéronautique au Manitoba (en milliers de dollars courants)..... | 35 |
| Tableau 66 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de l'Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 36 |
| Tableau 67 – Totalité des coûts des infrastructures en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 36 |
| Tableau 68 – Total des recettes des infrastructures en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 36 |
| Tableau 69 – Total du surplus économique des infrastructures en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 37 |
| Tableau 70 – Surplus économique des infrastructures en Ontario par passager (en \$) | 37 |
| Tableau 71 – Coûts des services gouvernementaux en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 37 |
| Tableau 72 – Recettes publiques en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 38 |
| Tableau 73 – Surplus économique des services gouvernementaux en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 38 |
| Tableau 74 – Total des coûts aéronautiques en Ontario (en milliers de dollars courants) | 38 |
| Tableau 75 – Surplus économique total de l'aéronautique en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 38 |
| Tableau 76 – Surplus économique total de l'aéronautique en Ontario (en milliers de dollars courants)..... | 39 |
| Tableau 77 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Québec (en milliers de dollars courants)..... | 40 |
| Tableau 78 – Totalité des coûts des infrastructures au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 40 |
| Tableau 79 – Total des recettes des infrastructures au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 40 |
| Tableau 80 – Total du surplus économique des infrastructures au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 41 |
| Tableau 81 – Surplus économique des infrastructures au Québec par passager (en \$) | 41 |

| | |
|--|----|
| Tableau 82 – Coûts des services gouvernementaux au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 42 |
| Tableau 83 – Recettes publiques au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 42 |
| Tableau 84 – Surplus économique des services gouvernementaux au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 42 |
| Tableau 85 – Total des coûts aéronautiques au Québec (en milliers de dollars courants) | 42 |
| Tableau 86 – Surplus économique total de l'aéronautique au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 43 |
| Tableau 87 – Surplus économique total de l'aéronautique au Québec (en milliers de dollars courants)..... | 43 |
| Tableau 88 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 44 |
| Tableau 89 – Totalité des coûts des infrastructures au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 44 |
| Tableau 90 – Total des recettes des infrastructures au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 44 |
| Tableau 91 – Total du surplus économique des infrastructures au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 45 |
| Tableau 92 – Surplus économique des infrastructures au Nouveau-Brunswick par passager (en \$)..... | 45 |
| Tableau 93 – Coûts des services gouvernementaux au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 45 |
| Tableau 94 – Recettes publiques au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 46 |
| Tableau 95 – Recettes publiques au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 46 |
| Tableau 96 – Total des coûts aéronautiques au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 46 |
| Tableau 97 – Surplus économique total de l'aéronautique au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 46 |
| Tableau 98 – Surplus économique total de l'aéronautique au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)..... | 47 |
| Tableau 99 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 48 |
| Tableau 100 – Totalité des coûts des infrastructures en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 48 |
| Tableau 101 – Total des recettes des infrastructures en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 48 |
| Tableau 102 – Total du surplus économique des infrastructures en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 49 |
| Tableau 103 – Surplus économique des infrastructures en Nouvelle-Écosse par passager (en \$)..... | 49 |
| Tableau 104 – Coûts des services gouvernementaux en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 50 |
| Tableau 105 – Recettes publiques en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants) | 50 |

| | |
|--|----|
| Tableau 106 – Surplus économique des services gouvernementaux en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 50 |
| Tableau 107 – Total des coûts aéronautiques en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 50 |
| Tableau 108 – Surplus économique total de l'aéronautique en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 51 |
| Tableau 109 – Surplus économique total de l'aéronautique en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)..... | 51 |
| Tableau 110 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 52 |
| Tableau 111 – Totalité des coûts des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 52 |
| Tableau 112 – Total des recettes des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 52 |
| Tableau 113 – Total du surplus économique des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 53 |
| Tableau 114 – Surplus économique des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard par passager (en \$) | 53 |
| Tableau 115 – Coûts des services gouvernementaux à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 54 |
| Tableau 116 – Recettes publiques à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 54 |
| Tableau 117 – Recettes publiques à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 54 |
| Tableau 118 – Total des coûts aéronautiques à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 54 |
| Tableau 119 – Surplus économique total de l'aéronautique à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 55 |
| Tableau 120 – Surplus économique total de l'aéronautique à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)..... | 55 |
| Tableau 121 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 56 |
| Tableau 122 – Totalité des coûts des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 56 |
| Tableau 123 – Total des recettes des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 57 |
| Tableau 124 – Total du surplus économique des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 57 |
| Tableau 125 – Surplus économique des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador par passager (en \$) | 57 |
| Tableau 126 – Coûts des services gouvernementaux à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 58 |
| Tableau 127 – Recettes publiques à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 58 |
| Tableau 128 – Surplus économique des services gouvernementaux à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 58 |

| | |
|---|----|
| Tableau 129 – Total des coûts aéronautiques à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 58 |
| Tableau 130 – Surplus économique total de l'aéronautique à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 59 |
| Tableau 131 – Surplus économique total de l'aéronautique à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)..... | 59 |
| Tableau 132 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 60 |
| Tableau 133 – Totalité des coûts des infrastructures au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 60 |
| Tableau 134 – Total des recettes des infrastructures au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 61 |
| Tableau 135 – Total du surplus économique des infrastructures au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 61 |
| Tableau 136 – Surplus économique des infrastructures au Yukon par passager (en \$) ... | 61 |
| Tableau 137 – Coûts des services gouvernementaux au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 62 |
| Tableau 138 – Recettes publiques au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 62 |
| Tableau 139 – Surplus économique des services gouvernementaux au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 62 |
| Tableau 140 – Total des coûts aéronautiques au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 62 |
| Tableau 141 – Surplus économique total de l'aéronautique au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 63 |
| Tableau 142 – Surplus économique total de l'aéronautique au Yukon (en milliers de dollars courants)..... | 63 |
| Tableau 143 – Ensemble des actifs aéronautiques nets des Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 64 |
| Tableau 144 – Totalité des coûts des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 64 |
| Tableau 145 – Total des recettes des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 65 |
| Tableau 146 – Total du surplus économique des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 65 |
| Tableau 147 – Surplus économique des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest par passager (en \$)..... | 65 |
| Tableau 148 – Coûts des services gouvernementaux dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 66 |
| Tableau 149 – Recettes publiques dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 66 |
| Tableau 150 – Surplus économique des services gouvernementaux dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 66 |
| Tableau 151 – Total des coûts aéronautiques dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 66 |
| Tableau 152 – Surplus économique total de l'aéronautique dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)..... | 67 |

| | |
|---|----|
| Tableau 153 – Surplus économique total de l’aéronautique dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants) | 67 |
| Tableau 154 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 68 |
| Tableau 155 – Totalité des coûts des infrastructures au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 68 |
| Tableau 156 – Total des recettes des infrastructures au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 69 |
| Tableau 157 – Total du surplus économique des infrastructures au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 69 |
| Tableau 158 – Surplus économique des infrastructures au Nunavut par passager (en \$). 69 | |
| Tableau 159 – Coûts des services gouvernementaux au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 70 |
| Tableau 160 – Recettes publiques au Nunavut (en milliers de dollars courants) | 70 |
| Tableau 161 – Surplus économique des services gouvernementaux au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 70 |
| Tableau 162 – Total des coûts aéronautiques au Nunavut (en milliers de dollars courants) | 70 |
| Tableau 163 – Surplus économique total de l’aéronautique au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 71 |
| Tableau 164 – Surplus économique total de l’aéronautique au Nunavut (en milliers de dollars courants)..... | 71 |

Historique de la version

| Version | Date | Description | Auteur |
|----------------|-----------------|---|---------------|
| 4.1 | 12 avril 2005 | Coûts et revenus financiers du transport aérien au Canada | V. Gill |
| 4 | 8 mars 2005 | Coûts et revenus financiers du transport aérien au Canada | V. Gill |
| 3.1 | 3 novembre 2004 | Coûts et revenus financiers du transport aérien au Canada | V. Gill |
| 3 | 26 octobre 2004 | Coûts et revenus financiers du transport aérien au Canada | V. Gill |
| 2 | 3 août 2004 | Coûts et revenus financiers des infrastructures aériennes | V. Gill |
| 1 | 25 juin 2004 | Coûts et revenus financiers des aéroports nationaux | V. Gill |

1 Introduction

Ce document contient des estimations des recettes et des coûts financiers du transport aérien au Canada. Il fait suite au projet de rapport daté du 3 novembre 2004 et intitulé « Coûts et revenus financiers des infrastructures aériennes ». La méthodologie et les calculs n'ont pas été définitivement arrêtés et continuent d'être révisés. Les infrastructures aériennes définies dans ce document se composent pour la plupart de biens aéroportuaires et d'autres actifs nécessaires à l'exploitation des services aériens, comme les services de navigation aérienne fournis par NAV CANADA. En outre, les revenus et les coûts des transporteurs aériens qui ont leur siège au Canada sont compris pour donner un tableau plus complet de la totalité des coûts du transport aérien.

Les données relatives aux biens du Réseau national d'aéroports (RNA) ont été recueillies dans le système interne de dossiers financiers de Transports Canada (TC) (« LGENR ») au sujet des exercices qui ont précédé les cessions d'actifs aéroportuaires aux administrations aéroportuaires locales (AAL). Au cours des années qui ont suivi les cessions, on s'est servi des rapports annuels de chaque AAL. Les données sur les dépenses d'immobilisations de tous les autres aéroports ont été recueillies à la fois dans les comptes publics fédéraux et provinciaux ainsi que dans les données de Statistique Canada. Cela englobait les dépenses d'investissement fédérales et provinciales consacrées à d'autres aéroports. Toutefois, la valeur du capital social des aéroports est vraisemblablement sous-estimée étant donné qu'on ne disposait pas d'informations sur les aéroports municipaux. En outre, les informations relatives aux petits aéroports (hors RNA) n'existaient pas pour chaque aéroport. Dans l'ensemble, l'analyse a porté sur la plupart des aéroports selon la densité de trafic au pays, à l'exception de quelques grands aéroports hors RNA au sujet desquels il n'existait pas de données suffisantes, parmi lesquels Hamilton, Kelowna, Prince George, Yellowknife et Whitehorse. Même si l'on ne disposait pas de données suffisantes pour établir des estimations sur le capital social au sujet de Kelowna, il existait bel et bien des données sur les recettes et les charges d'exploitation qui ont été utilisées pour la période visée par ce rapport.

Les données sur le capital social des services de navigation aérienne ont été recueillies à même les données sur les dépenses de TC au sujet des périodes qui ont précédé la cession des biens à NAV CANADA. On s'est servi des rapports annuels de NAV CANADA pour les années suivantes. Les données de TC ont également servi à recueillir des informations sur d'autres services aériens visés par cette étude, comme ceux qui sont fournis par le groupe de l'Aviation civile au sein de TC. Les données relatives au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) ont été obtenues dans les documents du budget fédéral plutôt que dans les rapports annuels de l'ACSTA à cause de la méthode hors exercice adoptée dans les rapports ultérieurs, avant 2003.

Les renseignements sur les transporteurs aériens proviennent de la Division des statistiques de l'aviation de Statistique Canada. Les renseignements à ce sujet qui figurent dans ce rapport sont plus détaillés que ceux qui étaient mentionnés dans la version préalable, car ils englobent les résultats d'ensemble de tous les transporteurs intérieurs qui ont déclaré des informations à Statistique Canada.

Les projets préalables ne présentaient de données qu'à l'échelle nationale. Le présent rapport contient des chiffres à l'échelle provinciale et explique en outre la méthode de répartition. L'année de référence du projet est l'an 2000. Toutefois, en raison des changements en profondeur qui sont survenus dans le trafic aérien et dans les recettes après cette période, les résultats relatifs aux années 2001 et 2002 sont également compris dans ce rapport.

2 Résumé de la méthodologie

Seuls les coûts financiers sont analysés dans ce rapport, car les coûts sociaux seront abordés dans une phase ultérieure du projet. Les coûts financiers englobent tous les coûts d'exploitation et de financement, y compris les coûts d'opportunité du capital. Pour l'heure, la plage de sensibilité adoptée pour les coûts d'opportunité du capital est de 5 % à 10 % en termes réels.

L'ensemble des immobilisations a été calculé à l'aide de la valeur courante des dépenses d'investissement historiques, moins l'amortissement. Pour ce faire, on a appliqué la méthode de l'inventaire permanent aux données sur les dépenses d'investissement extraites des données historiques sur les dépenses d'investissement des administrations aéroportuaires et de TC pour établir une estimation de la valeur actualisée de l'ensemble des immobilisations. Les dépenses d'investissement qui n'ont pas encore été engagées ne sont toutefois pas comprises dans cet ensemble. Cela veut dire que les dépenses d'investissement qui se rattachent aux travaux en cours dans certains aéroports ne sont pas comptabilisées, quel que soit le niveau des investissements réalisés aux aéroports qui sont visés par cette analyse. Les estimations de la valeur foncière sont traitées distinctement des autres immobilisations car la question du traitement des valeurs foncières est toujours en cours d'étude pour l'ensemble du projet d'examen de la totalité des coûts. Les estimations de la valeur foncière des aéroports du RNA sont extraites des estimations internes de TC lorsque celles-ci existent ou on a appliqué les indices du prix des terrains aux valeurs historiques des terrains dans chaque aéroport. Aucune estimation distincte n'est établie pour les valeurs foncières qui sont incluses dans les coûts d'investissement dans d'autres infrastructures du transport aérien ou dans les terrains qui appartiennent aux transporteurs aériens pour l'instant, car ces données n'existent pas. Alors que les chiffres nationaux sont présentés avec et sans les estimations de la valeur foncière, les chiffres provinciaux englobent tous les éléments d'actif pour simplifier la lecture des tableaux de ce rapport.

Les coûts d'opportunité du capital investi ont été estimés en appliquant l'éventail des taux de 5 % à 10 % dont il est question plus haut à l'ensemble des immobilisations. Les coûts estimatifs d'opportunité qui en résultent ont été appliqués à tous les actifs utilisés dans le cadre des opérations, quelle que soit la source de financement, ce qui veut dire que les coûts effectifs de financement de la dette ne sont pas compris dans les coûts totaux. En d'autres termes, les paiements d'intérêts effectifs sur la dette payée par les administrations aéroportuaires et par NAV CANADA, par exemple, ont été remplacés par le coût d'opportunité de pourcentages du capital multiplié par la valeur de l'ensemble des immobilisations.

Dans ce cadre d'estimation des coûts d'investissement, les loyers payés à TC par les aéroports du RNA ne sont pas pris en considération pour éviter toute double comptabilisation. L'objectif de l'établissement des coûts « économiques » par opposition à la comptabilité générale est de représenter les ressources qui ont servi à fournir des services de transport durant l'année. C'est pourquoi nous incluons l'amortissement réel de la capacité de service de tous les actifs aéroportuaires durant l'année, plus les coûts

d'opportunité du capital investi dans les actifs, peu importe qu'ils soient pris en charge par l'administration aéroportuaire existante ou par TC en tant qu'investisseur préalable dans ces actifs. Si l'on ajoute le coût pour les aéroports des loyers payés sur les baux conclus avec TC, on aboutit à une double comptabilisation. Par ailleurs, le fait de remplacer les loyers payés par l'estimation du coût d'opportunité du capital et l'amortissement qui se rattache aux actifs de TC a pour effet de ne pas traiter sur un pied d'égalité les aéroports qui ne paient pas de loyer par rapport à ceux qui en paient un, car, dans ce cas, le coût d'utilisation des actifs est comptabilisé dans les deux scénarios (où les loyers sont compris ou sont remplacés par le coût d'opportunité et l'amortissement des actifs).

L'amortissement a été calculé selon la méthode de l'amortissement constant, qui présume que la durée de vie des actifs varie selon le type d'ouvrage ou d'actif. Pour la plupart des actifs aéroportuaires, cela se situe généralement entre 25 et 40 ans. Pour les équipements des systèmes de navigation aérienne, la durée de vie présumée des actifs est de 12 ans. Pour estimer la durée de vie d'autres actifs (comme les actifs des transporteurs, les équipements informatiques et les systèmes de bagages), on s'est servi des données figurant dans les états financiers de chaque administration aéroportuaire, et cette durée est généralement beaucoup plus courte. Étant donné que le niveau des informations qui existent au sujet des transporteurs aériens varie grandement, on a présumé que les actifs des transporteurs aériens se composent essentiellement d'aéronefs, au sujet desquels on a utilisé une durée de vie de 20 ans (ce qui représente un compromis entre la durée de vie de 17 ans utilisée par Statistique Canada et la durée de vie de 20 à 25 ans généralement utilisée par les transporteurs aériens pour la publication de leurs informations financières). Les actifs loués, qui représentent une part importante des aéronefs, ne sont pas compris dans l'ensemble des immobilisations, en raison de la difficulté qu'il y a à mesurer la valeur des actifs loués. En revanche, les dépenses de location ont été incluses dans les coûts d'investissement à la place de l'amortissement et du coût d'investissement de ces actifs. C'est ainsi que les coûts d'investissement et les taux d'amortissement implicitement utilisés pour les actifs loués sont les taux encourus (comme les taux d'intérêt du bail) du fait des conditions des baux, et qui ne fluctuent pas en fonction de nos scénarios sur le taux des coûts du capital.

Les recettes relatives aux aéroports du RNA proviennent exclusivement des états financiers des administrations aéroportuaires. Pour l'essentiel, les recettes aéroportuaires se composent des redevances d'aérogare et d'atterrissage, des frais d'améliorations aéroportuaires, des locations et des concessions (y compris les parcs de stationnement). Les recettes des transporteurs aériens se composent pour l'essentiel des recettes des billets d'avion et du fret aérien. Les recettes de NAV CANADA ont également été extraites des rapports annuels de cette société. Toutes les recettes étaient comptabilisées jusqu'ici. À l'avenir, il se peut que l'on établisse une estimation du montant des recettes perçues auprès des transporteurs étrangers qui survolent le Canada (et qu'on le soustraie avec les coûts connexes, si possible). Cela risque néanmoins de donner lieu à certaines difficultés. Alors que NAV CANADA fournit des services aux transporteurs étrangers qui ne desservent pas le marché canadien, les transporteurs canadiens bénéficient également des services d'autres organismes comme la FAA au titre des services de

navigation aérienne. Techniquement, il est sans doute juste d'inclure les coûts et les recettes provenant de tous les organismes qui desservent le marché canadien à un titre ou à un autre, tout en séparant les services fournis par NAV CANADA pour les marchés hors Canada. Toutefois, en raison des difficultés d'établissement de ces estimations et des risques d'erreur, on a pris la décision initiale de présumer que les services fournis par NAV CANADA équivalent en gros aux services fournis aux compagnies aériennes canadiennes par d'autres organismes.

C'est un problème qui concerne également les transporteurs aériens. Techniquement, l'objectif est de mesurer les activités aériennes dans le périmètre du Canada. Toutefois, les transporteurs canadiens assurent de nombreux vols dont le point d'origine ou de destination est situé à l'extérieur du Canada, alors que de nombreux transporteurs étrangers assurent des vols au départ et à destination du Canada. Pour tenir compte de ce phénomène, on pourrait exclure certaines données sur les transporteurs canadiens et les remplacer par les données sur certains transporteurs étrangers. À ce stade de l'étude, nous présumons que ces deux activités sont à peu près équivalentes.

Les fonds du compte de stabilisation des taux de NAV CANADA qui passent pour des recettes dans les rapports annuels ne sont pas compris dans les recettes annuelles. Ce compte de stabilisation des taux est constitué par les recettes engrangées par NAV CANADA les années précédentes. Les années où la demande de services est forte, NAV CANADA contribue au compte de stabilisation des taux. Les années où la demande est plus faible, les fonds du compte de stabilisation des taux servent à garantir que NAV CANADA atteint le seuil de rentabilité (ce qui élimine le besoin de rehausser les prix). La raison d'être de ce compte tient à l'obligation qui incombe à NAV CANADA de demeurer rentable mais également d'être à but non lucratif, ainsi qu'au désir d'une certaine stabilité des prix. Toutefois, étant donné que les fonds prélevés dans ce compte (qui est une réduction nette du compte de stabilisation) ne représentent pas les recettes perçues auprès des transporteurs durant cette année, ils ne sont pas compris dans les recettes à cette fin. En outre, les années où il y a une contribution nette au compte de stabilisation des taux, ces recettes doivent être comprises (contrairement au traitement des états financiers de NAV CANADA, qui n'incluent pas les contributions à ce compte dans les recettes totales).

On a estimé les recettes et les charges d'exploitation réelles des aéroports hors RNA, même si, pour l'essentiel, elles n'existent pas à l'échelle individuelle. Les aéroports de ce groupe ont accueilli entre 6 % et 7 % du trafic passagers durant la période 2000 à 2002. Pour établir ces estimations, on a appliqué les recettes et les charges moyennes par passager à l'ensemble du trafic passagers qui a transité par ces aéroports. Les recettes et les charges moyennes par passager du groupe des aéroports hors RNA sont extraites d'une récente étude consacrée à ces aéroports par Transports Canada. L'étude a porté sur les aéroports de ce groupe qui ont accueilli plus de 2 millions de passagers embarqués/débarqués en 2002. Cela donne une estimation raisonnable de la totalité des recettes et des charges d'exploitation de ces aéroports sur une base globale.

2.1 MÉTHODES DE RÉPARTITION PROVINCIALES

Étant donné que l'on disposait de données individuelles sur la plupart des aéroports du RNA, les recettes et les coûts ont été affectés aux provinces où sont situés ces aéroports. Pour les aéroports hors RNA, seules les estimations nationales d'ensemble des recettes et des coûts étaient disponibles, de sorte qu'on a dû opter pour d'autres méthodes de répartition. Ces données ont été réparties par province et territoire selon le pourcentage de passagers embarqués/débarqués (E/D) qui ont transité par tous les aéroports hors RNA confondus dans chaque province ou territoire. Par exemple, la C.-B. a concentré près de 29 % du trafic passagers qui a transité par tous les aéroports hors RNA du Canada. C'est pourquoi 29 % de la totalité des recettes et des charges financières estimatives de ce groupe ont été attribuées à la C.-B.

Pour ce qui est des coûts des transporteurs aériens, des services de navigation et d'autres coûts aéronautiques, les répartitions se sont faites selon la totalité du trafic passagers accueilli (y compris le trafic RNA) par chaque province et territoire. Dans ce cas, le trafic de la C.-B. a concentré environ 22 % du total, de sorte que 22 % des recettes et des coûts ont été attribuées à la C.-B. Les recettes et les coûts de sécurité se rapportant à l'ACSTA seront rajustés en fonction du trafic spécifique aux aéroports visés par l'ACSTA dans un futur rapport. En outre, il se peut que les répartitions des infrastructures soient révisées dans les rapports futurs, par exemple en utilisant les dépenses et les recettes effectives provenant des comptes publics provinciaux historiques. Les coûts des transporteurs aériens pourraient être répartis différemment par un examen des données propres à chaque transporteur.

Enfin, lorsqu'on compare les coûts aux recettes pour estimer la totalité des surplus économiques de l'industrie du transport aérien, les taxes sur le carburant sont incluses. Les recettes provinciales ont été réparties en fonction des registres des recettes fiscales provinciales réelles. Les recettes provenant de la taxe fédérale sur le carburant ont été réparties selon là où le carburant a été vendu. Il se pourrait que la méthode de répartition de la taxe sur le carburant soit révisée à l'avenir. Par souci de simplification, tous les coûts estimatifs provinciaux englobent les valeurs foncières à ce stade. Lorsqu'on ne tient compte que des surplus des infrastructures, les recettes de la taxe sur le carburant ne sont pas comprises. Toutefois, pour les tableaux qui font état du surplus des infrastructures par passager pour estimer la subvention économique par passager, on a tenu compte des taxes sur le carburant dans le recouvrement des coûts. Les chiffres sur les subventions économiques cherchent seulement à mesurer les subventions économiques versées par tous les ordres de gouvernement aux passagers dans cette province et non pas entre un ordre de gouvernement et un autre.

3 Coûts et revenus financiers des infrastructures aéronautiques nationales

La totalité des coûts financiers de l'industrie du transport aérien englobe les coûts d'investissement, les coûts d'amortissement et d'autres charges d'exploitation comme les salaires et les taxes foncières. Avant de calculer le coût des investissements, on a calculé la valeur de l'ensemble des immobilisations en utilisant la méthode de l'inventaire perpétuel mentionnée plus haut. La valeur actualisée nette de l'ensemble des immobilisations à la fois pour les infrastructures et les transporteurs aériens est illustrée au tableau 1. La valeur des terrains est comprise dans ces chiffres.

Tableau 1 – Ensemble des actifs nets de l'industrie du transport aérien (terrains compris)
(en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|------------|------------|------------|
| Actifs aéroportuaires | 7 017 242 | 7 632 834 | 8 591 672 |
| Actifs de navigation aérienne | 922 660 | 860 722 | 860 410 |
| Total des infrastructures | 7 939 903 | 8 493 556 | 9 452 081 |
| Actifs des transporteurs aériens | 9 361 652 | 7 778 305 | 6 262 310 |
| Total des actifs | 17 301 555 | 16 271 861 | 15 714 391 |

La valeur totale des infrastructures a augmenté de plus de 1,5 milliard \$ entre 2000 et 2002, principalement en raison des importantes dépenses d'investissement engagées dans plusieurs des aéroports du RNA. Le recul de la valeur des actifs de navigation aérienne s'explique principalement par l'indice des prix utilisé pour évaluer les actifs, lequel repose sur les prix des matériels de télécommunications. La forte baisse des actifs des transporteurs aériens reflète la restructuration de l'industrie, qui a entraîné la mise à la retraite d'avions et une plus grande dépendance à l'égard des actifs loués.

Le tableau 2 illustre les coûts financiers des infrastructures aéronautiques entre 2000 et 2002. Les infrastructures aéronautiques englobent les actifs aéroportuaires et les actifs de navigation aérienne. Elles ne comprennent pas les services fournis par des organismes gouvernementaux comme l'ACSTA. En revanche, ces services gouvernementaux, de même que les recettes provenant de sources comme les taxes sur le carburant, seront présentés séparément. Alors que la majeure partie des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne sont fournies par des organismes à but non lucratif, une certaine aide de l'État est incluse ici en vertu de l'aide apportée à plusieurs petits aéroports.

Tableau 2 – Totalité des coûts des infrastructures (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Charges d'exploitation | 1 352 628 | 1 461 494 | 1 507 877 |
| Amortissement | 449 894 | 482 901 | 525 036 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % (sans terrains) | 354 059 | 381 801 | 429 728 |
| 5 % (avec terrains) | 396 995 | 424 678 | 472 604 |
| 10 % (sans terrains) | 708 117 | 763 602 | 859 455 |
| 10 % (avec terrains) | 793 990 | 849 356 | 945 208 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % (sans terrains) | 2 156 581 | 2 326 197 | 2 462 641 |
| 5 % (avec terrains) | 2 199 517 | 2 369 074 | 2 505 517 |
| 10 % (sans terrains) | 2 510 639 | 2 707 998 | 2 892 368 |
| 10 % (avec terrains) | 2 596 512 | 2 793 751 | 2 978 121 |

Signalons que les taux d'amortissement ne renferment pas les chiffres que l'on trouve dans les états financiers des aéroports. En revanche, ils reposent sur la valeur actualisée du capital social et sont calculés selon les hypothèses formulées au préalable. Les charges d'exploitation comprennent également les taxes foncières ou les paiements versés par les aéroports en guise et lieu de taxes foncières qu'ils auraient dû payer à la municipalité. On a présumé que les aéroports hors RNA ne paient pas de taxes foncières ni ne versent de paiements en guise et lieu de taxes en raison du fait qu'ils appartiennent pour la plupart à des municipalités.

La totalité des coûts a augmenté d'environ 15 % durant la période, ce qui reflète essentiellement l'augmentation des coûts d'investissement. L'écart de 5 % dans la plage des hypothèses sur les coûts d'opportunité du capital explique la différence de près de 400 millions \$ en l'an 2000, alors que les coûts d'opportunité des terrains sont inclus.

3.1.1 Revenus

Les revenus aéroportuaires proviennent en général des redevances aéronautiques, des frais d'améliorations aéroportuaires (FAA) et des activités commerciales. Les redevances aéronautiques englobent les redevances d'aérogare et d'atterrissage qui sont facturées aux compagnies aériennes au titre des mouvements d'aéronefs et de l'utilisation des installations aéroportuaires. Les FAA sont les frais perçus auprès des passagers soit au moment de l'achat du billet, soit à l'aéroport. Les recettes commerciales comprennent tous les autres revenus générés par l'aéroport, notamment ceux des concessions et des parcs de stationnement.

Les revenus de NAV CANADA proviennent principalement des redevances en route au titre des services de navigation fournis aux aéronefs, de même que des redevances d'aérogare perçues auprès des aéronefs à un aéroport. Les redevances en route ont trait aux services de navigation aérienne fournis aux aéronefs qui survolent le Canada. Les redevances d'aérogare ont trait aux services de navigation fournis aux

aéronefs à un aéroport. Comme nous l'avons vu plus haut, les revenus en route englobent les services fournis à tous les vols, quelles qu'en soient l'origine et la destination.

Le tableau 3 présente la totalité des revenus entre 2000 et 2002. Les revenus ont progressé de 8 % durant la période en dépit d'une diminution du trafic. Cela s'est fait essentiellement en vertu d'une majoration des redevances aéronautiques aux aéroports et de la mise en place des FAA.

Tableau 3 – Totalité des recettes des infrastructures (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Redevances aéronautiques | 596 714 | 632 459 | 659 993 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 160 372 | 242 201 | 309 354 |
| Recettes commerciales | 575 252 | 594 688 | 580 959 |
| Recettes de navigation aérienne | 915 961 | 905 397 | 882 882 |
| Total des recettes | 2 248 298 | 2 374 746 | 2 433 188 |

Pour présenter les revenus par passager, on divise les revenus par le nombre total de passagers embarqués par an. Si l'on a utilisé les passagers embarqués, c'est par souci de simplicité car la plupart sinon la totalité des redevances sont perçues une fois par mouvement. Par exemple, les FAA sont perçus uniquement au moment de l'embarquement ou directement par les compagnies aériennes lors de la vente de billets. Les redevances aéronautiques sont généralement perçues par atterrissage, mais l'utilisation des passagers embarqués reste valable car ceux-ci équivalent à peu près au nombre de passagers débarqués.

Cela étant dit, la redevance par passager embarqué ne donne pas un résultat entièrement exact dans tous les cas, car les FAA ne sont pas perçus sur la base d'un tronçon de vol dans certains cas (seulement une fois par point d'origine/destination). En outre, des redevances de navigation sont perçues sur les vols transfrontaliers et internationaux, peu importe qu'ils atterrissent au Canada ou qu'ils en décollent, mais pas simplement l'un ou l'autre. Il n'en reste pas moins que le tableau 4 illustre les redevances par passager embarqué à des fins d'illustration.

Tableau 4 – Redevances moyennes d'infrastructures par passager embarqué (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---------------------------------------|------------|------------|------------|
| Total des passagers | 42 207 010 | 39 274 429 | 37 264 354 |
| Redevances par passager (\$) : | | | |
| Redevances aéronautiques | 14,14 | 16,10 | 17,71 |
| FAA | 3,80 | 6,17 | 8,30 |
| Redevances de navigation | 21,70 | 23,05 | 23,69 |
| Total | 39,64 | 45,32 | 49,71 |

Les frais par passager durant cette période ont augmenté de 25 %, pour passer d'environ 40 \$ à 50 \$ par embarquement. Cela exclut les recettes commerciales ou autres car elles ne sont pas perçues par passager. L'adoption de FAA à Toronto au milieu de l'an 2000 explique dans une large mesure l'augmentation des FAA durant cette

période, tandis que les redevances d'atterrissage et d'aérogare ont également augmenté dans de nombreux aéroports du Canada.

3.1.2 Surplus économique

À l'aide des résultats ci-dessus, on a estimé le surplus économique, c'est-à-dire l'excédent des recettes sur la totalité des coûts financiers, notamment le coût d'opportunité du capital, généré par les infrastructures aériennes. Selon la théorie économique standard, lorsque le coût du capital est inclus dans les coûts, le surplus économique doit être équivalent à zéro dans un marché parfaitement concurrentiel ou disputable.

Tableau 5 – Total du surplus économique des infrastructures (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 2 248 298 | 2 374 746 | 2 433 188 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 2 242 275 | 2 419 651 | 2 556 094 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 2 639 270 | 2 844 328 | 3 028 698 |
| Surplus économique - 5 % | 6 023 | -44 905 | -122 906 |
| Surplus économique - 10 % | -390 972 | -469 583 | -595 510 |

Le tableau 5 illustre le surplus économique fondé sur des taux de 5 % et 10 % du coût d'opportunité du capital. En 2000, il y a un faible surplus de 6 millions \$ lorsqu'on applique un taux de 5 % au coût du capital. Au taux de 10 %, ce surplus se transforme en déficit d'environ 391 millions \$. Les coûts qui figurent sur ce tableau englobent les estimations des coûts fonciers. En l'absence du coût des terrains, les surplus seraient supérieurs d'environ 40 à 80 millions \$ dans chaque cas.

Tableau 6 – Rendement de l'actif

| 2000 | 2001 | 2002 |
|-------|-------|-------|
| 5,1 % | 4,5 % | 3,7 % |

Le rendement de l'actif illustre le taux auquel le bénéfice économique serait nul. Ce chiffre représente le bénéfice comptable (qui n'englobe pas le coût du capital) en pourcentage de l'ensemble des immobilisations. Le tableau 6 présente le rendement de l'actif, ce qui exclut la valeur des terrains, au sujet des trois ans.

Le rendement de l'actif en 2000 révèle que, si le pourcentage du coût du capital était de 5,1 %, le surplus économique du tableau 5 aurait alors été nul en l'an 2000. Le rendement de l'actif est inférieur à 5 % les deux autres années. Étant donné que ces années ont essuyé des déficits économiques selon le tableau 5, même selon l'estimation d'un coût du capital de 5 %, par définition, le rendement de l'actif doit être inférieur à 5 %. Si ces chiffres n'englobent pas une valeur des terrains dans l'ensemble des immobilisations, le rendement de l'actif serait légèrement supérieur dans chaque cas.

3.1.3 Niveau de recouvrement des coûts

En plus de présenter les surplus et déficits économiques, les revenus en pourcentage de la totalité des coûts financiers (y compris le coût du capital) sont générés afin d'illustrer l'ampleur du recouvrement des coûts dans chaque scénario. Le recouvrement des coûts est de 100 % lorsque les bénéfices économiques sont nuls (ainsi que lorsque le rendement de l'actif est égal au coût d'opportunité du capital). Le tableau 7 résume ces résultats.

Tableau 7 – Niveau de recouvrement des coûts

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|-------|------|------|
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 100 % | 98 % | 95 % |
| 10 % | 85 % | 83 % | 80 % |

Avec un taux du coût d'opportunité du capital de 5 %, le recouvrement intégral des coûts financiers aurait été possible en 2000, mais pas en 2001 ou en 2002. Moyennant le taux plus élevé de 10 % du coût du capital, le recouvrement des coûts n'aurait pas pu être réalisé l'une quelconque des trois années, le taux de recouvrement des coûts reculant à 85 % en 2000 et à 80 % en 2002. Si les coûts fonciers n'avaient pas été compris, le recouvrement des coûts aurait été supérieur d'environ 2 % dans chaque scénario.

3.1.4 Surplus économique des infrastructures par passager

Pour permettre de mieux situer l'ampleur du surplus ou du déficit économique, la totalité du surplus économique des infrastructures est présentée par passager. On a opté pour les passagers embarqués pour ces calculs. Le nombre total de passagers embarqués est le même que celui qui est présenté au tableau 4. Le surplus économique par passager est présenté au tableau 8.

Tableau 8 – Surplus économique des infrastructures par passagers (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|--------|--------|
| Coût du capital à 5 % | 0,14 | -1,14 | -3,30 |
| Coût du capital à 10 % | -9,26 | -11,96 | -15,98 |

Le surplus estimatif par passager varie de 0,14 \$ à un déficit de 3,30 \$ lorsqu'on prend l'hypothèse d'un coût du capital de 5 %. Lorsqu'on utilise l'hypothèse d'un coût du capital de 10 %, on arrive à un déficit estimatif se situant entre 9,26 \$ et 15,98 \$ les trois années.

3.1.5 Coûts et revenus financiers des transporteurs aériens

La valeur actualisée nette des actifs qu'utilisent les transporteurs aériens pour offrir des services passagers et fret au Canada a été calculée à partir des données sur les dépenses d'investissement historiques, comme dans le cas des infrastructures aéronautiques. Il se peut qu'il y ait des erreurs en raison de la cession d'aéronefs et d'une

tendance accrue à la location (plutôt qu'à l'achat) d'aéronefs après l'an 2000. Ces erreurs sont sans doute survenues car il n'est pas toujours facile de savoir quels actifs ont été cédés durant cette période, ou quel âge ils avaient. L'âge des actifs est important car cela affecte l'estimation de la valeur actualisée nette.

Sans doute une méthode plus exacte sur le plan technique consisterait à ne pas tenir compte des paiements de location des aéronefs et à considérer tous les aéronefs utilisés en vue de devenir la propriété des transporteurs. Les paiements de location sont remplacés par le coût d'opportunité du capital appliqué aux actifs, ainsi qu'un montant au titre de l'amortissement. Toutefois, à cause de données limitées, on n'a pas pu employer cette méthode. En revanche, les paiements de location sont présentés séparément et on peut considérer qu'ils représentent une portion des coûts d'investissement engagés par les transporteurs. Si le marché de la location-bail est efficace, les frais de location seront alors très semblables aux coûts d'amortissement et d'opportunité effectifs des actifs que le transporteur devrait encourir s'il en était le propriétaire. Les méthodes utilisées pour calculer le stock net de même que les chiffres effectifs ont été remaniés par rapport aux versions préalables, et des révisions continueront d'être apportées à mesure que des données de meilleure qualité deviennent disponibles.

Tableau 9 – Capital social Capital social net des transporteurs aériens (en milliers de dollars courants)

| 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------|-----------|-----------|
| 9 361 652 | 7 778 305 | 6 262 310 |

La valeur de remplacement nette du capital social capital social des transporteurs est illustrée au tableau 9. À noter que ces chiffres englobent avant tout des équipements de vol et au sol, mais pas d'éléments spéciaux comme les charges reportées capitalisées (qui représentent en général une part importante des actifs à long terme dans les rapports annuels des transporteurs). Contrairement aux versions précédentes, on n'a pas tenté d'estimer la valeur des terrains qu'utilisent les transporteurs aériens. Auparavant, on attribuait aux terrains un pourcentage fixe des dépenses d'investissement. Cette démarche n'a pas été retenue pour cette version car les terrains représentent un élément beaucoup plus restreint (dont la portion est difficile à estimer) sur le plan de la valeur des actifs des transporteurs aériens par rapport aux fournisseurs d'infrastructures. Ainsi, le besoin de faire la distinction entre les valeurs foncières n'est pas aussi urgent.

Comme en témoigne le tableau, il y a eu une importante baisse de la valeur du capital social capital social nette entre 2000 et 2002. Cela est attribuable en partie aux cessions-bail qui sont intervenues, aux réductions des flottes après le 11 septembre et au regroupement des actifs d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International après 2000. Néanmoins, les mises en garde mentionnées plus haut expliquent sans doute la baisse plus importante que celle qui s'est véritablement produite et feront l'objet d'un examen plus minutieux.

Tableau 10 – Totalité des coûts des transporteurs aériens (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| Charges d'exploitation | 12 107 124 | 11 883 120 | 11 328 698 |
| Amortissement | 1 058 295 | 1 037 906 | 840 667 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 468 083 | 388 915 | 313 116 |
| 10 % | 936 165 | 777 830 | 626 231 |
| Locations d'aéronefs | 1 306 400 | 1 288 478 | 1 143 406 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 14 939 901 | 14 598 418 | 13 625 887 |
| 10 % | 15 407 984 | 14 987 334 | 13 939 003 |

La totalité des coûts des transporteurs est présentée au tableau 10. À nouveau, on a utilisé des taux de 5 % et 10 % du coût d'opportunité du capital et on les a appliqués à l'ensemble des immobilisations pour estimer le coût annuel du capital. Dans ce tableau, on s'est servi de la valeur actualisée nette du capital social illustrée ci-dessus.

Le surplus économique des transporteurs aériens a été calculé de la même manière que celui des infrastructures aéronautiques. Le surplus, de même que le rendement de l'actif, sont présentés au tableau 12.

Tableau 11 – Totalité du surplus économique des transporteurs aériens (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|------------|------------|------------|
| Total des revenus | 14 128 899 | 13 122 962 | 12 754 026 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 14 939 901 | 14 598 418 | 13 625 887 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 15 407 984 | 14 987 334 | 13 939 003 |
| Surplus économique - 5 % | -811 002 | -1 475 456 | -871 861 |
| Surplus économique - 10 % | -1 279 085 | -1 864 372 | -1 184 976 |
| Rendement de l'actif | -3,7 % | -14,0 % | -8,9 % |

Quelle que soit l'estimation du coût du capital utilisée, l'industrie a essuyé des pertes économiques les trois années. En outre, les valeurs négatives du rendement de l'actif indiquent que l'industrie n'a pas réussi à recouvrer la totalité de ses coûts même avant que l'on applique le coût du capital (même si une partie des frais de location des aéronefs représente techniquement un élément du coût du capital, d'où la nécessité de mitiger cette observation).

3.2 SERVICES GOUVERNEMENTAUX

Les résultats obtenus jusqu'ici comprennent, pour l'essentiel, les services fournis par des entités privées et à but non lucratif. Cette section fait état des coûts et des revenus financiers des services gouvernementaux importants. Cela englobe les services fournis par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) de même que les services fournis par le groupe de l'Aviation civile de TC et d'autres services aux aéronefs. Les revenus engrangés par l'État sur la taxe sur le carburant sont également

compris. Les loyers des aéroports ne sont pas compris dans cette section, vu que les coûts d'investissement se rattachant aux aéroports au sujet des actifs cédés par l'État étaient inclus dans les infrastructures aéroportuaires. Cette méthode pourrait être revue pour les versions futures, de même que la comptabilisation d'autres coûts qui se rattachent aux ministères des Transports gouvernementaux.

Les chiffres relatifs à l'ACSTA ont été obtenus dans les documents budgétaires fédéraux. Depuis 2002, les états financiers sont disponibles sur le site Web de l'ACSTA, lesquels serviront aux mises à jour après 2002. Cela constituera également une bonne méthode de comptabilisation des actifs immobilisés, ce qui n'a pas été fait ici, même si l'effet n'est guère important étant donné que 2002 a été la première année d'existence de l'ACSTA.

Le tableau 12 illustre les coûts qui se rattachent aux services fournis par l'ACSTA et le groupe de l'Aviation civile. Seul le total des coûts est fourni pour l'ACSTA en raison de la limite indiquée plus haut. Bien que l'ACSTA ait été créée en 2002, les dépenses liées à la sûreté qui ont commencé en 2001 sont comprises ici.

Tableau 12 – Coûts des services gouvernementaux (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|---------|---------|
| ACSTA | - | 86 250 | 375 250 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 42 758 | 50 577 | 50 577 |
| Amortissement | 5 228 | 6 104 | 6 104 |
| Coût du capital à 5 % | 3 261 | 3 201 | 3 201 |
| Coût du capital à 10 % | 6 522 | 6 402 | 6 402 |
| Total - 5 % | 51 247 | 146 131 | 435 131 |
| Total - 10 % | 54 508 | 149 332 | 438 332 |

En raison du nouveau programme de sûreté mis en place après le 11 septembre, le total des coûts a nettement augmenté entre 2000 et 2002.

Les revenus se composaient essentiellement des revenus découlant de la taxe sur le carburant avant 2002. En 2002, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) a été mis en place pour recouvrer les dépenses de l'ACSTA. Le total des revenus est illustré au tableau 13, alors que le surplus économique est illustré au tableau 14.

Tableau 13 – Recettes publiques (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|---------|---------|---------|
| DSPTA | 0 | 0 | 322 500 |
| Aviation civile et autres entités | 25 905 | 31 834 | 32 471 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 110 722 | 103 265 | 107 431 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 189 848 | 154 684 | 120 380 |
| Total | 326 474 | 289 783 | 582 781 |

Tableau 14 – Surplus économique des services gouvernementaux (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|---------|---------|---------|
| Recettes | 326 474 | 289 783 | 582 781 |
| Coûts à 5 % du CC | 146 291 | 247 106 | 540 792 |
| Coûts à 10 % du CC | 197 088 | 300 171 | 595 049 |
| Surplus à 5 % du CC | 180 183 | 42 677 | 41 989 |
| Surplus à 10 % du CC | 129 386 | -10 389 | -12 267 |

Les revenus ont augmenté durant la période en raison de l'adoption du DSPTA en 2002. Les revenus découlant des taxes provinciales sur le carburant ont reculé durant la période, en raison des coupures pratiquées dans les taxes sur le carburant dans certaines provinces. En dépit de l'augmentation des revenus, le surplus économique a reculé durant la période. Cela est attribuable aux coupures pratiquées dans les taxes sur le carburant et à l'engagement de nouvelles dépenses de sûreté avant la mise en place du DSPTA.

3.3 RÉSUMÉ DE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN

Vu que tous les grands paramètres de l'industrie du transport aérien sont visés, on peut procéder à une évaluation relativement détaillée de la totalité des revenus et des coûts financiers de l'industrie. Pour présenter la totalité des revenus de l'industrie, on a opéré des rajustements par rapport aux tableaux précédents afin d'éviter la double comptabilisation des revenus. Par exemple, les redevances aéronautiques perçues par les aéroports représentent une dépense pour les transporteurs aériens, plutôt qu'une redevance directe perçue auprès des passagers du transport aérien. C'est pour cette raison qu'elles ne sont pas ajoutées aux revenus de l'industrie (alors que le même montant est déduit des dépenses des transporteurs aériens pour annuler l'effet du rajustement opéré sur le surplus économique total). On a opéré un rajustement analogue sur les revenus issus de la taxe sur le carburant. D'autres revenus aéroportuaires, comme les revenus commerciaux et les droits d'améliorations aéroportuaires, sont demeurés dans le total des revenus car on a présumé qu'ils sont perçus directement auprès des passagers (ou, du moins, qu'ils ne sont pas reconnus par les transporteurs aériens comme revenus propres étant donné qu'ils sont perçus pour le compte des aéroports).

Tableau 15 – Total des coûts du transport aérien (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|------------|------------|------------|
| Charges d'exploitation | 12 605 226 | 12 591 034 | 12 374 598 |
| Amortissement | 1 513 417 | 1 526 911 | 1 371 807 |
| Coût du capital - 5 % | 868 338 | 816 794 | 788 920 |
| Coût du capital - 10 % | 1 736 677 | 1 633 588 | 1 577 841 |
| Locations d'aéronefs | 1 306 400 | 1 288 478 | 1 143 406 |
| Total des coûts - 5 % | 16 293 382 | 16 223 216 | 15 678 732 |
| Total des coûts - 10 % | 17 161 720 | 17 040 010 | 16 467 653 |

Le tableau 15 fait état du total des revenus et des coûts financiers de l'industrie. Parmi les coûts d'investissement estimatifs de ce tableau, il faut mentionner la totalité des coûts d'amortissement, des coûts d'opportunité du capital et des locations d'aéronefs. Les

coûts totaux sont indiqués à la fois pour une estimation des coûts du capital de 5 % ou de 10 %. Toutes les estimations de la valeur des terrains sont comprises. Si l'on déduit le total des coûts du total des revenus, on obtient le surplus économique global de l'industrie du transport aérien. Le tableau 16 illustre ce surplus économique estimatif en utilisant le taux du coût du capital de 5 %, alors que le tableau 17 présente les mêmes chiffres en utilisant le taux de 10 %.

Tableau 16 – Total du surplus économique du transport aérien (en milliers de dollars courants)

| Selon un taux de 5 % du coût du capital | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|------------|------------|------------|
| Total des revenus | 15 806 388 | 14 897 083 | 14 882 192 |
| Total des coûts | 16 293 382 | 16 223 216 | 15 678 732 |
| Surplus économique | -486 994 | -1 326 133 | -796 540 |

Tableau 17 – Total du surplus économique du transport aérien (en milliers de dollars courants)

| Selon un taux de 10 % du coût du capital | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------------|------------|------------|
| Total des revenus | 15 806 388 | 14 897 083 | 14 882 192 |
| Total des coûts | 17 161 720 | 17 040 010 | 16 467 653 |
| Surplus économique | -1 355 333 | -2 142 927 | -1 585 461 |

Quelle que soit l'estimation du coût du capital utilisée, les résultats révèlent un déficit économique toutes les années.

3.4 CONCLUSION

Ces résultats montrent que le facteur le plus décisif dans le calcul des coûts financiers des infrastructures aéronautiques est le taux du coût d'opportunité du capital utilisé. En général, on peut estimer que les infrastructures aéronautiques sont relativement suffisantes au niveau global si le coût d'opportunité du capital se situe à l'extrémité inférieure de la plage, soit à 5 %.

Les résultats relatifs aux transporteurs aériens sont relativement moins sensibles au taux du coût du capital, pour deux raisons. La première est que les transporteurs affichent un pourcentage plus élevé des charges d'exploitation que les fournisseurs d'infrastructures aéronautiques. En outre, étant donné que les coûts de location d'aéronefs ont été inclus tels qu'encourus, la portion du financement (soit le taux d'intérêt implicite) n'a pas varié en fonction de l'estimation du coût du capital, ce qui entraîne une moindre fluctuation de la totalité des coûts lorsqu'on utilise la gamme complète des taux présumés. Cela étant dit, le coût d'opportunité du capital représente toujours une importante variable de la totalité des coûts, en particulier si l'on soutient que les transporteurs aériens font face à un coût d'opportunité du capital plus élevé que les fournisseurs d'infrastructures.

Bien que le trafic ait nettement baissé entre 2000 et 2002, les résultats financiers des fournisseurs d'infrastructures aéronautiques n'ont pas reculé à un taux exceptionnel

grâce à la capacité confondue des aéroports et des fournisseurs de systèmes de navigation aérienne d'augmenter les prix et de répercuter les coûts sur les usagers. C'est pour cette raison que la baisse des résultats des transporteurs aériens est plus prononcée entre 2000 et 2001. Il n'en reste pas moins que la baisse des résultats financiers des fournisseurs d'infrastructures est toujours manifeste dans les chiffres qui visent cette période. La méthodologie qui permet de rendre compte de la valeur foncière a un effet sur l'analyse mais, au niveau d'ensemble, celui-ci n'est pas aussi significatif que le taux du coût du capital.

4 Répartition entre les provinces

La section qui suit présente des estimations des coûts et les revenus répartis entre les provinces et les territoires, à l'aide des méthodes décrites dans la section sur la méthodologie de ce document. Alors que la section consacrée à chaque province et territoire contient son propre résumé, il est nécessaire de se reporter au résumé national pour des explications plus détaillées de certains paramètres.

Le tableau 18 résume les méthodes de répartition utilisées pour calculer les coûts et les revenus de chaque catégorie d'actif. Ces méthodes seront revues dans les versions ultérieures. Le tableau 19 illustre les parts du trafic utilisées dans ces répartitions pour chaque province.

Tableau 18 – Méthode de répartition

| | |
|--|---|
| Grands aéroports | Selon l'emplacement de l'aéroport |
| Petits aéroports | Selon la part du trafic des petits aéroports en passagers embarqués |
| Taxes sur le carburant | Selon le lieu d'achat du carburant |
| Tous les autres actifs/services | Selon la part du trafic de tous les passagers embarqués |

Tableau 19 – Parts du trafic de passagers embarqués

| Province/territoire | Tous les aéroports | | Petits aéroports | |
|---------------------|--------------------|----------|------------------|----------|
| C.-B. | 16 824 419 | 22,14 % | 2 425 932 | 37,98 % |
| Alberta | 11 150 262 | 14,67 % | 400 894 | 6,28 % |
| Saskatchewan | 1 384 040 | 1,82 % | 34 932 | 0,55 % |
| Manitoba | 2 673 465 | 3,52 % | 202 032 | 3,16 % |
| Ontario | 29 486 130 | 38,80 % | 1 867 162 | 29,23 % |
| Québec | 9 671 387 | 12,73 % | 535 748 | 8,39 % |
| N.-B. | 650 193 | 0,86 % | 16 978 | 0,27 % |
| N.-É. | 2 490 051 | 3,28 % | 79 482 | 1,24 % |
| Î.-P.-É. | 146 853 | 0,19 % | - | 0,00 % |
| T.-N.-et-L. | 882 069 | 1,16 % | 181 341 | 2,84 % |
| Yukon | 142 231 | 0,19 % | 142 231 | 2,23 % |
| T.N.-O. | 309 633 | 0,41 % | 309 633 | 4,85 % |
| Nunavut | 191 626 | 0,25 % | 191 626 | 3,00 % |
| Total | 76 002 359 | 100,00 % | 6 387 991 | 100,00 % |

Avant de présenter les résultats provinciaux individuellement, le niveau de recouvrement des coûts par province est illustré. Le tableau 20 présente le niveau de recouvrement des coûts des infrastructures aéronautiques par province. La totalité des coûts englobe les coûts d'exploitation et d'investissement (y compris les estimations du coût des terrains) des aéroports et du système de navigation aérienne. Ceux-ci sont neutralisés par les recettes perçues par les aéroports et par NAV CANADA.

Tableau 20 – Niveau de recouvrement de la totalité des coûts des infrastructures par province

| | Coût du capital - 5 % | | | Coût du capital - 10 % | | |
|---------------------|-----------------------|-------|-------|------------------------|------|------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2000 | 2001 | 2002 |
| C.-B. | 108 % | 105 % | 98 % | 92 % | 90 % | 84 % |
| Alberta | 102 % | 97 % | 91 % | 87 % | 83 % | 77 % |
| Saskatchewan | 74 % | 76 % | 72 % | 61 % | 63 % | 60 % |
| Manitoba | 107 % | 103 % | 102 % | 96 % | 92 % | 91 % |
| Ontario | 104 % | 101 % | 99 % | 88 % | 86 % | 84 % |
| Québec | 84 % | 84 % | 86 % | 72 % | 72 % | 73 % |
| N.-B. | 66 % | 64 % | 58 % | 53 % | 51 % | 47 % |
| N.-É. | 93 % | 100 % | 95 % | 82 % | 89 % | 84 % |
| Î.-P.-É. | 45 % | 53 % | 49 % | 36 % | 43 % | 41 % |
| T.-N.-et-L. | 60 % | 59 % | 54 % | 47 % | 47 % | 42 % |
| Yukon | 66 % | 65 % | 64 % | 56 % | 55 % | 54 % |
| T.N.-O. | 66 % | 65 % | 64 % | 56 % | 55 % | 54 % |
| Nunavut | 66 % | 65 % | 64 % | 56 % | 55 % | 54 % |
| Total | 100 % | 98 % | 95 % | 85 % | 83 % | 80 % |

Le tableau 21 illustre les estimations sur le recouvrement de la totalité des coûts par le gouvernement. Les coûts englobent ceux qui ont un rapport avec l'ACSTA et le groupe de l'Aviation civile de TC. En outre, les coûts d'investissement des aéroports hors RNA (qui ont été estimés à partir des dépenses historiques du PAIA ainsi que des dépenses et des subventions provinciales provenant des comptes publics provinciaux) sont compris ici. Signalons que ces coûts sont également compris dans les infrastructures aéronautiques. Les revenus se composent des taxes sur le carburant et des frais de sûreté. Les coûts provinciaux et fédéraux sont confondus ici, mais ils seront séparés dans la prochaine version après que la méthode de répartition aura été revue et corrigée.

Tableau 21 – Recouvrement des coûts de l'État par province

| | Coût du capital - 5 % | | | Coût du capital - 10 % | | |
|---------------------|-----------------------|-------|-------|------------------------|-------|-------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2000 | 2001 | 2002 |
| C.-B. | 267 % | 135 % | 103 % | 191 % | 106 % | 90 % |
| Alberta | 284 % | 144 % | 122 % | 226 % | 128 % | 116 % |
| Saskatchewan | 366 % | 171 % | 133 % | 300 % | 155 % | 128 % |
| Manitoba | 309 % | 175 % | 136 % | 231 % | 145 % | 125 % |
| Ontario | 194 % | 96 % | 97 % | 147 % | 81 % | 90 % |
| Québec | 185 % | 109 % | 131 % | 142 % | 93 % | 122 % |
| N.-B. | 677 % | 302 % | 168 % | 553 % | 274 % | 161 % |
| N.-É. | 221 % | 100 % | 107 % | 177 % | 90 % | 102 % |
| Î.-P.-É. | 232 % | 82 % | 102 % | 219 % | 81 % | 101 % |
| T.-N.-et-L. | 155 % | 123 % | 117 % | 109 % | 94 % | 99 % |
| Yukon | 21 % | 14 % | 30 % | 14 % | 10 % | 22 % |
| T.N.-O. | 105 % | 71 % | 87 % | 71 % | 49 % | 64 % |
| Nunavut | 18 % | 18 % | 33 % | 12 % | 12 % | 24 % |
| Total | 223 % | 117 % | 108 % | 166 % | 97 % | 98 % |

4.1 COLOMBIE-BRITANNIQUE

Les infrastructures aéronautiques de C.-B. englobent deux aéroports du RNA, ceux de Vancouver et de Victoria. Faute de données au sujet de Prince George, les coûts de cet aéroport ont été comptabilisés à l'aide de la méthode de répartition. Comme nous l'avons vu plus haut, faute de chiffres détaillés permettant de calculer le capital social de l'aéroport de Kelowna, ces chiffres ont été estimés à l'aide de la méthode de répartition se rapportant aux aéroports hors RNA. Toutefois, les revenus et les charges d'exploitation de Kelowna étaient disponibles et ont été utilisés.

Le tableau 22 illustre la valeur actualisée nette des actifs aéronautiques en C.-B. Les actifs aéroportuaires comprennent les chiffres relatifs aux actifs du RNA plus les infrastructures attribuées à la C.-B. à même le total des estimations des stocks aéroportuaires résiduels. Le montant attribué à la C.-B. dans le total est de 38 %, ce qui reflète la part du trafic hors RNA de la C.-B. (y compris Kelowna). Les actifs du système de navigation aérienne et des transporteurs aériens ont été répartis selon la part totale du trafic de la C.-B., qui a été de 22 % durant cette période. La nette différence entre les deux pourcentages de répartition est attribuable au fait que Kelowna est le plus grand des aéroports hors RNA.

Tableau 22 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de C.-B. (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 1 438 525 | 1 522 306 | 1 609 246 |
| Actifs de navigation aérienne | 204 247 | 190 536 | 190 466 |
| Total des infrastructures | 1 642 771 | 1 712 842 | 1 799 712 |
| Actifs des transporteurs aériens | 2 072 361 | 1 721 860 | 1 386 269 |
| Total des actifs | 3 715 133 | 3 434 702 | 3 185 982 |

Le tableau 23 se concentre expressément sur les coûts des infrastructures aéronautiques en C.-B. Les résultats sont fondés à la fois sur des estimations de 5 % et 10 % du coût du capital. La totalité des coûts a varié entre près de 470 millions \$ et 550 millions \$ en 2000 en utilisant ces estimations du coût du capital.

Tableau 23 – Totalité des coûts des infrastructures en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 281 881 | 298 002 | 308 395 |
| Amortissement | 95 734 | 100 188 | 106 168 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 81 417 | 84 934 | 89 277 |
| 10 % | 162 833 | 169 867 | 178 554 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 459 032 | 483 123 | 503 840 |
| 10 % | 540 449 | 568 057 | 593 117 |

Le tableau 24 illustre les revenus des infrastructures aéronautiques. Les redevances aéronautiques, les frais d'améliorations aéroportuaires et les recettes commerciales englobent les chiffres prélevés directement dans les états financiers des aéroports de Vancouver, Victoria et Kelowna. Sont également compris les montants répartis à même les totaux nationaux des aéroports hors RNA. Les revenus de navigation aérienne ont également été répartis selon la méthode décrite ci-dessus.

Tableau 24 – Total des recettes des infrastructures en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Redevances aéronautiques | 100 801 | 112 717 | 121 217 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 59 308 | 56 703 | 56 614 |
| Recettes commerciales | 152 410 | 160 277 | 143 908 |
| Recettes de navigation aérienne | 202 764 | 200 425 | 195 441 |
| Total des recettes | 515 282 | 530 122 | 517 181 |

Le tableau 25 combine les résultats afin de présenter des estimations relatives au surplus économique des infrastructures aéronautiques de C.-B. Contrairement au scénario national, un surplus économique est enregistré les trois années lorsqu'on utilise l'estimation basse du coût du capital. Toutefois, des déficits économiques apparaissent les trois années lorsqu'on utilise l'estimation élevée.

Tableau 25 – Total du surplus économique des infrastructures en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 515 282 | 530 122 | 517 181 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 459 032 | 483 123 | 503 840 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 540 449 | 568 057 | 593 117 |
| Surplus économique - 5 % | 56 250 | 46 998 | 13 340 |
| Surplus économique - 10 % | -25 167 | -37 935 | -75 937 |

Le tableau 26 illustre le surplus/déficit économique par passager embarqué en C.-B. les trois ans. Les trois années enregistrent des surplus économiques estimatifs lorsqu'on utilise l'hypothèse d'un coût du capital de 5 %.

Tableau 26 – Surplus économique des infrastructures en C.-B. par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Coût du capital - 5 % | 3,34 | 2,79 | 0,79 |
| Coût du capital - 10 % | -1,50 | -2,25 | -4,51 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 27 à 29 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 27 – Coûts des services gouvernementaux en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|--------|---------|
| ACSTA | - | 19 093 | 83 068 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 9 465 | 11 196 | 11 196 |
| Amortissement | 19 199 | 20 761 | 22 088 |
| Coût du capital - 5 % | 18 775 | 19 646 | 20 098 |
| Coût du capital - 10 % | 37 549 | 39 291 | 40 195 |
| Total - 5 % | 47 439 | 70 695 | 136 450 |
| Total - 10 % | 66 213 | 90 341 | 156 548 |

Tableau 28 – Recettes publiques (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|---------|--------|---------|
| DSPTA | 0 | 0 | 71 391 |
| Aviation civile et autres entités | 5 734 | 7 047 | 7 188 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 26 659 | 22 664 | 23 603 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 94 035 | 66 080 | 37 947 |
| Total | 126 428 | 95 792 | 140 130 |

Tableau 29 – Surplus économique des services gouvernementaux (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|---------|--------|---------|
| Recettes | 126 428 | 95 792 | 140 130 |
| Coûts à 5 % du CC | 47 439 | 70 695 | 136 450 |
| Coûts à 10 % du CC | 66 213 | 90 341 | 156 548 |
| Surplus à 5 % du CC | 78 990 | 25 097 | 3 680 |
| Surplus à 10 % du CC | 60 215 | 5 451 | -16 418 |

Tableau 30 – Total des coûts aéronautiques en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Charges d'exploitation | 2 749 970 | 2 757 361 | 2 727 692 |
| Amortissement | 331 163 | 331 297 | 293 615 |
| Coût du capital - 5 % | 185 757 | 171 735 | 159 299 |
| Coût du capital - 10 % | 371 513 | 343 470 | 318 598 |
| Locations d'aéronefs | 289 194 | 285 226 | 253 112 |
| Total des coûts - 5 % | 3 556 084 | 3 545 620 | 3 433 719 |
| Total des coûts - 10 % | 3 741 841 | 3 717 355 | 3 593 018 |

Les revenus et les dépenses des transporteurs aériens ont également été répartis selon le nombre total de passagers. Le tableau 30 combine les revenus et les coûts des transporteurs avec les chiffres des infrastructures ci-dessus afin d'établir une estimation de la totalité des coûts aéronautiques en C.-B. En vertu de la méthode utilisée pour les totaux nationaux, les paiements entre les transporteurs et les fournisseurs d'infrastructures (comme les redevances aéronautiques) ne sont pas compris afin d'éviter la double comptabilisation des revenus et des dépenses.

Les tableaux 31 et 32 utilisent les coûts estimatifs de même que le total des revenus aéronautiques pour calculer le surplus économique de l'ensemble de l'industrie. Le tableau 30 utilise le taux de 5 % du coût du capital, alors que le tableau 31 fournit les mêmes estimations en utilisant le taux de 10 %.

Tableau 31 – Surplus économique total de l'aéronautique en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 3 547 889 | 3 329 444 | 3 297 864 |
| Total des coûts | 3 556 084 | 3 545 620 | 3 433 719 |
| Surplus économique | -8 195 | -216 176 | -135 855 |

Tableau 32 – Surplus économique total de l'aéronautique en C.-B. (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|---------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 3 547 889 | 3 329 444 | 3 297 864 |
| Total des coûts | 3 741 841 | 3 717 355 | 3 593 018 |
| Surplus économique | -193 952 | -387 911 | -295 154 |

En dépit des surplus estimatifs lorsqu'on utilise le taux de 5 % du coût du capital pour la totalité des coûts des infrastructures, des pertes économiques sont prévues dans tous les scénarios lorsqu'on intègre dans les totaux les coûts et les revenus des transporteurs aériens.

4.2 ALBERTA

Les infrastructures aéronautiques de l'Alberta comprennent deux aéroports nationaux, ceux de Calgary et d'Edmonton. Des répartitions à même les totaux nationaux ont été faites pour estimer la valeur du reste des infrastructures en Alberta. Le tableau 33 présente ces estimations, de même qu'une affectation du stock des transporteurs aériens à l'Alberta. Cette affectation s'est faite en fonction de la part totale du trafic de l'Alberta dans le pays, qui est d'environ 15 %.

Tableau 33 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de l'Alberta (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 847 778 | 970 616 | 1 150 792 |
| Actifs de navigation aérienne | 135 363 | 126 276 | 126 230 |
| Total des infrastructures | 983 141 | 1 096 892 | 1 277 022 |
| Actifs des transporteurs aériens | 1 373 443 | 1 141 151 | 918 740 |
| Total des actifs | 2 356 583 | 2 238 042 | 2 195 762 |

Le tableau 34 illustre les coûts qui se rattachent expressément aux infrastructures aéronautiques en Alberta. On a utilisé les scénarios de 5 % et 10 % du coût du capital pour présenter la fourchette des estimations.

Tableau 34 – Totalité des coûts des infrastructures en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 168 685 | 181 271 | 191 368 |
| Amortissement | 60 485 | 66 012 | 75 612 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 48 679 | 54 375 | 63 382 |
| 10 % | 97 357 | 108 750 | 126 763 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 277 848 | 301 657 | 330 362 |
| 10 % | 326 527 | 356 032 | 393 743 |

Le tableau 35 résume les revenus qui se rattachent aux infrastructures en Alberta.

Tableau 35 – Total des recettes des infrastructures en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Redevances aéronautiques | 56 574 | 63 519 | 65 025 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 32 105 | 49 478 | 55 831 |
| Recettes commerciales | 72 303 | 61 828 | 64 066 |
| Recettes de navigation aérienne | 134 380 | 132 830 | 129 527 |
| Total des recettes | 295 362 | 307 655 | 314 449 |

Le surplus économique des infrastructures s'obtient en soustrayant le total des coûts financiers, y compris du coût du capital, du total des recettes. Le tableau 36

présente le surplus économique des infrastructures au cours des trois ans. Un surplus économique apparaît en 2000 et en 2001, lorsqu'on utilise le taux du coût du capital de 5 %. Les hausses des recettes durant la période n'ont pas suffi à neutraliser l'augmentation des coûts.

Tableau 36 – Total du surplus économique des infrastructures en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 295 362 | 307 655 | 314 449 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 277 848 | 301 657 | 330 362 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 326 527 | 356 032 | 393 743 |
| Surplus économique - 5 % | 17 514 | 5 998 | -15 912 |
| Surplus économique - 10 % | -31 164 | -48 377 | -79 294 |

Le tableau 37 présente les résultats du surplus en fonction de chaque passager embarqué.

Tableau 37 – Surplus économique des infrastructures en Alberta par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Coût du capital - 5 % | 1,57 | 0,54 | -1,43 |
| Coût du capital - 10 % | -2,79 | -4,34 | -7,11 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 38 à 40 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 38 – Coûts des services gouvernementaux en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | 2,000 | 2,001 | 2,002 |
|--|--------|--------|--------|
| ACSTA | 0 | 12 654 | 55 053 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 6 273 | 7 420 | 7 420 |
| Amortissement | 3 748 | 4 103 | 4 322 |
| Coût du capital - 5 % | 3 462 | 3 599 | 3 674 |
| Coût du capital - 10 % | 6 923 | 7 198 | 7 347 |
| Total - 5 % | 13 483 | 27 776 | 70 469 |
| Total - 10 % | 16 945 | 31 375 | 74 143 |

Tableau 39 – Recettes publiques en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|--|--------|--------|--------|
| DSPTA | 0 | 0 | 47 314 |
| Aviation civile et autres entités | 3 800 | 4 670 | 4 764 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 20 740 | 21 406 | 20 782 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 13 706 | 13 950 | 13 145 |
| Total | 38 247 | 40 026 | 86 005 |

Tableau 40 – Surplus économique des services gouvernementaux en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Recettes | 38 247 | 40 026 | 86 005 |
| Coûts à 5 % du CC | 13 483 | 27 776 | 70 469 |
| Coûts à 10 % du CC | 16 945 | 31 375 | 74 143 |
| Surplus à 5 % du CC | 24 764 | 12 250 | 15 536 |
| Surplus à 10 % du CC | 21 302 | 8 651 | 11 862 |

Les coûts et les revenus des transporteurs aériens ont été estimés à l'échelle nationale et ont été attribués aux provinces selon leur pourcentage de la part du trafic. Le tableau 41 intègre ces estimations dans les coûts calculés pour les infrastructures afin de donner une estimation des coûts aéronautiques totaux en Alberta.

Tableau 41 – Total des coûts aéronautiques en Alberta (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Charges d'exploitation | 1 860 166 | 1 845 836 | 1 816 915 |
| Amortissement | 216 514 | 219 178 | 199 842 |
| Coût du capital - 5 % | 117 829 | 111 902 | 109 788 |
| Coût du capital - 10 % | 235 658 | 223 804 | 219 576 |
| Locations d'aéronefs | 191 661 | 189 032 | 167 748 |
| Total des coûts - 5 % | 2 386 170 | 2 365 947 | 2 294 293 |
| Total des coûts - 10 % | 2 503 999 | 2 477 849 | 2 404 081 |

Une comparaison de ces coûts et des revenus totaux de l'aéronautique permet d'estimer le surplus économique de l'industrie. Le tableau 42 présente cette estimation en utilisant le taux de 5 % du coût du capital, alors que le tableau 43 utilise le taux de 10 %.

Contrairement au scénario des infrastructures, lorsqu'on tient compte du total des revenus et des coûts de l'aéronautique, on constate un déficit économique estimatif les trois années, en utilisant l'un ou l'autre taux du coût du capital. C'est la même situation que l'on a rencontrée dans les totaux nationaux.

Tableau 42 – Surplus économique total de l'aéronautique en Alberta (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 2 315 431 | 2 174 069 | 2 172 638 |
| Total des coûts | 2 386 170 | 2 365 947 | 2 294 293 |
| Surplus économique | -70 739 | -191 878 | -121 656 |

Tableau 43 – Surplus économique total de l'aéronautique en Alberta (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 2 315 431 | 2 174 069 | 2 172 638 |
| Total des coûts | 2 503 999 | 2 477 849 | 2 404 081 |
| Surplus économique | -188 568 | -303 780 | -231 444 |

4.3 SASKATCHEWAN

L'ensemble des actifs aéronautiques de la Saskatchewan comprend les actifs des aéroports de Regina et Saskatoon, sans oublier les infrastructures allouées à même les totaux nationaux des autres aéroports, les actifs de NAV CANADA et les actifs des transporteurs aériens. Ces totaux figurent au tableau 44.

Tableau 44 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de la Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 169 104 | 178 390 | 182 136 |
| Actifs de navigation aérienne | 16 802 | 15 674 | 15 668 |
| Total des infrastructures | 185 906 | 194 064 | 197 804 |
| Actifs des transporteurs aériens | 170 480 | 141 647 | 114 040 |
| Total des actifs | 356 387 | 335 711 | 311 844 |

La part de l'ensemble du trafic de la Saskatchewan a été d'environ 1,8 %. C'est ce chiffre qui a servi à allouer les totaux à la province.

Le tableau 45 illustre les coûts annuels qui se rattachent aux infrastructures aéronautiques dans la province. On a appliqué les taux de 5 % et 10 % du coût du capital aux infrastructures afin d'estimer une fourchette des coûts du capital.

Tableau 45 – Totalité des coûts des infrastructures en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 22 298 | 23 795 | 24 795 |
| Amortissement | 10 618 | 11 103 | 11 746 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 9 236 | 9 645 | 9 832 |
| 10 % | 18 472 | 19 290 | 19 664 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 42 152 | 44 543 | 46 373 |
| 10 % | 51 388 | 54 188 | 56 205 |

Les revenus totaux des infrastructures connexes sont résumés au tableau 46.

Tableau 46 – Total des recettes des infrastructures en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Redevances aéronautiques | 6 341 | 6 399 | 6 607 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 1 839 | 5 327 | 4 944 |
| Recettes commerciales | 7 275 | 7 160 | 7 115 |
| Recettes de navigation aérienne | 16 680 | 16 488 | 16 078 |
| Total des recettes | 32 135 | 35 374 | 34 743 |

Si l'on déduit le total des coûts du total des revenus, on obtient une estimation du surplus économique résultant de l'exploitation des infrastructures aéronautiques. Le tableau 47 contient les estimations du surplus économique des infrastructures aéronautiques. On constate un déficit économique prévu les trois années, peu importe le taux utilisé pour le coût du capital.

Tableau 47 – Total du surplus économique des infrastructures en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 32 135 | 35 374 | 34 743 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 42 152 | 44 543 | 46 373 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 51 388 | 54 188 | 56 205 |
| Surplus économique - 5 % | -10 017 | -9 169 | -11 629 |
| Surplus économique - 10 % | -19 253 | -18 814 | -21 461 |

Si l'on divise les pertes économiques par le nombre de passagers embarqués, on obtient une estimation du déficit économique par passager. Le tableau 48 illustre ces résultats.

Tableau 48 – Surplus économique des infrastructures en Saskatchewan par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -7,24 | -6,62 | -8,40 |
| Coût du capital - 10 % | -13,91 | -13,59 | -15,51 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 39 à 51 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 49 – Coûts des services gouvernementaux en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| ACSTA | 0 | 1 571 | 6 833 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 779 | 921 | 921 |
| Amortissement | 355 | 391 | 410 |
| Coût du capital - 5 % | 319 | 331 | 337 |
| Coût du capital - 10 % | 639 | 662 | 675 |
| Total - 5 % | 1 453 | 3 213 | 8 502 |
| Total - 10 % | 1 772 | 3 544 | 8 839 |

Tableau 50 – Recettes publiques en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|--------|
| DSPTA | 0 | 0 | 5 873 |
| Aviation civile et autres entités | 472 | 580 | 591 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 2 313 | 2 270 | 2 171 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 2 539 | 2 647 | 2 636 |
| Total | 5 324 | 5 496 | 11 270 |

Tableau 51 – Surplus économique des services gouvernementaux en Saskatchewan

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|-------|-------|--------|
| Recettes | 5 324 | 5 496 | 11 270 |
| Coûts à 5 % du CC | 1 453 | 3 213 | 8 502 |
| Coûts à 10 % du CC | 1 772 | 3 544 | 8 839 |
| Surplus à 5 % du CC | 3 871 | 2 283 | 2 769 |
| Surplus à 10 % du CC | 3 552 | 1 952 | 2 431 |

Les coûts et les revenus des transporteurs aériens nationaux ont été attribués à chaque province en fonction de leur part respective du trafic. Ces totaux sont combinés aux résultats sur les infrastructures pour donner une estimation de l'ensemble des coûts aéronautiques en Saskatchewan. Le tableau 52 illustre ces résultats.

Tableau 52 – Total des coûts aéronautiques en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 232 360 | 231 369 | 227 437 |
| Amortissement | 29 985 | 30 115 | 27 166 |
| Coût du capital - 5 % | 17 819 | 16 786 | 15 592 |
| Coût du capital - 10 % | 35 639 | 33 571 | 31 184 |
| Locations d'aéronefs | 23 790 | 23 464 | 20 822 |
| Total des coûts - 5 % | 303 955 | 301 733 | 291 017 |
| Total des coûts - 10 % | 321 774 | 318 518 | 306 609 |

Les revenus alloués des transporteurs aériens ont également été combinés aux revenus des infrastructures pour calculer le total des revenus aéronautiques pour la province. En défalquant le total des coûts du total des revenus, on obtient une estimation du surplus économique total de l'industrie. Ces résultats sont donnés au tableau 53 en utilisant le taux de 5 % du coût du capital et au tableau 54, en utilisant le taux de 10 %.

Tableau 53 – Surplus économique total de l'aéronautique en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Coût du capital - 5 % | | | |
| Total des revenus | 283 560 | 268 530 | 266 857 |
| Total des coûts | 303 955 | 301 733 | 291 017 |
| Surplus économique | -20 395 | -33 203 | -24 160 |

En raison des pertes économiques découlant des résultats des transporteurs aériens, on constate un déficit économique global les trois années, quel que soit le scénario du coût du capital utilisé. Cela est analogue aux résultats nationaux.

Tableau 54 – Surplus économique total de l'aéronautique en Saskatchewan (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 283 560 | 268 530 | 266 857 |
| Total des coûts | 321 774 | 318 518 | 306 609 |
| Surplus économique | -38 214 | -49 988 | -39 752 |

4.4 MANITOBA

Les infrastructures aéronautiques du Manitoba englobent les actifs de l'administration aéroportuaire de Winnipeg plus les montants alloués à même les totaux nationaux de NAV CANADA et d'autres aéroports. Le tableau 55 illustre ces montants, de même que les actifs des transporteurs aériens alloués au Manitoba.

Tableau 55 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Actifs aéroportuaire et autres | 134 789 | 145 051 | 146 286 |
| Actifs de navigation aérienne | 32 456 | 30 277 | 30 266 |
| Total des infrastructures | 167 244 | 175 328 | 176 552 |
| Actifs des transporteurs aériens | 329 306 | 273 610 | 220 284 |
| Total des actifs | 496 551 | 448 938 | 396 836 |

Le Manitoba a concentré environ 3,5 % du total des passagers embarqués durant cette période. Ce chiffre a servi à allouer les infrastructures et les actifs des transporteurs aériens à la province.

Les coûts annuels des infrastructures sont illustrés au tableau 56. Les coûts d'investissement ont été obtenus en appliquant les taux de 5 % et 10 % du coût du capital à l'ensemble des infrastructures.

Tableau 56 – Totalité des coûts des infrastructures au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 46 124 | 50 827 | 52 223 |
| Amortissement | 10 776 | 11 143 | 11 617 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 8 248 | 8 654 | 8 715 |
| 10 % | 16 495 | 17 308 | 17 430 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 65 148 | 70 624 | 72 555 |
| 10 % | 73 396 | 79 278 | 81 270 |

Les revenus estimatifs sont illustrés au tableau 57.

Tableau 57 – Total des recettes des infrastructures au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|--------|--------|
| Redevances aéronautiques | 13 520 | 14 480 | 14 596 |
| Frais d'améliorations aéroportuaire | 11 268 | 11 958 | 11 757 |
| Recettes commerciales | 16 109 | 18 126 | 19 868 |
| Recettes de navigation aérienne | 32 220 | 31 848 | 31 056 |
| Total des recettes | 73 118 | 76 412 | 77 278 |

Si l'on déduit le total des coûts du total des revenus des infrastructures, on obtient une estimation du surplus économique découlant des infrastructures. Ces résultats sont illustrés au tableau 58.

Tableau 58 – Total du surplus économique des infrastructures au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 73 118 | 76 412 | 77 278 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 65 148 | 70 624 | 72 555 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 73 396 | 79 278 | 81 270 |
| Surplus économique - 5 % | 7 969 | 5 787 | 4 723 |
| Surplus économique - 10 % | -278 | -2 867 | -3 992 |

Un surplus économique est estimé pour les trois années lorsqu'on applique le taux le plus bas du coût du capital, alors qu'une perte économique est estimée lorsqu'on applique le taux de 10 %. Cela tranche sur les totaux nationaux, où un surplus estimatif n'est observé qu'en 2000, en utilisant le taux de 5 % du coût du capital.

Si l'on divise le surplus économique par le nombre de passagers embarqués, on obtient une estimation du surplus économique par passager. Ces données sont illustrées au tableau 59.

Tableau 59 – Surplus économique des infrastructures au Manitoba par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Coût du capital - 5 % | 2,98 | 2,16 | 1,77 |
| Coût du capital - 10 % | -0,10 | -1,07 | -1,49 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 60 à 62 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 60 – Coûts des services gouvernementaux au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|--------|--------|
| ACSTA | 0 | 3 034 | 13 200 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 1 504 | 1 779 | 1 779 |
| Amortissement | 1 686 | 1 831 | 1 942 |
| Coût du capital - 5 % | 1 618 | 1 690 | 1 727 |
| Coût du capital - 10 % | 3 236 | 3 379 | 3 455 |
| Total - 5 % | 4 809 | 8 334 | 18 648 |
| Total - 10 % | 6 427 | 10 023 | 20 375 |

Tableau 61 – Recettes publiques au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|--------|--------|
| DSPTA | 0 | 0 | 11 344 |
| Aviation civile et autres entités | 911 | 1 120 | 1 142 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 6 318 | 6 309 | 6 185 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 7 634 | 7 148 | 6 706 |
| Total | 14 863 | 14 576 | 25 378 |

Tableau 62 – Surplus économique des services gouvernementaux au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Recettes | 14 863 | 14 576 | 25 378 |
| Coûts à 5 % du CC | 4 809 | 8 334 | 18 648 |
| Coûts à 10 % du CC | 6 427 | 10 023 | 20 375 |
| Surplus à 5 % du CC | 10 054 | 6 243 | 6 730 |
| Surplus à 10 % du CC | 8 436 | 4 553 | 5 002 |

Pour calculer la totalité des coûts aéronautiques, on ajoute les coûts des transporteurs aériens au total des coûts des infrastructures. Les rajustements habituels sont opérés pour éviter la double comptabilisation des recettes. Les coûts confondus sont illustrés au tableau 63.

Tableau 63 – Total des coûts aéronautiques au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 446 038 | 445 706 | 438 214 |
| Amortissement | 48 187 | 47 867 | 41 403 |
| Coût du capital - 5 % | 24 828 | 22 447 | 19 842 |
| Coût du capital - 10 % | 49 655 | 44 894 | 39 684 |
| Locations d'aéronefs | 45 954 | 45 324 | 40 221 |
| Total des coûts - 5 % | 565 006 | 561 344 | 539 679 |
| Total des coûts - 10 % | 589 834 | 583 790 | 559 520 |

Les recettes des transporteurs aériens ont également été réparties par province selon leur part du trafic, avant d'être ajoutées au total des recettes des infrastructures. Lorsqu'on compare cela au total des coûts aéronautiques qui figurent au tableau 63, on obtient une estimation du surplus économique de l'industrie. Ces résultats sont résumés aux tableaux 64 et 65, le premier utilisant le taux de 5 % du coût du capital et le deuxième, le taux de 10 %.

Tableau 64 – Surplus économique total de l'aéronautique au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Coût du capital - 5 % | | | |
| Total des revenus | 557 508 | 524 666 | 523 805 |
| Total des coûts | 565 006 | 561 344 | 539 679 |
| Surplus économique | -7 498 | -36 677 | -15 874 |

Tableau 65 – Surplus économique total de l'aéronautique au Manitoba (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 557 508 | 524 666 | 523 805 |
| Total des coûts | 589 834 | 583 790 | 559 520 |
| Surplus économique | -32 326 | -59 124 | -35 716 |

Les surplus économiques des infrastructures sont largement neutralisés par les pertes des transporteurs aériens, ce qui se solde par des pertes économiques globales pour l'industrie selon tous les scénarios. Le même résultat a été obtenu pour les totaux nationaux.

4.5 ONTARIO

Les infrastructures aéronautiques de l'Ontario se composent de quatre aéroports du RNA, ceux de Thunder Bay, London, Toronto et Ottawa. En outre, on a opéré des affectations à même les totaux nationaux pour les actifs de NAV CANADA et d'autres aéroports, de même qu'au titre des actifs des transporteurs aériens. Ces totaux sont illustrés au tableau 66.

Tableau 66 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de l'Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 2 721 666 | 3 053 768 | 3 525 174 |
| Actifs de navigation aérienne | 357 958 | 333 929 | 333 807 |
| Total des infrastructures | 3 079 624 | 3 387 697 | 3 858 982 |
| Actifs des transporteurs aériens | 3 631 978 | 3 017 697 | 2 429 547 |
| Total des actifs | 6 711 602 | 6 405 394 | 6 288 529 |

Les actifs de navigation aérienne et des transporteurs aériens ont été alloués selon la part de l'ensemble du trafic embarqué de la province, qui a été d'environ 39 %.

Les coûts annuels qui se rattachent aux infrastructures sont présentés au tableau 67.

Tableau 67 – Totalité des coûts des infrastructures en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|-----------|-----------|
| Charges d'exploitation | 527 760 | 585 060 | 606 060 |
| Amortissement | 150 279 | 166 347 | 185 961 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 152 716 | 168 143 | 191 707 |
| 10 % | 305 432 | 336 286 | 383 415 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 830 755 | 919 550 | 983 728 |
| 10 % | 983 471 | 1 087 693 | 1 175 436 |

Les recettes qui se rattachent aux infrastructures aéronautiques sont présentées au tableau 68.

Tableau 68 – Total des recettes des infrastructures en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|-----------|
| Redevances aéronautiques | 319 830 | 329 317 | 350 366 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 16 799 | 63 697 | 113 151 |
| Recettes commerciales | 206 642 | 220 348 | 210 518 |
| Recettes de navigation aérienne | 355 359 | 351 261 | 342 526 |
| Total des recettes | 898 630 | 964 623 | 1 016 561 |

Pour mesurer le surplus économique généré par les infrastructures aéronautiques, on soustrait le total des coûts des recettes des infrastructures. Ces résultats sont illustrés au tableau 69, en utilisant les deux scénarios de 5 % et 10 %.

On constate un surplus économique lorsqu'on prend l'hypothèse d'un taux de 5 % du coût du capital les trois années, alors qu'un déficit économique se produit lorsqu'on utilise le taux de 10 %. Dans l'un et l'autre cas, on constate un repli des résultats entre 2000 et 2001.

Tableau 69 – Total du surplus économique des infrastructures en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 898 630 | 964 623 | 1 016 561 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 830 755 | 919 550 | 983 728 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 983 471 | 1 087 693 | 1 175 436 |
| Surplus économique - 5 % | 67 875 | 45 073 | 32 833 |
| Surplus économique - 10 % | -84 842 | -123 070 | -158 875 |

Le surplus économique par passager embarqué est illustré au tableau 70.

Tableau 70 – Surplus économique des infrastructures en Ontario par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Coût du capital - 5 % | 2,30 | 1,53 | 1,11 |
| Coût du capital - 10 % | -2,88 | -4,17 | -5,39 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 71 à 73 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 71 – Coûts des services gouvernementaux en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|---------|---------|
| ACSTA | 0 | 33 462 | 145 583 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 16 589 | 19 622 | 19 622 |
| Amortissement | 15 914 | 17 307 | 18 329 |
| Coût du capital - 5 % | 15 160 | 15 817 | 16 165 |
| Coût du capital - 10 % | 30 320 | 31 634 | 32 330 |
| Total - 5 % | 47 663 | 86 208 | 199 699 |
| Total - 10 % | 62 822 | 102 025 | 215 864 |

Tableau 72 – Recettes publiques en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|--------|---------|
| DSPTA | 0 | 0 | 125 118 |
| Aviation civile et autres entités | 10 050 | 12 350 | 12 597 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 29 506 | 24 220 | 19 514 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 52 853 | 46 466 | 36 381 |
| Total | 92 409 | 83 037 | 193 610 |

Tableau 73 – Surplus économique des services gouvernementaux en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|--------|---------|---------|
| Recettes | 92 409 | 83 037 | 193 610 |
| Coûts à 5 % du CC | 47 663 | 86 208 | 199 699 |
| Coûts à 10 % du CC | 62 822 | 102 025 | 215 864 |
| Surplus à 5 % du CC | 44 746 | -3 171 | -6 088 |
| Surplus à 10 % du CC | 29 587 | -18 987 | -22 253 |

L'ajout des coûts des transporteurs aériens donne une estimation du total des coûts aéronautiques dans la province. Les coûts et les revenus des transporteurs aériens ont été attribués à même les totaux nationaux qui reposent sur la part du trafic national des passagers embarqués de la province. Le tableau 74 combine les coûts des infrastructures à ceux des transporteurs aériens.

Tableau 74 – Total des coûts aéronautiques en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Charges d'exploitation | 4 839 280 | 4 848 355 | 4 760 124 |
| Amortissement | 562 887 | 571 384 | 514 477 |
| Coût du capital - 5 % | 335 580 | 320 270 | 314 426 |
| Coût du capital - 10 % | 671 160 | 640 539 | 628 853 |
| Locations d'aéronefs | 506 835 | 499 882 | 443 600 |
| Total des coûts - 5 % | 6 244 583 | 6 239 891 | 6 032 628 |
| Total des coûts - 10 % | 6 580 163 | 6 560 161 | 6 347 054 |

Si l'on soustrait ces coûts du total des recettes aéronautiques, on obtient une estimation du surplus économique total. Ce surplus est présenté en utilisant les deux hypothèses d'un taux de 5 % et de 10 % du coût du capital. Les résultats sont résumés aux tableaux 75 et 76.

Tableau 75 – Surplus économique total de l'aéronautique en Ontario (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Coût du capital - 5 % | | | |
| Total des revenus | 6 070 345 | 5 738 885 | 5 752 006 |
| Total des coûts | 6 244 583 | 6 239 891 | 6 032 628 |
| Surplus économique | -174 238 | -501 006 | -280 622 |

Tableau 76 – Surplus économique total de l'aéronautique en Ontario (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 6 070 345 | 5 738 885 | 5 752 006 |
| Total des coûts | 6 580 163 | 6 560 161 | 6 347 054 |
| Surplus économique | -509 818 | -821 276 | -595 048 |

Comme c'est le cas lorsqu'on établit les estimations nationales, un déficit économique survient chaque année, quel que soit le taux du coût du capital utilisé. Le déficit est particulièrement marqué en 2001, moyennant un certain rétablissement en 2002.

4.6 QUÉBEC

Les infrastructures du Québec se composent de trois aéroports du RNA, dont ceux de Québec et les deux de Montréal. Pour l'instant, on n'a obtenu une estimation de la valeur foncière que pour l'un des aéroports de Montréal (Trudeau). C'est une question qu'il faudra revoir à l'avenir. Le reste des infrastructures englobe les montants alloués à même les totaux nationaux pour les autres aéroports et les systèmes de navigation aérienne. Le tableau 77 illustre ces totaux, de même que les actifs alloués des transporteurs aériens.

Tableau 77 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-----------|-----------|-----------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 1 082 169 | 1 114 305 | 1 228 830 |
| Actifs de navigation aérienne | 117 410 | 109 528 | 109 488 |
| Total des infrastructures | 1 199 578 | 1 223 833 | 1 338 318 |
| Actifs des transporteurs aériens | 1 191 281 | 989 798 | 796 886 |
| Total des actifs | 2 390 859 | 2 213 631 | 2 135 204 |

Les actifs de navigation aérienne et des transporteurs aériens ont été alloués en fonction de la part du trafic embarqué total de la province, qui a été d'environ 13 %.

Les coûts annuels des infrastructures aéronautiques sont présentés au tableau 78, en utilisant les hypothèses d'un coût du capital de 5 % et de 10 %.

Tableau 78 – Totalité des coûts des infrastructures au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 208 207 | 215 638 | 214 008 |
| Amortissement | 82 205 | 86 447 | 88 771 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 59 564 | 60 784 | 66 509 |
| 10 % | 119 128 | 121 569 | 133 017 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 349 975 | 362 869 | 369 287 |
| 10 % | 409 539 | 423 653 | 435 796 |

Les recettes connexes des infrastructures sont résumées au tableau 79.

Tableau 79 – Total des recettes des infrastructures au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Redevances aéronautiques | 61 200 | 65 262 | 62 328 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 32 355 | 39 281 | 50 174 |
| Recettes commerciales | 93 087 | 96 163 | 103 581 |
| Recettes de navigation aérienne | 116 557 | 115 213 | 112 348 |
| Total des recettes | 303 199 | 315 919 | 328 430 |

Lorsqu'on combine les résultats des tableaux 78 et 79, on obtient une estimation du surplus économique des infrastructures. Ce surplus est estimé en utilisant à la fois les taux de 5 % et de 10 % du coût du capital. Les résultats sont illustrés au tableau 80.

Tableau 80 – Total du surplus économique des infrastructures au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|----------|----------|----------|
| Total des revenus | 303 199 | 315 919 | 328 430 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 349 975 | 362 869 | 369 287 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 409 539 | 423 653 | 435 796 |
| Surplus économique - 5 % | -46 777 | -46 950 | -40 857 |
| Surplus économique - 10 % | -106 341 | -107 734 | -107 366 |

Un déficit économique est estimé les trois années, quel que soit le taux du coût du capital utilisé. Celui-ci est attribuable dans une large mesure à l'aéroport de Montréal–Mirabel, car ses actifs sont évalués selon la valeur nette de remplacement (à l'instar de tous les autres actifs), ce qui donne des coûts d'investissement importants. Toutefois, ses recettes sont relativement minimales compte tenu de sa baisse d'utilisation au fil des ans.

Le surplus du tableau 80 est divisé par le nombre total de passagers embarqués afin d'estimer le surplus économique par passager. Ces résultats sont illustrés au tableau 81.

Tableau 81 – Surplus économique des infrastructures au Québec par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -4,84 | -4,85 | -4,22 |
| Coût du capital - 10 % | -11,00 | -11,14 | -11,10 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 82 à 84 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 82 – Coûts des services gouvernementaux au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|--------|--------|
| ACSTA | 0 | 10 975 | 47 751 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 5 441 | 6 436 | 6 436 |
| Amortissement | 4 650 | 5 063 | 5 356 |
| Coût du capital - 5 % | 4 402 | 4 589 | 4 689 |
| Coût du capital - 10 % | 8 804 | 9 179 | 9 378 |
| Total - 5 % | 14 492 | 27 064 | 64 233 |
| Total - 10 % | 18 894 | 31 653 | 68 922 |

Tableau 83 – Recettes publiques au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|--------|--------|--------|
| DSPTA | 0 | 0 | 41 038 |
| Aviation civile et autres entités | 3 296 | 4 051 | 4 132 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 13 422 | 14 483 | 22 217 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 10 084 | 10 983 | 16 957 |
| Total | 26 803 | 29 517 | 84 344 |

Tableau 84 – Surplus économique des services gouvernementaux au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Recettes | 26 803 | 29 517 | 84 344 |
| Coûts à 5 % du CC | 14 492 | 27 064 | 64 233 |
| Coûts à 10 % du CC | 18 894 | 31 653 | 68 922 |
| Surplus à 5 % du CC | 12 310 | 2 453 | 20 112 |
| Surplus à 10 % du CC | 7 908 | -2 136 | 15 423 |

À partir des totaux nationaux, les coûts et les revenus des transporteurs aériens ont été alloués à chaque province en fonction de sa part du trafic national des passagers embarqués. Ces coûts ont été ajoutés aux coûts des infrastructures pour obtenir les coûts aéronautiques totaux. Ces totaux sont illustrés au tableau 85.

Tableau 85 – Total des coûts aéronautiques au Québec (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Charges d'exploitation | 1 669 587 | 1 654 462 | 1 608 283 |
| Amortissement | 217 539 | 219 298 | 196 524 |
| Coût du capital - 5 % | 119 543 | 110 682 | 106 760 |
| Coût du capital - 10 % | 239 086 | 221 363 | 213 520 |
| Locations d'aéronefs | 166 241 | 163 960 | 145 500 |
| Total des coûts - 5 % | 2 172 910 | 2 148 402 | 2 057 067 |
| Total des coûts - 10 % | 2 292 453 | 2 259 083 | 2 163 827 |

On a opéré ici les mêmes rajustements que dans les totaux nationaux pour éliminer la double comptabilisation. Par exemple, les coûts des transporteurs aériens au titre de l'utilisation des infrastructures n'ont pas été mesurés par les redevances

aéronautiques perçues par les aéroports. En revanche, on a utilisé les coûts aéroportuaires comme l'amortissement, le coût du capital et les charges d'exploitation, tandis que les redevances aéronautiques ont été supprimées du côté des recettes en ce qui concerne les aéroports et du côté des dépenses en ce qui concerne les transporteurs aériens.

Si l'on soustrait les coûts des recettes totales, on obtient l'estimation des surplus économiques générés par l'industrie. Ces estimations sont données aux tableaux 86 et 87 en utilisant les taux de 5 % et 10 % du coût du capital.

Tableau 86 – Surplus économique total de l'aéronautique au Québec (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 2 043 214 | 1 924 620 | 1 934 237 |
| Total des coûts | 2 172 910 | 2 148 402 | 2 057 067 |
| Surplus économique | -129 696 | -223 782 | -122 829 |

Tableau 87 – Surplus économique total de l'aéronautique au Québec (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|-----------|-----------|-----------|
| Total des revenus | 2 043 214 | 1 924 620 | 1 934 237 |
| Total des coûts | 2 292 453 | 2 259 083 | 2 163 827 |
| Surplus économique | -249 239 | -334 463 | -229 589 |

Des pertes économiques sont estimées pour les deux scénarios du coût du capital les trois années. Ces pertes sont jugées plus importantes que les pertes des infrastructures seules, car les estimations relatives aux transporteurs aériens ont généré des pertes les trois années à l'échelle nationale.

4.7 NOUVEAU-BRUNSWICK

Les données sur les infrastructures aéronautiques du Nouveau-Brunswick ont été obtenues à partir des données relatives aux trois aéroports du RNA de la province, à savoir Fredericton, Moncton et Saint John. De plus, des portions ont été allouées à même les totaux nationaux au titre d'autres aéroports, des systèmes de navigation aérienne et des transporteurs aériens. Ces totaux ont été alloués en fonction de la part du total du trafic des passagers embarqués de la province. La valeur actualisée nette estimative des actifs est indiquée au tableau 88.

Tableau 88 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 139 652 | 153 695 | 181 301 |
| Actifs de navigation aérienne | 7 893 | 7 363 | 7 361 |
| Total des infrastructures | 147 545 | 161 059 | 188 662 |
| Actifs des transporteurs aériens | 80 088 | 66 543 | 53 573 |
| Total des actifs | 227 633 | 227 601 | 242 236 |

Le pourcentage utilisé pour l'allocation des actifs est de 0,86 %, qui est la part approximative du trafic national des passagers embarqués du Nouveau-Brunswick.

Les coûts qui se rattachent aux infrastructures aéronautiques sont illustrés au tableau 89.

Tableau 89 – Totalité des coûts des infrastructures au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 14 403 | 15 073 | 17 443 |
| Amortissement | 8 496 | 8 807 | 9 747 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 7 349 | 8 026 | 9 406 |
| 10 % | 14 699 | 16 051 | 18 811 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 30 248 | 31 905 | 36 596 |
| 10 % | 37 597 | 39 930 | 46 002 |

Les recettes des infrastructures connexes sont présentées au tableau 90.

Tableau 90 – Total des recettes des infrastructures au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Redevances aéronautiques | 5 203 | 5 516 | 5 680 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 2 738 | 2 854 | 3 407 |
| Recettes commerciales | 4 525 | 4 871 | 5 204 |
| Recettes de navigation aérienne | 7 836 | 7 746 | 7 553 |
| Total des recettes | 20 303 | 20 986 | 21 844 |

Si l'on soustrait les coûts des infrastructures des recettes, on obtient une estimation du surplus économique généré par les infrastructures. Ces estimations sont données au tableau 91, en utilisant les deux hypothèses relatives au coût du capital.

Tableau 91 – Total du surplus économique des infrastructures au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 20 303 | 20 986 | 21 844 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 30 248 | 31 905 | 36 596 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 37 597 | 39 930 | 46 002 |
| Surplus économique - 5 % | -9 945 | -10 919 | -14 753 |
| Surplus économique - 10 % | -17 294 | -18 945 | -24 158 |

Une perte économique est estimée les trois années, qu'on utilise l'un ou l'autre des taux du coût du capital.

Le tableau 92 prend les chiffres relatifs aux pertes économiques et les convertit en chiffres par passager (embarqués).

Tableau 92 – Surplus économique des infrastructures au Nouveau-Brunswick par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -15,30 | -16,79 | -22,69 |
| Coût du capital - 10 % | -26,60 | -29,14 | -37,16 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 93 à 95 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 93 – Coûts des services gouvernementaux au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|-------|-------|
| ACSTA | 0 | 738 | 3 210 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 366 | 433 | 433 |
| Amortissement | 171 | 188 | 197 |
| Coût du capital - 5 % | 154 | 160 | 163 |
| Coût du capital - 10 % | 308 | 320 | 326 |
| Total - 5 % | 691 | 1 519 | 4 003 |
| Total - 10 % | 845 | 1 678 | 4 166 |

Tableau 94 – Recettes publiques au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| DSPTA | 0 | 0 | 2 759 |
| Aviation civile et autres entités | 222 | 272 | 278 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 2 419 | 2 345 | 2 068 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 2 036 | 1 974 | 1 619 |
| Total | 4 677 | 4 592 | 6 723 |

Tableau 95 – Recettes publiques au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| Recettes | 4 677 | 4 592 | 6 723 |
| Coûts à 5 % du CC | 691 | 1 519 | 4 003 |
| Coûts à 10 % du CC | 845 | 1 678 | 4 166 |
| Surplus à 5 % du CC | 3 986 | 3 074 | 2 720 |
| Surplus à 10 % du CC | 3 831 | 2 914 | 2 557 |

Outre les coûts des infrastructures, les coûts des transporteurs aériens ont été alloués à chaque province en fonction de leur part respective du trafic. Ces coûts alloués sont combinés aux coûts des infrastructures pour donner une estimation du total des coûts des infrastructures. Ces résultats sont présentés au tableau 96.

Tableau 96 – Total des coûts aéronautiques au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 108 686 | 108 067 | 108 636 |
| Amortissement | 17 594 | 17 738 | 16 991 |
| Coût du capital - 5 % | 11 382 | 11 380 | 12 112 |
| Coût du capital - 10 % | 22 763 | 22 760 | 24 224 |
| Locations d'aéronefs | 11 176 | 11 023 | 9 782 |
| Total des coûts - 5 % | 148 837 | 148 207 | 147 521 |
| Total des coûts - 10 % | 160 219 | 159 588 | 159 633 |

Ces coûts sont soustraits des recettes totales pour estimer le surplus économique total de l'industrie. Les coûts et les revenus ont été rajustés pour éliminer les transferts entre les fournisseurs de services et ne comptabiliser que les coûts et les revenus attribuables directement aux usagers. Les estimations du surplus économique sont données aux tableaux 97 et 98, en utilisant respectivement les taux de 5 % et 10 % du coût du capital.

Tableau 97 – Surplus économique total de l'aéronautique au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Coût du capital - 5 % | | | |
| Total des revenus | 136 193 | 128 008 | 128 310 |
| Total des coûts | 148 837 | 148 207 | 147 521 |
| Surplus économique | -12 645 | -20 199 | -19 211 |

Tableau 98 – Surplus économique total de l'aéronautique au Nouveau-Brunswick (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 136 193 | 128 008 | 128 310 |
| Total des coûts | 160 219 | 159 588 | 159 633 |
| Surplus économique | -24 026 | -31 580 | -31 322 |

L'inclusion des coûts des transporteurs aériens a pour effet de majorer la perte économique globale. La plus grosse perte estimative est survenue en 2001 dans l'industrie en général.

4.8 NOUVELLE-ÉCOSSE

Les infrastructures aéronautiques en Nouvelle-Écosse comprennent un aéroport du RNA, celui de Halifax, de même que les montants alloués à même les actifs nationaux de navigation et d'autres actifs aéroportuaires. La valeur actualisée nette des infrastructures, de même que les actifs des transporteurs aériens, sont indiqués au tableau 99.

Tableau 99 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 140 136 | 141 053 | 157 315 |
| Actifs de navigation aérienne | 30 229 | 28 200 | 28 189 |
| Total des infrastructures | 170 364 | 169 253 | 185 504 |
| Actifs des transporteurs aériens | 306 714 | 254 839 | 205 171 |
| Total des actifs | 477 079 | 424 092 | 390 675 |

La part de l'ensemble du trafic embarqué de la Nouvelle-Écosse s'est chiffrée à environ 3,3 %. C'est le chiffre utilisé pour allouer les montants des actifs de navigation et des transporteurs aériens.

Les coûts annuels des infrastructures englobent les charges d'exploitation de même que l'amortissement et le coût du capital. Les coûts estimatifs sont présentés au tableau 100.

Tableau 100 – Totalité des coûts des infrastructures en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 40 793 | 45 869 | 46 794 |
| Amortissement | 10 305 | 10 866 | 11 555 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 8 411 | 8 358 | 9 170 |
| 10 % | 16 823 | 16 716 | 18 341 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 59 509 | 65 093 | 67 519 |
| 10 % | 67 920 | 73 451 | 76 690 |

Le tableau 101 résume les recettes provenant des infrastructures aéronautiques.

Tableau 101 – Total des recettes des infrastructures en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Redevances aéronautiques | 16 487 | 17 280 | 17 151 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | - | 8 328 | 8 695 |
| Recettes commerciales | 11 427 | 12 864 | 12 759 |
| Recettes de navigation aérienne | 30 009 | 29 663 | 28 926 |
| Total des recettes | 57 923 | 68 135 | 67 530 |

Si l'on soustrait le total des coûts du total des recettes, on obtient l'estimation du surplus économique généré par les infrastructures aéronautiques. Des estimations ont été établies pour chaque année, en utilisant à la fois les taux de 5 % et de 10 % du coût du capital. Les estimations sont illustrées au tableau 102.

Tableau 102 – Total du surplus économique des infrastructures en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 57 923 | 68 135 | 67 530 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 59 509 | 65 093 | 67 519 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 67 920 | 73 451 | 76 690 |
| Surplus économique - 5 % | -1 586 | 3 042 | 11 |
| Surplus économique - 10 % | -9 997 | -5 316 | -9 159 |

Un surplus économique est estimé en 2001 et 2002, en utilisant l'hypothèse d'un taux de 5 % du coût du capital. Dans tous les autres scénarios, on estime des pertes économiques.

Les estimations relatives au surplus économique sont divisées par passager embarqué pour donner une estimation du surplus par passager. Ces résultats sont illustrés au tableau 103.

Tableau 103 – Surplus économique des infrastructures en Nouvelle-Écosse par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Coût du capital - 5 % | -0,64 | 1,22 | 0,00 |
| Coût du capital - 10 % | -4,01 | -2,13 | -3,68 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 104 à 106 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 104 – Coûts des services gouvernementaux en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|--------|
| ACSTA | 0 | 2 826 | 12 294 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 1 401 | 1 657 | 1 657 |
| Amortissement | 762 | 836 | 879 |
| Coût du capital - 5 % | 698 | 725 | 740 |
| Coût du capital - 10 % | 1 397 | 1 451 | 1 480 |
| Total - 5 % | 2 862 | 6 044 | 15 571 |
| Total - 10 % | 3 560 | 6 769 | 16 311 |

Tableau 105 – Recettes publiques en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|--------|
| DSPTA | 0 | 0 | 10 566 |
| Aviation civile et autres entités | 849 | 1 043 | 1 064 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 3 684 | 3 397 | 3 414 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 1 784 | 1 620 | 1 591 |
| Total | 6 316 | 6 060 | 16 635 |

Tableau 106 – Surplus économique des services gouvernementaux en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|-------|-------|--------|
| Recettes | 6 316 | 6 060 | 16 635 |
| Coûts à 5 % du CC | 2 862 | 6 044 | 15 571 |
| Coûts à 10 % du CC | 3 560 | 6 769 | 16 311 |
| Surplus à 5 % du CC | 3 455 | 16 | 1 064 |
| Surplus à 10 % du CC | 2 757 | -710 | 324 |

Les coûts des transporteurs aériens ont également été alloués à chaque province selon sa part du trafic de passagers embarqués. Ces coûts sont illustrés au tableau 107 de même que les coûts des infrastructures. Des rajustements ont été opérés pour n'indiquer que les coûts pour les utilisateurs finals.

Tableau 107 – Total des coûts aéronautiques en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 416 903 | 417 380 | 409 750 |
| Amortissement | 45 149 | 45 071 | 39 297 |
| Coût du capital - 5 % | 23 854 | 21 205 | 19 534 |
| Coût du capital - 10 % | 47 708 | 42 409 | 39 067 |
| Locations d'aéronefs | 42 801 | 42 214 | 37 461 |
| Total des coûts - 5 % | 528 706 | 525 869 | 506 042 |
| Total des coûts - 10 % | 552 560 | 547 074 | 525 576 |

Les recettes des transporteurs aériens ont également été réparties selon le trafic passagers et ajoutées aux recettes des infrastructures afin d'obtenir les recettes

estimations totales de l'aviation. Si l'on soustrait le total des coûts du total des recettes, on obtient les estimations du surplus économique global de l'aviation dans la province. Le tableau 108 présente ces résultats en utilisant le taux de 5 % du coût du capital, alors que le tableau 109 présente ces mêmes résultats en utilisant le taux de 10 %.

Tableau 108 – Surplus économique total de l'aéronautique en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|------------------------------|---------|---------|---------|
| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 505 187 | 481 843 | 479 867 |
| Total des coûts | 528 706 | 525 869 | 506 042 |
| Surplus économique | -23 519 | -44 026 | -26 175 |

Tableau 109 – Surplus économique total de l'aéronautique en Nouvelle-Écosse (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 505 187 | 481 843 | 479 867 |
| Total des coûts | 552 560 | 547 074 | 525 576 |
| Surplus économique | -47 373 | -65 230 | -45 709 |

Une perte économique est prévue chaque année, quel que soit le taux du coût du capital utilisé. Le recul des résultats des transporteurs aériens en 2001 est responsable de la plus grosse perte économique enregistrée cette année-là.

4.9 ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD

Les infrastructures aéronautiques de l'Î.-P.-É. englobent un aéroport du RNA de même que les montants alloués à même les actifs nationaux de navigation et de sûreté. En l'occurrence, aucune donnée sur le trafic n'a été trouvée au sujet des aéroports en dehors de l'aéroport du RNA (Charlottetown), de sorte qu'aucune allocation n'a été faite à partir de la catégorie des autres aéroports. La valeur actualisée nette des infrastructures, de même que les actifs alloués des transporteurs aériens, sont présentés au tableau 110.

Tableau 110 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 36 234 | 38 240 | 37 513 |
| Actifs de navigation aérienne | 1 783 | 1 663 | 1 662 |
| Total des infrastructures | 38 016 | 39 903 | 39 176 |
| Actifs des transporteurs aériens | 18 089 | 15 029 | 12 100 |
| Total des actifs | 56 105 | 54 933 | 51 276 |

La part du trafic national embarqué de l'Î.-P.-É. s'est chiffrée à environ 0,19 %. C'est ce chiffre qui a servi à effectuer les allocations.

Les coûts annuels des infrastructures sont résumés au tableau 111.

Tableau 111 – Totalité des coûts des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 3 859 | 3 876 | 4 207 |
| Amortissement | 2 453 | 2 772 | 2 910 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 1 895 | 1 989 | 1 953 |
| 10 % | 3 789 | 3 978 | 3 905 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 8 206 | 8 636 | 9 070 |
| 10 % | 10 101 | 10 625 | 11 022 |

Le total des recettes des infrastructures est résumé au tableau 112.

Tableau 112 – Total des recettes des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-------|-------|-------|
| Redevances aéronautiques | 1 169 | 1 313 | 1 153 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | - | 791 | 738 |
| Recettes commerciales | 792 | 845 | 966 |
| Recettes de navigation aérienne | 1 770 | 1 749 | 1 706 |
| Total des recettes | 3 730 | 4 699 | 4 562 |

Pour avoir une mesure du surplus économique généré par les infrastructures aéronautiques, on soustrait le total des coûts du total des recettes des infrastructures. Ces estimations sont illustrées au tableau 113.

Tableau 113 – Total du surplus économique des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 3 730 | 4 699 | 4 562 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 8 206 | 8 636 | 9 070 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 10 101 | 10 625 | 11 022 |
| Surplus économique - 5 % | -4 476 | -3 937 | -4 508 |
| Surplus économique - 10 % | -6 370 | -5 926 | -6 460 |

Une perte économique est estimée pour les trois années, quel que soit le taux du coût du capital qu'on utilise. Contrairement aux résultats des totaux nationaux, la perte économique est en fait moins élevée en 2001 qu'elle l'était l'année d'avant. Cela s'explique par la hausse appréciable des recettes résultant de la mise en place des FAA à Charlottetown en 2001, alors que de nombreux autres aéroports avaient déjà adopté les FAA avant 2001.

Si l'on divise les résultats du tableau 113 par le nombre de passagers embarqués, on obtient le surplus économique par passager. Ces résultats sont résumés au tableau 114.

Tableau 114 – Surplus économique des infrastructures à l'Île-du-Prince-Édouard par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -30,48 | -26,81 | -30,69 |
| Coût du capital - 10 % | -43,38 | -40,35 | -43,99 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 115 à 117 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 115 – Coûts des services gouvernementaux à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|
| ACSTA | 0 | 167 | 725 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 83 | 98 | 98 |
| Amortissement | 10 | 12 | 12 |
| Coût du capital - 5 % | 6 | 6 | 6 |
| Coût du capital - 10 % | 13 | 12 | 12 |
| Total - 5 % | 99 | 282 | 841 |
| Total - 10 % | 105 | 289 | 847 |

Tableau 116 – Recettes publiques à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|
| DSPTA | 0 | 0 | 623 |
| Aviation civile et autres entités | 50 | 62 | 63 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 152 | 144 | 144 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 28 | 27 | 26 |
| Total | 230 | 233 | 855 |

Tableau 117 – Recettes publiques à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|------|------|------|
| Recettes | 230 | 233 | 855 |
| Coûts à 5 % du CC | 99 | 282 | 841 |
| Coûts à 10 % du CC | 105 | 289 | 847 |
| Surplus à 5 % du CC | 131 | -50 | 14 |
| Surplus à 10 % du CC | 125 | -56 | 8 |

Outre les coûts des infrastructures, les coûts des transporteurs aériens ont également été attribués à chaque province. Si l'on additionne ces coûts aux coûts des infrastructures, on obtient une estimation de l'ensemble des coûts aéronautiques dans la province. Ces estimations sont illustrées au tableau 118.

Tableau 118 – Total des coûts aéronautiques à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 25 986 | 25 616 | 25 598 |
| Amortissement | 4 508 | 4 789 | 4 546 |
| Coût du capital - 5 % | 2 805 | 2 747 | 2 564 |
| Coût du capital - 10 % | 5 611 | 5 493 | 5 128 |
| Locations d'aéronefs | 2 524 | 2 490 | 2 209 |
| Total des coûts - 5 % | 35 824 | 35 642 | 34 917 |
| Total des coûts - 10 % | 38 629 | 38 388 | 37 480 |

Les recettes des transporteurs aériens ont également été attribuées à chaque province, selon la part du trafic total de passagers embarqués. Si l'on combine cela aux recettes des infrastructures, on obtient une estimation de l'ensemble des recettes aéronautiques et, avec le total des coûts, une estimation du surplus économique. Des rajustements ont été opérés dans les recettes et les dépenses pour éviter toute double comptabilisation (afin de refléter les totaux des recettes provenant des utilisateurs finals et des coûts encourus par ces mêmes utilisateurs). L'estimation du surplus économique est indiquée aux tableaux 119 et 120, en utilisant les deux hypothèses de taux de 5 % et de 10 % du coût du capital.

Tableau 119 – Surplus économique total de l'aéronautique à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|---------------------------|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 29 912 | 28 804 | 28 739 |
| Total des coûts | 35 824 | 35 642 | 34 917 |
| Surplus économique | -5 912 | -6 838 | -6 178 |

Tableau 120 – Surplus économique total de l'aéronautique à l'Île-du-Prince-Édouard (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|---------------------------|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 29 912 | 28 804 | 28 739 |
| Total des coûts | 38 629 | 38 388 | 37 480 |
| Surplus économique | -8 717 | -9 585 | -8 742 |

Contrairement au scénario des seules infrastructures, la perte économique est en réalité plus importante en 2001. Cela est attribuable au fait que les résultats des transporteurs aériens ont accusé un repli entre 2000 et 2001.

4.10 TERRE-NEUVE-ET-LABRADOR

Au nombre des infrastructures aéronautiques de Terre-Neuve-et-Labrador, il faut mentionner deux aéroports du RNA, ceux de St. John's et de Gander, de même que les totaux alloués à même les actifs de navigation et d'autres aéroports. Les estimations actuelles de la valeur des terrains à Gander semblent beaucoup trop élevées et seront révisées pour la prochaine version. Le tableau 121 illustre les estimations sur la valeur actualisée nette des infrastructures, de même que les totaux alloués à même les actifs des transporteurs aériens.

Tableau 121 – Ensemble des actifs aéronautiques nets de Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 276 083 | 278 420 | 333 691 |
| Actifs de navigation aérienne | 10 708 | 9 989 | 9 986 |
| Total des infrastructures | 286 791 | 288 410 | 343 676 |
| Actifs des transporteurs aériens | 108 650 | 90 274 | 72 679 |
| Total des actifs | 395 440 | 378 683 | 416 356 |

La part du trafic national de la province s'est chiffrée à environ 1,2 %. C'est ce chiffre qui a été utilisé pour allouer les totaux au titre des actifs de navigation et d'autres actifs à la province.

Les coûts annuels des infrastructures englobent les charges d'exploitation de même que les estimations relatives à l'amortissement et au coût du capital. Ces estimations sont illustrées au tableau 122.

Tableau 122 – Totalité des coûts des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 22 913 | 24 853 | 24 780 |
| Amortissement | 12 666 | 13 042 | 14 453 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 14 302 | 14 383 | 17 147 |
| 10 % | 28 603 | 28 767 | 34 293 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 49 881 | 52 279 | 56 380 |
| 10 % | 64 183 | 66 662 | 73 527 |

Le tableau 123 illustre les recettes qui se rattachent aux infrastructures aéronautiques.

Tableau 123 – Total des recettes des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Redevances aéronautiques | 10 394 | 10 925 | 9 824 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | 3 960 | 3 783 | 4 043 |
| Recettes commerciales | 5 485 | 6 475 | 6 927 |
| Recettes de navigation aérienne | 10 630 | 10 508 | 10 247 |
| Total des recettes | 30 469 | 31 691 | 31 041 |

On a combiné les résultats des tableaux 122 et 123 pour obtenir une estimation du surplus économique ou de la différence entre le total des coûts et le total des recettes. Un déficit économique est estimé chacune des trois années, quel que soit le taux du coût du capital utilisé (5 % ou 10 %). Ces estimations sont illustrées au tableau 124.

Tableau 124 – Total du surplus économique des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 30 469 | 31 691 | 31 041 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 49 881 | 52 279 | 56 380 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 64 183 | 66 662 | 73 527 |
| Surplus économique - 5 % | -19 412 | -20 588 | -25 340 |
| Surplus économique - 10 % | -33 714 | -34 972 | -42 486 |

Les résultats du tableau 124 sont également donnés par passager (embarqué). Le tableau 125 résume ces résultats.

Tableau 125 – Surplus économique des infrastructures à Terre-Neuve-et-Labrador par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -22,01 | -23,34 | -28,73 |
| Coût du capital - 10 % | -38,22 | -39,65 | -48,17 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 126 à 128 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 126 – Coûts des services gouvernementaux à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| ACSTA | 0 | 1 001 | 4 355 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 496 | 587 | 587 |
| Amortissement | 1 409 | 1 522 | 1 621 |
| Coût du capital - 5 % | 1 387 | 1 453 | 1 487 |
| Coût du capital - 10 % | 2 775 | 2 905 | 2 973 |
| Total - 5 % | 3 293 | 4 562 | 8 050 |
| Total - 10 % | 4 680 | 6 015 | 9 536 |

Tableau 127 – Recettes publiques à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| DSPTA | 0 | 0 | 3 743 |
| Aviation civile et autres entités | 301 | 369 | 377 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 2 900 | 3 365 | 3 648 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 1 899 | 1 894 | 1 686 |
| Total | 5 100 | 5 629 | 9 455 |

Tableau 128 – Surplus économique des services gouvernementaux à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| Recettes | 5 100 | 5 629 | 9 455 |
| Coûts à 5 % du CC | 3 293 | 4 562 | 8 050 |
| Coûts à 10 % du CC | 4 680 | 6 015 | 9 536 |
| Surplus à 5 % du CC | 1 807 | 1 067 | 1 405 |
| Surplus à 10 % du CC | 420 | -386 | -81 |

Les coûts des transporteurs aériens ont été alloués à chaque province selon sa part du trafic. Ces coûts ont été ajoutés aux coûts des infrastructures pour estimer le total des coûts aéronautiques de la province. Le tableau 129 illustre les résultats.

Tableau 129 – Total des coûts aéronautiques à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|---------|---------|---------|
| Charges d'exploitation | 148 729 | 148 170 | 146 042 |
| Amortissement | 25 009 | 25 159 | 24 281 |
| Coût du capital - 5 % | 19 772 | 18 934 | 20 818 |
| Coût du capital - 10 % | 39 544 | 37 868 | 41 636 |
| Locations d'aéronefs | 15 162 | 14 954 | 13 270 |
| Total des coûts - 5 % | 208 672 | 207 217 | 204 411 |
| Total des coûts - 10 % | 228 444 | 226 151 | 225 229 |

Les recettes des transporteurs aériens ont également été allouées aux provinces selon leur part du trafic passagers. Des rajustements ont été opérés dans les recettes et les

dépenses pour éviter de comptabiliser les recettes entre fournisseurs de services aériens (p. ex. paiements versés par les transporteurs aériens aux aéroports). Le total des coûts a ensuite été soustrait du total des recettes pour estimer le surplus économique de l'industrie. Ces résultats sont illustrés aux tableaux 130 et 131, en utilisant respectivement les taux de 5 % et de 10 % du coût du capital.

Tableau 130 – Surplus économique total de l'aéronautique à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 184 353 | 173 438 | 173 357 |
| Total des coûts | 208 672 | 207 217 | 204 411 |
| Surplus économique | -24 319 | -33 779 | -31 054 |

Tableau 131 – Surplus économique total de l'aéronautique à Terre-Neuve-et-Labrador (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|---------|---------|---------|
| Total des revenus | 184 353 | 173 438 | 173 357 |
| Total des coûts | 228 444 | 226 151 | 225 229 |
| Surplus économique | -44 091 | -52 713 | -51 872 |

Le fait d'inclure les coûts et les recettes des transporteurs aériens a pour effet d'accroître les pertes économiques essuyées durant chaque période. Toutefois, la perte est plus importante en 2001 qu'en 2002, en raison des difficultés éprouvées par les transporteurs aériens, en particulier en 2001.

4.11 YUKON

Les infrastructures aéronautiques du Yukon comprennent un aéroport du RNA, celui de Whitehorse, de même que les montants alloués à même les actifs de navigation et d'autres actifs aéroportuaires. Toutefois, faute de données suffisantes pour établir des estimations du capital social au sujet de l'aéroport de Whitehorse, on a établi les estimations au moyen des méthodes de répartition. Faute de données au sujet des trois territoires, les estimations sont nettement moins précises que les totaux nationaux. Les estimations relatives aux infrastructures aéronautiques du Yukon, de même que les chiffres alloués des transporteurs aériens, sont illustrés au tableau 132.

Tableau 132 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 21 291 | 22 325 | 22 855 |
| Actifs de navigation aérienne | 1 727 | 1 611 | 1 610 |
| Total des infrastructures | 23 017 | 23 936 | 24 465 |
| Actifs des transporteurs aériens | 17 519 | 14 556 | 11 719 |
| Total des actifs | 40 537 | 38 492 | 36 185 |

La part du trafic national de passagers embarqués du Yukon s'est chiffrée à environ 0,26 %. C'est ce chiffre qui a été utilisé pour effectuer les allocations à même les totaux nationaux au Yukon.

Parmi les coûts annuels des infrastructures, il y a les charges d'exploitation de même que les montants estimatifs au titre de l'amortissement et du coût du capital. Les coûts annuels estimatifs sont illustrés au tableau 133.

Tableau 133 – Totalité des coûts des infrastructures au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|-------|-------|
| Charges d'exploitation | 3 471 | 3 808 | 3 935 |
| Amortissement | 1 299 | 1 365 | 1 436 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 1 145 | 1 191 | 1 217 |
| 10 % | 2 290 | 2 382 | 2 435 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 5 915 | 6 364 | 6 588 |
| 10 % | 7 060 | 7 555 | 7 805 |

Les recettes des infrastructures aéronautiques englobent les redevances aéronautiques, les recettes commerciales, les redevances de navigation et les frais de sûreté. Étant donné que les recettes ont été estimées exclusivement à partir des totaux nationaux alloués, les recettes aéroportuaires sont arbitrairement divisées à parts égales entre les redevances aéronautiques et les recettes commerciales (ce qui correspond en gros à la tendance relative aux aéroports nationaux). Ces estimations sont illustrées au tableau 134.

Tableau 134 – Total des recettes des infrastructures au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-------|-------|-------|
| Redevances aéronautiques | 1 149 | 1 267 | 1 337 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | - | - | - |
| Recettes commerciales | 1 149 | 1 267 | 1 337 |
| Recettes de navigation aérienne | 1 714 | 1 694 | 1 652 |
| Total des recettes | 4 011 | 4 228 | 4 325 |

Si l'on soustrait le total des coûts du total des recettes, on obtient une estimation du surplus économique total des infrastructures. Comme nous l'avons déjà mentionné, les estimations relatives aux territoires sont particulièrement ardues. Il n'en reste pas moins que les estimations du surplus économique sont présentées au tableau 135.

Tableau 135 – Total du surplus économique des infrastructures au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 4 011 | 4 228 | 4 325 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 5 915 | 6 364 | 6 588 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 7 060 | 7 555 | 7 805 |
| Surplus économique - 5 % | -1 904 | -2 136 | -2 263 |
| Surplus économique - 10 % | -3 049 | -3 327 | -3 480 |

On estime une perte économique chaque année, peu importe que l'on utilise le taux de 5 % ou de 10 % du coût du capital.

En plus d'estimer le surplus économique total, ces chiffres sont indiqués par passager embarqué. Le tableau 136 présente ces résultats.

Tableau 136 – Surplus économique des infrastructures au Yukon par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -13,39 | -15,02 | -15,91 |
| Coût du capital - 10 % | -21,44 | -23,39 | -24,47 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 137 à 139 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 137 – Coûts des services gouvernementaux au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| ACSTA | 0 | 161 | 702 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 80 | 95 | 95 |
| Amortissement | 1 068 | 1 149 | 1 227 |
| Coût du capital - 5 % | 1 065 | 1 116 | 1 143 |
| Coût du capital - 10 % | 2 129 | 2 233 | 2 286 |
| Total - 5 % | 2 212 | 2 522 | 3 167 |
| Total - 10 % | 3 277 | 3 638 | 4 310 |

Tableau 138 – Recettes publiques au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|------|
| DSPTA | 0 | 0 | 604 |
| Aviation civile et autres entités | 48 | 60 | 61 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 422 | 287 | 279 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 0 | 0 | 0 |
| Total | 470 | 346 | 944 |

Tableau 139 – Surplus économique des services gouvernementaux au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Recettes | 470 | 346 | 944 |
| Coûts à 5 % du CC | 2 212 | 2 522 | 3 167 |
| Coûts à 10 % du CC | 3 277 | 3 638 | 4 310 |
| Surplus à 5 % du CC | -1 742 | -2 176 | -2 223 |
| Surplus à 10 % du CC | -2 806 | -3 292 | -3 366 |

Les coûts et les revenus des transporteurs aériens ont également été alloués à même les totaux nationaux selon la part du trafic du Yukon. Les coûts des transporteurs aériens ont été ajoutés aux coûts des infrastructures pour estimer le total des coûts aéronautiques. Ces estimations sont illustrées au tableau 140.

Tableau 140 – Total des coûts aéronautiques au Yukon (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 24 639 | 24 749 | 24 317 |
| Amortissement | 3 289 | 3 319 | 3 020 |
| Coût du capital - 5 % | 2 027 | 1 925 | 1 809 |
| Coût du capital - 10 % | 4 054 | 3 849 | 3 618 |
| Locations d'aéronefs | 2 445 | 2 411 | 2 140 |
| Total des coûts - 5 % | 32 400 | 32 404 | 31 286 |
| Total des coûts - 10 % | 34 426 | 34 328 | 33 096 |

Pour obtenir une estimation du total du surplus économique de l'industrie, le total des coûts a été soustrait du total des recettes. Les recettes réparties des transporteurs aériens ont été ajoutées aux recettes des infrastructures avant d'établir cette estimation.

Les chiffres relatifs au surplus économique estimatif sont illustrés aux tableaux 141 et 142, en utilisant les deux hypothèses de taux de 5 % et de 10 % du coût du capital.

Tableau 141 – Surplus économique total de l'aéronautique au Yukon (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 29 352 | 27 579 | 27 521 |
| Total des coûts | 32 400 | 32 404 | 31 286 |
| Surplus économique | -3 048 | -4 824 | -3 765 |

Tableau 142 – Surplus économique total de l'aéronautique au Yukon (en milliers de dollars courants)

| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
|------------------------|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 29 352 | 27 579 | 27 521 |
| Total des coûts | 34 426 | 34 328 | 33 096 |
| Surplus économique | -5 074 | -6 749 | -5 575 |

En raison du déficit économique estimatif parmi les transporteurs aériens chacune des trois années, un déficit économique estimatif demeure lorsque l'on tient compte de l'industrie dans son ensemble.

4.12 TERRITOIRES DU NORD-OUEST

Les infrastructures aéronautiques des Territoires du Nord-Ouest comprennent un aéroport du RNA, celui de Yellowknife, de même que les montants alloués à même les actifs de navigation et d'autres actifs aéroportuaires. Toutefois, faute de données, on n'a pas réussi à calculer la valeur actualisée nette du capital social de l'aéroport de Yellowknife. De ce fait, tous les totaux aéroportuaires ici sont alloués à même les totaux nationaux selon la part du trafic des T.N.-O. et sont donc des estimations plus brutes que les autres totaux provinciaux. La valeur actualisée nette estimative des infrastructures, de même que les totaux alloués à même les actifs des transporteurs aériens, sont illustrés au tableau 143.

Tableau 143 – Ensemble des actifs aéronautiques nets des Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 46 349 | 48 601 | 49 755 |
| Actifs de navigation aérienne | 3 759 | 3 507 | 3 505 |
| Total des infrastructures | 50 108 | 52 108 | 53 261 |
| Actifs des transporteurs aériens | 38 139 | 31 689 | 25 513 |
| Total des actifs | 88 247 | 83 796 | 78 773 |

La part du trafic national de passagers embarqués des T.N.-O. s'est chiffrée à environ 0,34 %. Ce pourcentage a servi à opérer les allocations à même les totaux nationaux.

Les coûts annuels des infrastructures englobent les charges d'exploitation et les coûts d'investissement, qui comprennent les estimations de l'amortissement et du coût du capital (selon les hypothèses de taux de 5 % et 10 %). Ces estimations sont illustrées au tableau 144.

Tableau 144 – Totalité des coûts des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 7 557 | 8 291 | 8 567 |
| Amortissement | 2 828 | 2 971 | 3 126 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 2 492 | 2 592 | 2 650 |
| 10 % | 4 984 | 5 185 | 5 300 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 12 877 | 13 855 | 14 342 |
| 10 % | 15 369 | 16 447 | 16 992 |

Les recettes provenant des infrastructures aéronautiques englobent les redevances aéroportuaires et aéronautiques et les recettes commerciales, les redevances de NAV CANADA et les frais de sûreté. Les redevances aéronautiques et les recettes commerciales sont égales ici car elles proviennent d'une seule estimation des recettes aéroportuaires globales (qui ont été réparties équitablement entre les recettes

aéronautiques et les recettes commerciales). Les recettes estimatives sont illustrées au tableau 145.

Tableau 145 – Total des recettes des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-------|-------|-------|
| Redevances aéronautiques | 2 500 | 2 758 | 2 910 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | - | - | - |
| Recettes commerciales | 2 500 | 2 758 | 2 910 |
| Recettes de navigation aérienne | 3 732 | 3 689 | 3 597 |
| Total des recettes | 8 732 | 9 205 | 9 416 |

Pour estimer le surplus économique des infrastructures, on a soustrait le total des coûts du total des recettes. Les estimations du surplus économique sont illustrées au tableau 146.

Tableau 146 – Total du surplus économique des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 8 732 | 9 205 | 9 416 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 12 877 | 13 855 | 14 342 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 15 369 | 16 447 | 16 992 |
| Surplus économique - 5 % | -4 145 | -4 650 | -4 926 |
| Surplus économique - 10 % | -6 637 | -7 242 | -7 576 |

Il y a un déficit économique estimatif chacune des trois années, peu importe que l'on utilise le taux de 5 % ou de 10 % du coût du capital.

Le surplus économique est divisé par le nombre total de passagers embarqués pour avoir une estimation du surplus des infrastructures par passager. Le tableau 147 résume ces résultats.

Tableau 147 – Surplus économique des infrastructures dans les Territoires du Nord-Ouest par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -13,39 | -15,02 | -15,91 |
| Coût du capital - 10 % | -21,44 | -23,39 | -24,47 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 148 à 150 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 148 – Coûts des services gouvernementaux dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| ACSTA | 0 | 351 | 1 529 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 174 | 206 | 206 |
| Amortissement | 2 324 | 2 502 | 2 672 |
| Coût du capital - 5 % | 2 317 | 2 430 | 2 488 |
| Coût du capital - 10 % | 4 635 | 4 860 | 4 976 |
| Total - 5 % | 4 816 | 5 490 | 6 894 |
| Total - 10 % | 7 133 | 7 920 | 9 382 |

Tableau 149 – Recettes publiques dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| DSPTA | 0 | 0 | 1 314 |
| Aviation civile et autres entités | 106 | 130 | 132 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 1 710 | 1 852 | 2 890 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 3 252 | 1 894 | 1 686 |
| Total | 5 067 | 3 876 | 6 022 |

Tableau 150 – Surplus économique des services gouvernementaux dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Recettes | 5 067 | 3 876 | 6 022 |
| Coûts à 5 % du CC | 4 816 | 5 490 | 6 894 |
| Coûts à 10 % du CC | 7 133 | 7 920 | 9 382 |
| Surplus à 5 % du CC | 251 | -1 613 | -872 |
| Surplus à 10 % du CC | -2 066 | -4 044 | -3 360 |

Les coûts et les revenus des transporteurs aériens ont également été alloués à chaque province et territoire. Le tableau 151 ajoute les coûts des transporteurs aériens aux coûts des infrastructures pour donner une estimation du total des coûts aéronautiques. À l'instar des totaux nationaux, on n'a comptabilisé que les coûts pour les utilisateurs finals, pour éviter toute double comptabilisation.

Tableau 151 – Total des coûts aéronautiques dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 49 594 | 50 756 | 48 969 |
| Amortissement | 7 161 | 7 225 | 6 575 |
| Coût du capital - 5 % | 4 412 | 4 190 | 3 939 |
| Coût du capital - 10 % | 8 825 | 8 380 | 7 877 |
| Locations d'aéronefs | 5 322 | 5 249 | 4 658 |
| Total des coûts - 5 % | 66 490 | 67 419 | 64 141 |
| Total des coûts - 10 % | 70 902 | 71 609 | 68 080 |

Pour mesurer le surplus économique estimatif découlant de l'ensemble de l'industrie, on a soustrait le total des coûts du total des recettes. Pour cela, on a utilisé les taux de 5 % et de 10 % du coût du capital. Les tableaux 152 et 153 présentent les résultats.

Tableau 152 – Surplus économique total de l'aéronautique dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 63 898 | 60 039 | 59 912 |
| Total des coûts | 66 490 | 67 419 | 64 141 |
| Surplus économique | -2 591 | -7 380 | -4 229 |

Tableau 153 – Surplus économique total de l'aéronautique dans les Territoires du Nord-Ouest (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|-------------------------------|--------|---------|--------|
| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 63 898 | 60 039 | 59 912 |
| Total des coûts | 70 902 | 71 609 | 68 080 |
| Surplus économique | -7 004 | -11 570 | -8 167 |

Les pertes économiques essuyées par les transporteurs aériens aboutissent aux pertes estimatives les trois années, peu importe le taux du coût du capital que l'on utilise.

4.13 NUNAVUT

Les infrastructures aéronautiques du Nunavut englobent les montants alloués à même les totaux des actifs de navigation et d'autres actifs aéroportuaires nationaux. Étant donné qu'il n'y a pas d'aéroport du RNA au Nunavut, tous les chiffres ici sont des allocations à même les totaux nationaux qui reposent sur la part du trafic des passagers embarqués du Nunavut. La valeur actualisée nette des infrastructures, de même que les actifs alloués des transporteurs aériens, sont illustrés au tableau 154.

Tableau 154 – Ensemble des actifs aéronautiques nets du Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Actifs aéroportuaires et autres | 28 685 | 30 078 | 30 793 |
| Actifs de navigation aérienne | 2 326 | 2 170 | 2 169 |
| Total des infrastructures | 31 011 | 32 248 | 32 962 |
| Actifs des transporteurs aériens | 23 604 | 19 612 | 15 789 |
| Total des actifs | 54 615 | 51 860 | 48 751 |

La part du trafic national des passagers embarqués du Nunavut s'est chiffrée à environ 0,25 %. C'est le pourcentage dont on s'est servi pour allouer les montants à même les totaux nationaux.

Les coûts annuels des infrastructures englobent les charges d'exploitation plus l'amortissement plus le coût du capital. Le tableau 155 présente ces estimations, en utilisant à la fois les taux de 5 % et de 10 % du coût du capital.

Tableau 155 – Totalité des coûts des infrastructures au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|-------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 4 677 | 5 131 | 5 302 |
| Amortissement | 1 750 | 1 839 | 1 934 |
| Coût du capital | | | |
| 5 % | 1 542 | 1 604 | 1 640 |
| 10 % | 3 085 | 3 209 | 3 280 |
| Total des coûts | | | |
| 5 % | 7 970 | 8 574 | 8 876 |
| 10 % | 9 512 | 10 179 | 10 516 |

Le tableau 156 présente les chiffres relatifs aux recettes au cours des trois ans.

Tableau 156 – Total des recettes des infrastructures au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|-------|-------|-------|
| Redevances aéronautiques | 1 547 | 1 707 | 1 801 |
| Frais d'améliorations aéroportuaires | - | - | - |
| Recettes commerciales | 1 547 | 1 707 | 1 801 |
| Recettes de navigation aérienne | 2 309 | 2 283 | 2 226 |
| Total des recettes | 5 404 | 5 697 | 5 827 |

Les redevances aéronautiques et les recettes commerciales sont identiques, car on les a estimées à partir de l'estimation des recettes aéroportuaires totales (dont 50 % ont été allouées aux redevances aéronautiques et 50 % aux recettes commerciales). Signalons qu'étant donné que ces totaux ne comprennent que les chiffres alloués à même les totaux nationaux (au lieu des résultats financiers propres aux aéroports du RNA comme dans les autres données provinciales), ces estimations sont moins précises que les autres.

Cela étant dit, le tableau 157 illustre le surplus économique estimatif des infrastructures, qui est l'écart entre le total des coûts et le total des recettes.

Tableau 157 – Total du surplus économique des infrastructures au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|---|--------|--------|--------|
| Total des revenus | 5 404 | 5 697 | 5 827 |
| Total des coûts - Coût du capital à 5 % | 7 970 | 8 574 | 8 876 |
| Total des coûts - Coût du capital à 10 % | 9 512 | 10 179 | 10 516 |
| Surplus économique - 5 % | -2 565 | -2 878 | -3 049 |
| Surplus économique - 10 % | -4 108 | -4 482 | -4 689 |

Une perte économique est estimée les trois années. Étant donné que les totaux sont exclusivement alloués à même les estimations nationales, à l'instar des totaux relatifs aux autres territoires, les résultats sont analogues.

Le tableau 158 présente les résultats du surplus économique par passager embarqué.

Tableau 158 – Surplus économique des infrastructures au Nunavut par passager (en \$)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | -13,39 | -15,02 | -15,91 |
| Coût du capital - 10 % | -21,44 | -23,39 | -24,47 |

Si les coûts de l'ACSTA et du groupe de l'Aviation civile sont présentés, c'est pour tenir compte des services gouvernementaux. De plus, la partie des coûts du capital des aéroports hors RNA défrayés par les gouvernements par le biais de subventions et contributions est également comprise ici. Les recettes publiques proviennent essentiellement des taxes sur le carburant et des frais de sûreté aérienne. Les tableaux 159

à 161 présentent ces résultats pour l'ensemble du gouvernement. Les coûts et les revenus par ordre de gouvernement seront calculés pour la version qui suivra.

Tableau 159 – Coûts des services gouvernementaux au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|-------|-------|-------|
| ACSTA | 0 | 217 | 946 |
| Aviation civile et autres entités | | | |
| Charges d'exploitation | 108 | 128 | 128 |
| Amortissement | 1 438 | 1 549 | 1 653 |
| Coût du capital - 5 % | 1 434 | 1 504 | 1 540 |
| Coût du capital - 10 % | 2 868 | 3 008 | 3 079 |
| Total - 5 % | 2 980 | 3 397 | 4 267 |
| Total - 10 % | 4 415 | 4 901 | 5 806 |

Tableau 160 – Recettes publiques au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|--|------|------|-------|
| DSPTA | 0 | 0 | 813 |
| Aviation civile et autres entités | 65 | 80 | 82 |
| Taxes fédérales sur le carburant | 475 | 522 | 516 |
| Taxes provinciales sur le carburant | 0 | 0 | 0 |
| Total | 540 | 602 | 1 411 |

Tableau 161 – Surplus économique des services gouvernementaux au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-----------------------------|--------|--------|--------|
| Recettes | 540 | 602 | 1 411 |
| Coûts à 5 % du CC | 2 980 | 3 397 | 4 267 |
| Coûts à 10 % du CC | 4 415 | 4 901 | 5 806 |
| Surplus à 5 % du CC | -2 440 | -2 795 | -2 856 |
| Surplus à 10 % du CC | -3 874 | -4 299 | -4 395 |

Les coûts et les revenus des transporteurs aériens ont également été alloués au Nunavut selon sa part du trafic. Les coûts alloués sont illustrés avec les coûts des infrastructures au tableau 162, afin de présenter le total des coûts aéronautiques. Des rajustements ont été opérés pour n'indiquer que les coûts pour l'utilisateur final (et éviter toute double comptabilisation).

Tableau 162 – Total des coûts aéronautiques au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | 2000 | 2001 | 2002 |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Charges d'exploitation | 33 288 | 33 208 | 32 622 |
| Amortissement | 4 432 | 4 471 | 4 069 |
| Coût du capital - 5 % | 2 731 | 2 593 | 2 438 |
| Coût du capital - 10 % | 5 461 | 5 186 | 4 875 |
| Locations d'aéronefs | 3 294 | 3 249 | 2 883 |
| Total des coûts - 5 % | 43 745 | 43 521 | 42 012 |
| Total des coûts - 10 % | 46 475 | 46 114 | 44 449 |

On a soustrait ces coûts du total des recettes pour estimer le surplus économique de l'industrie. Les recettes ont également été rajustées pour éviter toute double comptabilisation. Les tableaux 163 et 164 présentent les résultats, en utilisant respectivement les taux de 5 % et de 10 % du coût du capital.

Tableau 163 – Surplus économique total de l'aéronautique au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 5 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 39 546 | 37 157 | 37 079 |
| Total des coûts | 43 745 | 43 521 | 42 012 |
| Surplus économique | -4 199 | -6 364 | -4 933 |

Tableau 164 – Surplus économique total de l'aéronautique au Nunavut (en milliers de dollars courants)

| | | | |
|-------------------------------|--------|--------|--------|
| Coût du capital - 10 % | 2000 | 2001 | 2002 |
| Total des revenus | 39 546 | 37 157 | 37 079 |
| Total des coûts | 46 475 | 46 114 | 44 449 |
| Surplus économique | -6 930 | -8 957 | -7 371 |

Quelle que soit l'année ou l'hypothèse relative au coût du capital, on estime une perte économique. Cela est dû au fait que les résultats nationaux des transporteurs aériens reflètent également les pertes économiques essuyées les trois années.