

The background of the entire slide is an aerial photograph of a Canadian landscape. It features rolling green hills, a large blue lake, and a dense forest. In the sky, there are four aircraft: a yellow and red twin-engine turboprop on the left, a white Airbus A220-300 in the center, a grey Airbus A320XLR with 'Canada' written on its side on the right, and a yellow helicopter in the bottom right corner.

Les retombées économiques d'Airbus sur l'économie canadienne

Rapport final préparé pour Airbus Canada Limited Partnership

Juillet 2026

Ce rapport illustre l'apport du Groupe Airbus dans l'économie du Canada

En 2023, Airbus Canada S.E.C. a mandaté PwC pour réaliser une étude portant sur les retombées économiques du programme A220 au Canada entre 2018 et 2022. Cette étude a permis de mesurer la contribution du programme au PIB, à l'emploi et aux recettes fiscales canadiennes. Au total, le programme a généré 5,7 milliards de dollars de PIB sur la période, soit en moyenne 1,1 milliard de dollars par année, et soutenu près de 33 000 emplois (années-personnes), ce qui correspond à environ 6 600 emplois équivalents temps plein (ETP) en moyenne annuelle. Bien que le programme A220 constitue une composante majeure de la présence d'Airbus au Canada, l'empreinte économique du Groupe Airbus est plus vaste. Le présent rapport élargit donc l'analyse afin de couvrir l'ensemble des principales activités d'Airbus au Canada ainsi que les liens d'approvisionnement entre le Groupe Airbus à l'échelle mondiale et les fournisseurs canadiens. Dans le cadre de ce rapport, le terme « Groupe Airbus » désigne l'ensemble des entités d'Airbus présentes au Canada ainsi que les entités du Groupe situées à l'étranger qui s'approvisionnent auprès d'entreprises canadiennes. Au Canada, les activités incluses dans le périmètre de l'étude sont les suivantes :

- Airbus Commercial, notamment le siège mondial du programme A220 et la chaîne d'assemblage final de Mirabel;
- Airbus Atlantique, responsable de la fabrication des sections avant et arrière du fuselage de l'A220;
- Airbus Hélicoptères, qui exploite un site d'assemblage d'hélicoptères civils ainsi qu'un centre d'excellence en matériaux composites à Fort Érié;
- Skywise, qui développe des solutions numériques pour les opérations aériennes à Waterloo.

Ces unités d'affaires constituent le périmètre principal de l'analyse économique présentée dans ce rapport.

Airbus est également présent au Canada par l'entremise d'Airbus Défense et Espace, notamment dans le cadre du soutien en service de la flotte de CC-295 Kingfisher utilisée pour les missions canadiennes de recherche et sauvetage. Toutefois, les activités directes de cette unité d'affaires au Canada ne sont pas incluses dans le périmètre d'analyse du présent rapport. En revanche, les achats effectués auprès de fournisseurs canadiens par les entités internationales du Groupe Airbus, y compris certaines activités d'Airbus Défense et Espace à l'extérieur du Canada, sont pris en compte. Ces dépenses témoignent de l'intégration des entreprises canadiennes aux chaînes d'approvisionnement mondiales du Groupe Airbus et contribuent à son empreinte économique au Canada.

Le présent rapport s'inscrit dans la continuité de l'étude réalisée en 2023, tout en élargissant considérablement son champ d'analyse. Alors que l'étude précédente était centrée exclusivement sur le programme A220 entre 2018 et 2022, le présent exercice couvre l'ensemble des principales activités d'Airbus incluses dans le périmètre canadien ainsi que les approvisionnements internationaux du Groupe auprès de fournisseurs canadiens. L'analyse est également mise à jour pour intégrer les données les plus récentes, couvrant la période de 2023 à 2025.



Présente depuis plus de 40 ans au Canada, Airbus a développé un vaste réseau de fournisseurs à travers le pays

Approvisionnement canadien

2,2 G\$

Dépenses Airbus au Canada en 2025 pour ses différentes activités d'exploitation

970

Fournisseurs à travers le Canada

#7

Rang mondial parmi les pays fournisseurs d'Airbus

54%

des fournisseurs sont des petites et moyennes entreprises

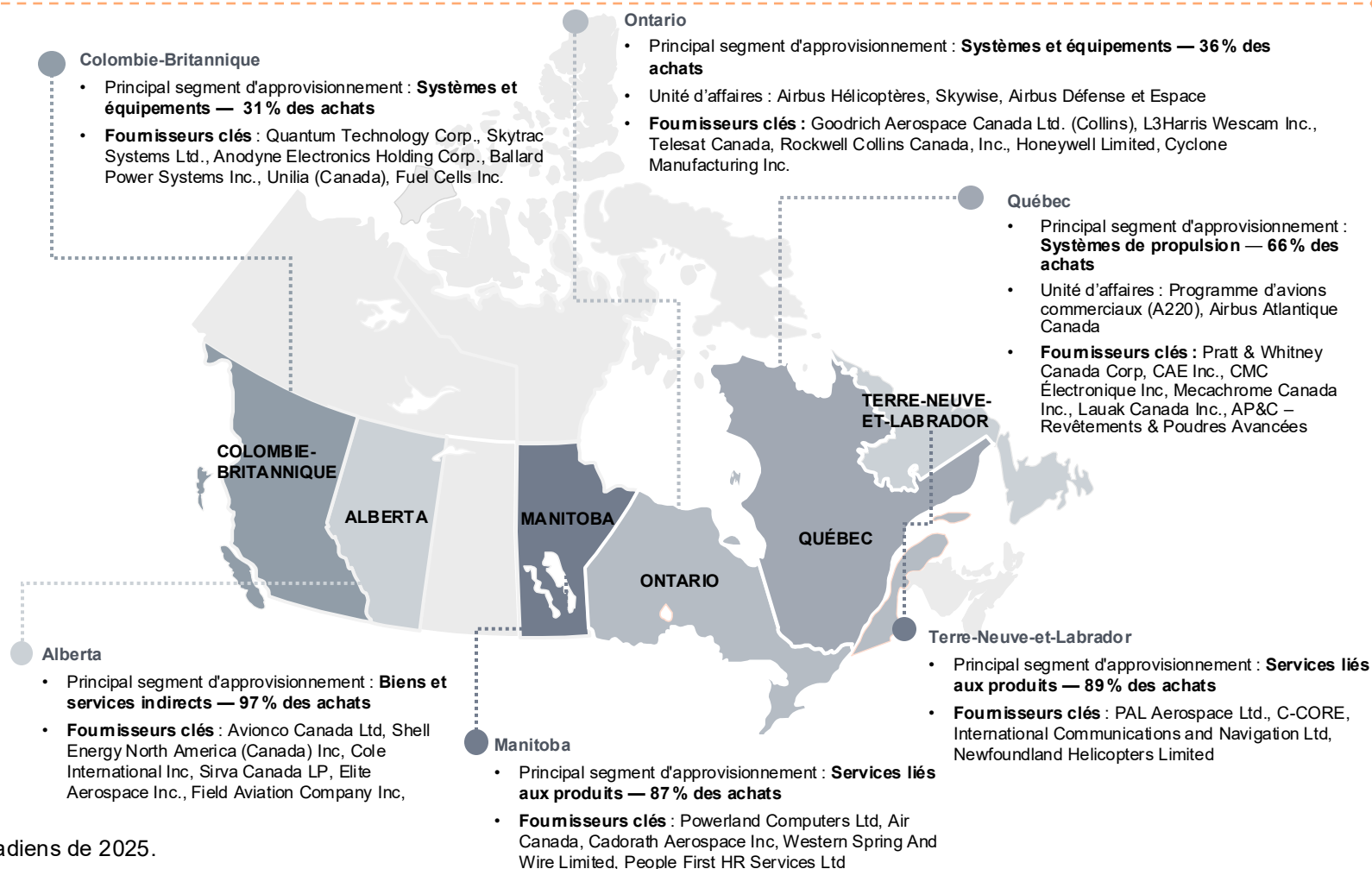
70 % — 1,6 G\$

Dépenses auprès de fournisseurs à double usage, actifs dans des applications civiles et militaires

Contribution à l'écosystème de défense

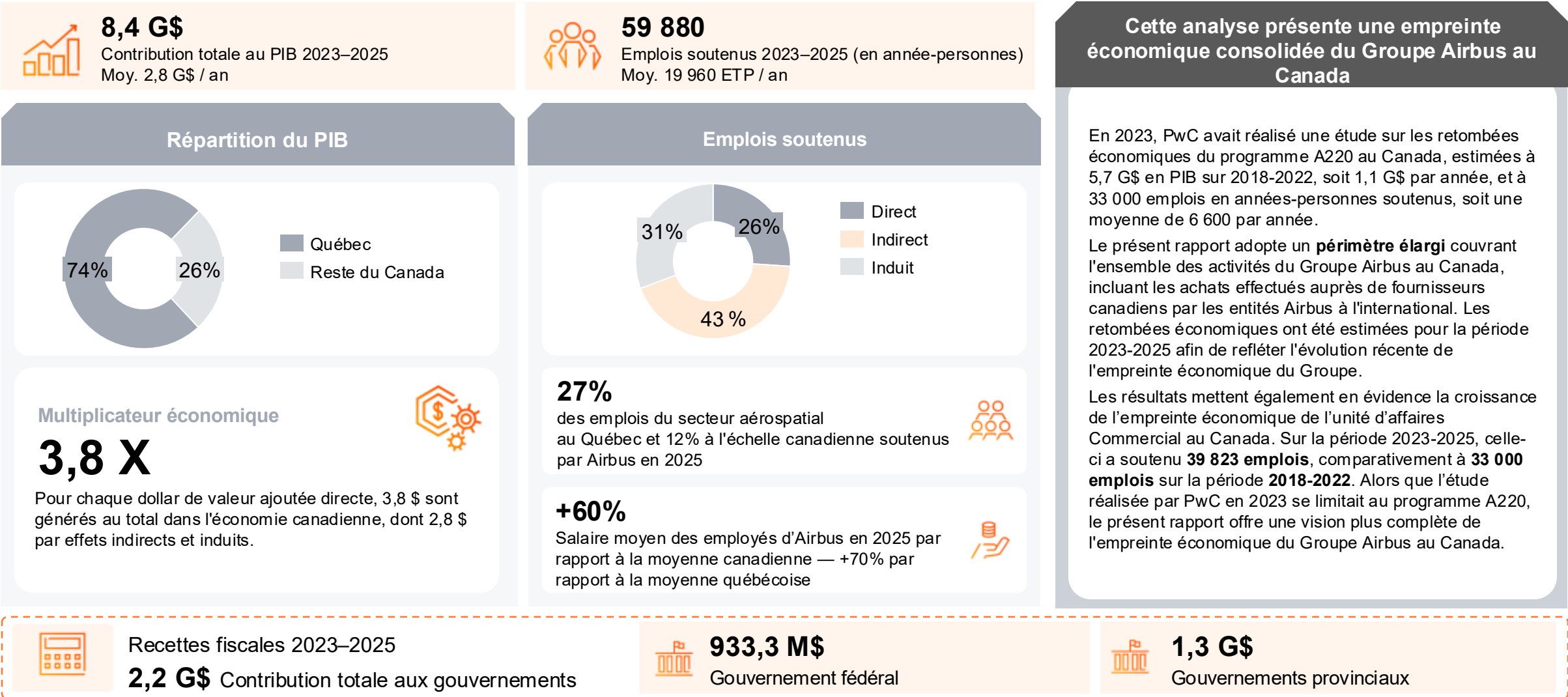
Cette base de fournisseurs contribue à maintenir au Canada des capacités industrielles et technologiques, dans un contexte où la résilience des chaînes d'approvisionnement est un enjeu stratégique.

Des capacités industrielles et technologiques réparties à l'échelle nationale



Note : Toutes les valeurs monétaires sont exprimées en dollars canadiens de 2025.

Entre 2023 et 2025, les activités d’Airbus ont généré 8,4 milliards \$ en PIB et soutenu plus de 59 900 emplois au Canada



Airbus contribue aux exportations dans l'industrie aéronautique et participe au rayonnement de l'expertise canadienne à l'international

Seul programme d'avion d'Airbus piloté hors d'Europe, l'A220 est conçu, développé et assemblé au Canada, à Mirabel



En date de mai 2026, **517** appareils ont été livrés à 25 opérateurs depuis le lancement du programme en 2008



473 appareils opèrent à l'extérieur du Canada



En 2025, les exportations d'Airbus représentent **59%** de la valeur des exportations canadiennes d'avions et autres véhicules aériens (tous poids confondus)



Chaque appareil livré mobilise un réseau canadien de fournisseurs qui couvre plusieurs maillons de la chaîne de valeur, des grands industriels aux entreprises spécialisées en ingénierie, services techniques et systèmes aéronautiques. Des acteurs tels que Pratt & Whitney Canada, Groupe LGS, AAA Canada, Alten Canada ou CMC Électronique illustrent la diversité des expertises associées à cet écosystème.

Les livraisons internationales contribuent ainsi à inscrire une partie de cette chaîne d'approvisionnement dans des marchés mondiaux. Elles soutiennent l'activité de fournisseurs établis au Canada et peuvent renforcer leur exposition à des programmes aéronautiques d'envergure internationale.

Une chaîne d'approvisionnement au service de programmes clés du Groupe Airbus

Entre 2023 et 2025, le Groupe Airbus dans son ensemble a mobilisé un vaste réseau de fournisseurs canadiens à travers ses trois principales unités d'affaires : Avions commerciaux (4,8 milliards \$), Défense et Espace (778,4 millions \$) et Hélicoptères (426,6 millions \$), pour un total d'environ 6,0 milliards \$ de dépenses¹.

L'unité Commercial a constitué le cœur de cette empreinte avec 4,8 milliards \$ de dépenses auprès de fournisseurs canadiens. Ces dépenses ont été largement portées par le programme A220, dont la chaîne d'assemblage final et le siège mondial sont situés à Mirabel, et qui a représenté la grande majorité des achats de l'unité, soit 3,9 milliards \$ entre 2023 et 2025. Les fournisseurs canadiens ont également contribué à d'autres programmes du Groupe Airbus, notamment les familles A350 (186,0 millions \$) et A320 (33,6 millions \$), ainsi qu'à d'autres plateformes comme l'A330 et l'A400M.

L'unité Défense et Espace a généré 778,4 millions \$ d'approvisionnement auprès de fournisseurs canadiens par l'entremise des entités du Groupe Airbus situées à l'étranger. Ces dépenses se sont réparties entre les appareils de transport léger, les programmes de transport et services de mission ainsi que d'autres activités.

L'unité Hélicoptères a complété cette empreinte avec 426,6 millions \$ de dépenses auprès de fournisseurs canadiens. Bien que ces dépenses n'aient pas été associées à un programme spécifique, elles ont contribué de manière significative à l'économie canadienne par l'entremise des activités de l'unité et de sa chaîne d'approvisionnement locale.

Dépenses auprès des fournisseurs canadiens selon pour certains programmes et lignes d'affaires sur la période 2023 à 2025

A220
3,9 G\$

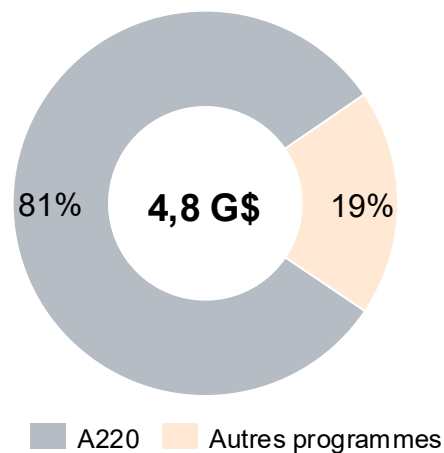
A350
186,0 M\$

A320
33,6 M\$

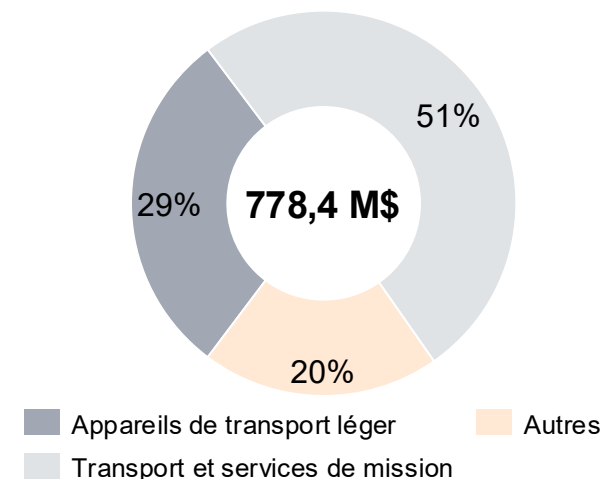
Défense et Espace
778,4 M\$

Hélicoptères
426,6 M\$

Répartition des dépenses auprès de fournisseurs canadiens de l'unité d'affaires commercial selon les familles d'avions (2023-2025)



Répartition des dépenses auprès de fournisseurs canadiens de l'unité d'affaires Défense et Espace selon les programmes (2023-2025)



Source : Analyses PwC à partir des données partagées par Airbus Canada

PwC Analyse des retombées économiques d'Airbus au Canada

Note : 1. Les données incluent Airbus au Canada, ainsi que les entités du Groupe Airbus à l'extérieur du Canada.

A

Annexes



Annexe A – Les impacts économiques présentés dans ce rapport se déclinent en trois canaux d'impact

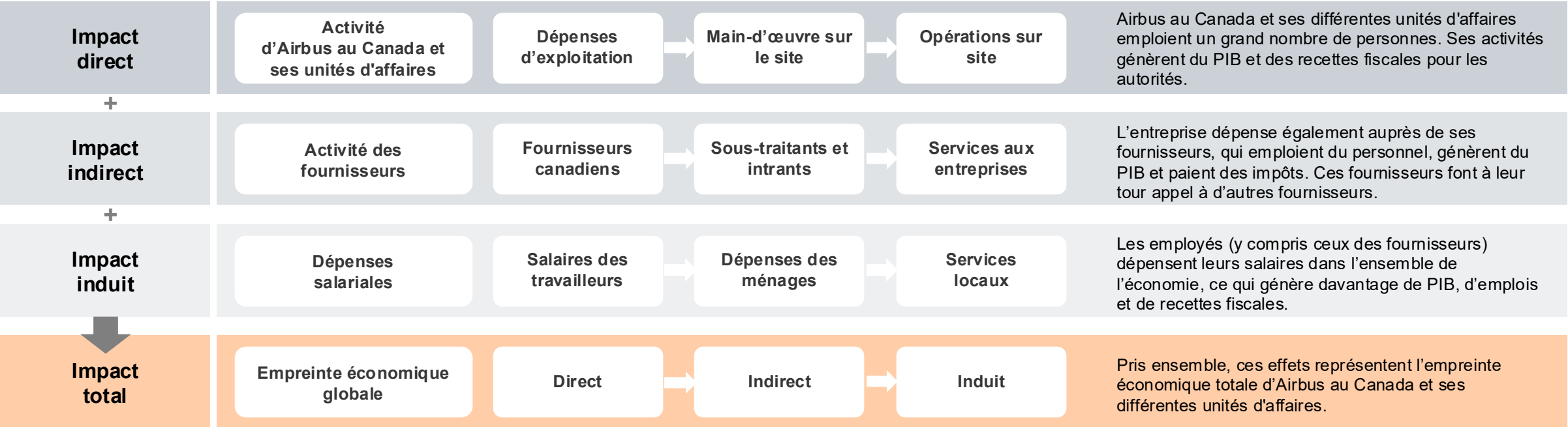
Trois canaux d'impact

- Impact direct :** activité générée par les dépenses propres d’Airbus au Canada liées aux opérations, à la main-d’œuvre et à la mise en œuvre des activités.
- Impact indirect :** activité au sein de la chaîne d’approvisionnement générée lorsque les fournisseurs achètent des intrants, embauchent du personnel et mobilisent leurs propres fournisseurs. Cela inclut également les dépenses des entités d’Airbus situées en dehors du Canada, mais qui ont des dépenses au Canada.
- Impact induit :** dépenses des ménages soutenues par les salaires versés aux employés tout au long des chaînes d’approvisionnement directes et indirectes.

Principaux indicateurs présentés

- PIB / valeur ajoutée :** valeur économique nette créée au Canada, sans double comptabilisation.
- Emploi :** nombre d’emplois soutenus, généralement exprimés en équivalents temps plein ou en années-personnes.
- Recettes fiscales :** revenus fiscaux aux niveaux fédéral, provincial et local associés aux activités soutenues par les opérations d’Airbus au Canada.

Illustration des canaux d'impact économique



Note : Tous les montants présentés dans ce rapport sont exprimés en dollars canadiens de 2025, sauf indication contraire

Annexe B – Retombées économiques d’Airbus selon l’origine des activités (2023-2025)

	Direct	Indirect			Induit			Total
	Activités au Canada	Activités au Canada	Hors Canada	Total	Activités au Canada	Hors Canada	Total	Total
Valeur ajoutée ou PIB (en millions)	2 202,0 \$	2 691,5 \$	941,2 \$	3 632,6 \$	1 652,5 \$	916,1 \$	2 568,7 \$	8 403,3 \$
Emplois (en années-personnes)	15 305	19 893	6 140	26 032	12 093	6 450	18 543	59 880
Revenus gouvernement – Provincial (en millions)	224,9 \$	346,6 \$	112,6 \$	459,2 \$	450,0 \$	169,5 \$	619,6 \$	1 303,6 \$
Revenus gouvernement – Fédéral (en millions)	153,6 \$	272,0 \$	86,3 \$	358,2 \$	259,5 \$	161,9 \$	421,5 \$	933,3 \$

Source : Analyses PwC à partir des données partagées par Airbus Canada

PwC Analyse des retombées économiques d’Airbus au Canada

Annexe D : Liste des fournisseurs clés d'Airbus par province

Québec : Pratt & Whitney Canada Corp, CAE Inc, Société Conseil Groupe LGS, Capgemini Canada Inc, AAA, Canada Inc, Alten Canada Inc, CMC Électronique Inc, Noramtec Consultants Inc, Gestion Douanière W2C Inc, Mecachrome Canada Inc, L.C. Entrepreneurs Généraux (2000) Ltée, Lauak Canada Inc, Blondel Canada Inc, Groupe DCM Inc, Expleo Canada Inc., Scalian Inc, Solutions Latesys Inc., C.A.C. 3000 Inc, eXcent Canada Inc
Air Canada

Ontario : Goodrich Aerospace Canada Ltd., Wescam Inc, Google Cloud Canada Corporation, MTI Polyfab Inc, Wesco Aircraft Canada Inc., Telesat Canada, Cyclone Manufacturing Incorporated, Federal Express Canada Corporation, Rockwell Collins Canada, Inc., Aerotek ULC, Honeywell Limited, Ainsworth Inc, SoftwareONE Canada Inc., Tata Consultancy Services Canada Inc., Trinity Aerospace Corp, Accenture Inc, DHL Global Forwarding (Canada) Inc., PPG Canada Inc, Tech Mahindra Limited, Shimco North America Inc

Terre-Neuve-et-Labrador : PAL Aerospace Ltd, C-CORE, International Communications and Navigation Ltd, Newfoundland Helicopters Limited, Deer Lake Regional Airport Authority Inc

Colombie-Britannique : Quantum Technology Corp, World Fuel Services Canada ULC, Skytrac Systems Ltd, Vector Aerospace Helicopter Services Inc, Anodyne Electronics Holding Corp, Heli-Welders Canada Ltd, Unilia (Canada) Fuel Cells Inc, Standard Aero Limited, Ballard Power Systems Inc, SEI Industries Ltd, E.B. Peerless Ltd, Jupiter Avionics Corporation, Turbolyft Aerospace Corporation, TELUS Communications Inc, TELUS International (CDA) Inc, Uniserve Communications Corporation, Hootsuite Inc, VIH Aerospace Inc, Meeker Aviation Services Ltd, MDA Systems Holdings Ltd

Alberta : Novatel America, Inc, Avionco Canada Ltd, Shell Energy North America (Canada) Inc, Benevity, Inc, Novlum Inc, Cole International Inc, Sirva Canada LP, Elite Aerospace Inc., Field Aviation Company Inc, Bristow Instruments (1977) Ltd, Avialta Helicopters Ltd, Canadian Centre for Unmanned Vehicle Systems, Canadian Unmanned Inc., Digitex Canada Inc, Eagle Copters Ltd, Flying Colors Mural & Design, Hyatt Equities L L C, Imperial Oil Limited, NovAtel Inc, PICA Pipeline Inspection and Condition Analysis Corporation

Manitoba : Cadorath Aerospace Inc, Bristol Aerospace Limited, Powerland Computers Ltd, Air Canada, Western Spring And Wire Limited, People First HR Services Ltd, Standard Aero Limited, Veracity Machining Inc, Aerotech Herman Nelson International Inc, B/E Aerospace Limited, Magellan Aerospace Limited

Annexe E – Hypothèses clés pour le calcul des retombées économiques (1 sur 2)

Hypothèses et limites

Les conclusions et les informations présentées dans le présent rapport reposent sur les principales hypothèses suivantes :

- L'exhaustivité, la fiabilité et l'exactitude des données fournies par Airbus Canada S.E.C. (« Airbus »), incluant les informations relatives aux dépenses d'exploitation, aux dépenses en capital et aux activités de R-D liées aux opérations canadiennes d'Airbus, ainsi que les informations sur ses contributions socio-économiques au Canada.
- La fiabilité et l'exactitude des sources externes utilisées dans le cadre du présent rapport.
- Le modèle entrées-sorties interprovincial de Statistique Canada (« modèle E-S ») ainsi que les tableaux ressources-emplois (dernière année disponible, incluant 2022) constituent une représentation raisonnable des relations économiques sous-jacentes pour la période analysée.

Nous soulignons que tout écart significatif par rapport aux hypothèses mentionnées ci-dessus pourrait entraîner des changements importants dans les résultats de l'analyse.

Limites des données : PwC s'est appuyé sur les informations fournies par Airbus concernant les dépenses d'exploitation, l'emploi et les dépenses auprès des fournisseurs au Canada. PwC s'est fondé sur l'exhaustivité, l'exactitude et la présentation fidèle de ces informations ainsi que des données provenant de sources externes, qui n'ont fait l'objet d'aucun audit ni d'aucune vérification indépendante. Les résultats présentés dans ce rapport sont conditionnels à cette exhaustivité, exactitude et présentation fidèle. Par conséquent, PwC n'exprime aucune opinion, attestation ni autre forme d'assurance quant aux résultats de cette analyse.

Hypothèses quant aux dépenses locales : Les dépenses déclarées comme ayant été effectuées auprès de fournisseurs canadiens ont été traitées comme des achats de biens manufacturés au Canada ou de services rendus par des entreprises y exerçant leurs activités. L'analyse suppose donc que ces dépenses génèrent une valeur économique principalement canadienne. Elles n'ont pas été assimilées à de simples achats auprès de distributeurs canadiens de biens fabriqués à l'étranger, pour lesquels la valeur ajoutée canadienne se limiterait pour l'essentiel aux activités de distribution, d'importation ou de vente.

Coefficient d'importation : Conséquemment à l'hypothèse précédente, un coefficient d'importation nul est appliqué aux principales catégories de dépenses du modèle, puisqu'elles sont supposées être principalement réalisées auprès de fournisseurs canadiens.

Productivité : Les facteurs de productivité, fondés sur les données de Capital Economics, sont appliqués aux impacts sur l'emploi pour l'ensemble des années du modèle.

Dollars constants : Sauf indication contraire, tous les montants présentés dans ce rapport sont exprimés en dollars canadiens constants de 2025. Les valeurs de 2023 et 2024 ont été converties en dollars de 2025 à l'aide de l'Indice des prix des produits industriels (IPPI) de Statistique Canada pour les aéronefs. Pour les activités de Skywise, les montants ont été convertis à l'aide de l'Indice des prix à la consommation (IPC) de Statistique Canada.

Devise et taux de conversion : Les données initialement fournies en devises étrangères ont été converties en dollars canadiens en utilisant les taux de change moyens annuels publiés par la Banque du Canada :

2023	2024	2025
1 USD = 1,3497 CAD	1 USD = 1,3698 CAD	1 USD = 1,3978 CAD
1 EUR = 1,4597 CAD	1 EUR = 1,4818 CAD	1 EUR = 1,5782 CAD

Annexe E – Hypothèses clés pour le calcul des retombées économiques (2 sur 2)

Le cadre de modélisation de l’empreinte économique

Afin d’estimer l’empreinte économique des activités d’Airbus au Canada, nous avons utilisé notre modèle Entrée-sorties (E-S) interne, qui s’appuie sur les tableaux ressources-emplois de Statistique Canada.

L’empreinte économique des activités d’Airbus a été estimée en considérant les principales composantes suivantes :

- Les dépenses d’exploitation (OPEX) des activités canadiennes d’Airbus ;
- Les dépenses auprès des fournisseurs canadiens dans le cadre des opérations du Groupe Airbus (incluant les entités Airbus situées en dehors du Canada).

L’empreinte économique associée à ces composantes a été calculée aux niveaux direct, indirect et induit, à l’échelle du Canada. Ces impacts sont définis comme suit :

- **Impacts directs** – Les impacts directs résultent des dépenses d’Airbus auprès de ses fournisseurs et de ses employés, incluant l’emploi direct et les achats de biens et services.
- **Impacts indirects** – Les impacts indirects découlent des activités des entreprises fournissant des intrants aux fournisseurs d’Airbus (c’est-à-dire les fournisseurs des fournisseurs).
- **Impacts induits** – Les impacts induits résultent des dépenses de consommation des employés des entreprises soutenues par les activités directes et indirectes.
- **Empreinte économique totale** – L’empreinte économique totale correspond à la somme des impacts directs, indirects et induits.

Le principe fondamental de l’analyse E-S repose sur le fait que les dépenses en biens et services génèrent des effets en cascade dans l’économie. Par exemple, les activités d’Airbus créent une demande pour des intrants tels que la main-d’œuvre, les services et les biens intermédiaires, ce qui engendre à son tour des retombées économiques supplémentaires au-delà de la dépense initiale.

Aux fins du présent rapport, l’empreinte économique a été estimée selon les mesures d’activité économique suivantes :

- **Valeur ajoutée (PIB)** – La valeur ajoutée à l’économie, correspondant à la valeur totale des biens et services produits sans double comptabilisation des intrants intermédiaires.
- **Emploi** – Le nombre d’emplois créés ou soutenus, exprimé en équivalents temps plein.
- **Taxes sur la production et les produits** – Les recettes fiscales générées par les taxes sur la production et les produits (p. ex. taxes de vente, taxes d’accise), aux niveaux fédéral et provincial.
- **Impôt sur le revenu des particuliers (IRP)** – Les recettes fiscales provenant de l’imposition des revenus des employés et des travailleurs autonomes.
- **Impôt sur le revenu des sociétés (IRS)** – Les recettes fiscales provenant de l’imposition des bénéfices des entreprises.

Les impacts présentés ont été estimés à l’échelle nationale, afin de refléter l’empreinte économique globale des activités d’Airbus au Canada. Se référer à l’Annexe E pour les hypothèses et les limites.

Annexe F : Avis de non-responsabilité

Avis de non-responsabilité

1. Les services ont été réalisés conformément à la lettre de mission, datée du 13 mai 2026, et aux conditions qui y sont prévues.
2. Le rôle de PwC est de nature consultative uniquement. Airbus demeure responsable de toutes les décisions de gestion, de l'évaluation de la pertinence des travaux réalisés et de l'utilisation des conclusions et livrables.
3. Les travaux reposent uniquement sur l'information mise à notre disposition jusqu'au 9 juillet 2026. Des changements survenus après cette date peuvent avoir une incidence sur les résultats présentés. PwC n'exprime aucune opinion d'audit ou d'assurance relativement à ces travaux.
4. Le présent rapport est destiné exclusivement à Airbus. Toute diffusion auprès de tiers doit respecter les modalités prévues par PwC. PwC n'assume aucune responsabilité à l'égard de toute interprétation ou utilisation du rapport par des tiers.
5. Limites d'utilisation : Le présent rapport a été préparé exclusivement à l'intention de Airbus, dans le cadre d'une relation client avec PwC. Airbus peut partager ce rapport avec des tiers, à condition qu'il soit diffusé dans son intégralité, y compris toutes les annexes, hypothèses et limites. PwC décline toute responsabilité, obligation ou devoir de diligence envers tout tiers pouvant accéder, lire ou utiliser ce rapport ou des extraits de celui-ci. Aucune autre personne ou entité qu'Airbus ne doit se fier à l'exactitude ou à l'exhaustivité des informations qui y sont présentées.
6. Réception de nouvelles informations : PwC se réserve le droit de modifier ou de retirer le présent rapport advenant la réception de nouvelles informations ou la prise de connaissance de faits existants à la date du rapport mais inconnus au moment de sa préparation. Les conclusions sont valides à la date du présent rapport, et PwC n'a aucune obligation de mettre à jour ou de réviser l'analyse à la lumière d'événements ou d'informations ultérieurs.
7. Le présent rapport et l'analyse qui l'accompagne doivent être considérés dans leur ensemble. L'examen partiel des résultats, sans tenir compte de l'ensemble du contexte, pourrait mener à une interprétation erronée des conclusions. La préparation de cette analyse repose sur des méthodologies complexes, et les résultats ne doivent pas être interprétés à partir d'extraits isolés.

