

Affiché 05/21/2020

## DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 2020

### GÉNÉRALITÉS

Le présent document (Détails et principes) [le « **Document** »] fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le Préavis de redevances révisées de mai 2020 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chap. 20 (la « **Loi sur les SNA** »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres énoncés dans l'article 35 de la *Loi sur les SNA*.

À l'exception des révisions proposées dans le Préavis, toutes les redevances et les modalités et conditions connexes actuelles énoncées dans des annonces faites antérieurement demeurent en vigueur.

Le Document présente les éléments suivants : (1) aperçu général de NAV CANADA, (2) perspectives sur le trafic, (3) montants à recouvrer, (4) analyse des tarifs de redevances, (5) description de la manière dont il est proposé de mettre en œuvre les redevances révisées, (6) justification de la proposition liée aux principes d'établissement des redevances et (7) information concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

**Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet des propositions présentées dans le Préavis doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 24 juillet 2020.**

## 1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société du secteur privé sans capital-actions qui est chargée de fournir les aménagements et les services de navigation aérienne (SNA) civile dont ont besoin les aéronefs circulant dans l'espace aérien canadien et dans tout autre espace aérien pour lequel le Canada doit assurer les services de navigation aérienne.

NAV CANADA est structurée de façon unique en une entreprise commerciale autonome. La Société est dirigée par un conseil d'administration (le « **Conseil** ») de 15 membres composé de 10 administrateurs élus par les parties prenantes et représentant les usagers des services de navigation aérienne, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, de quatre administrateurs indépendants ainsi que du président et chef de la direction. Le Conseil supervise la gouvernance de NAV CANADA, y compris ses décisions opérationnelles, technologiques, financières, stratégiques et en matière d'investissement. Elle a également un comité consultatif dont les membres sont élus par les associés et qui est habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en rendre compte et à présenter des recommandations au Conseil.

Les principes fondamentaux régissant le mandat que la *Loi sur les SNA* a conféré à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit aux aéronefs ou met à leur disposition, ainsi que l'obligation pour NAV CANADA de fournir ces services.

Lorsqu'elle établit de nouvelles redevances pour les services de navigation aérienne ou qu'elle révisé les redevances existantes, NAV CANADA doit suivre les paramètres énoncés dans la *Loi sur les SNA*. Ces paramètres prescrivent, entre autres, que le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées – d'après des calculs raisonnables – découlant de l'imposition de ces redevances, dépassent les obligations financières courantes et futures de NAV CANADA associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile. Conformément à ces paramètres, le Conseil approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances, ainsi que la date à laquelle celles-ci doivent prendre effet. Le Conseil approuve également le budget annuel de NAV CANADA dans les cas où les montants à recouvrer par l'intermédiaire des redevances pour l'exercice qui suit sont établis. NAV CANADA planifie ses activités de façon à atteindre le seuil de rentabilité à la fin de chaque exercice, après constatation des rajustements au compte de stabilisation des tarifs.

Les états financiers et le Rapport de gestion, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, ainsi que la notice annuelle fournissent une information détaillée sur les recettes et les dépenses de NAV CANADA. Ces documents sont accessibles en format électronique à l'adresse [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).

## 2. PERSPECTIVES SUR LE TRAFIC

Historiquement, les sources d'information principales utilisées dans l'élaboration des perspectives sur le trafic étaient les horaires des compagnies aériennes, qui sont présentés dans l'*Official Airline Guide*, une analyse chronologique de l'historique des

unités de redevances applicables à différentes redevances, des prévisions d'indicateurs macroéconomiques, et des prévisions concernant le trafic de passagers et (ou) les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'Association du transport aérien international (IATA), de la Federal Aviation Administration (FAA) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL).

Toutefois, entre la fin décembre 2019 et le début de 2020, un nouveau coronavirus a été confirmé dans plusieurs pays du monde, et l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré l'état de pandémie le 11 mars 2020. La demande mondiale pour le transport aérien a pâti de cette situation et du repli économique qui en découle, et on s'attend à ce que ces conséquences négatives se poursuivent.

NAV CANADA a connu dès la deuxième moitié de février 2020, et tout au long de son troisième trimestre, une baisse importante du nombre de mouvements d'aéronefs par rapport à la même période de l'exercice 2018-2019. Ces conséquences s'expliquent par les annulations de vols et de routes, et le clouage au sol de flottes entières, la diffusion d'avis aux voyageurs et la mise en place de restrictions découlant de la pandémie.

Les répercussions de la pandémie sur le trafic aérien mondial sont sans précédent dans l'histoire du secteur de l'aviation. La baisse rapide des niveaux de trafic de NAV CANADA est manifeste dans le tableau ci-dessous, où les variations en pourcentage des unités de redevances sont comparées à celles de l'année précédente. Actuellement, les compagnies aériennes du monde entier ont dû clouer au sol une grande partie ou la totalité de leur flotte. En outre, à l'heure actuelle, rien n'indique quand les gouvernements de nombreux États assoupliront les restrictions de voyage, et même s'ils le font, il est impossible de prédire à quel moment et dans quelle mesure les consommateurs estimeront que le transport aérien est suffisamment sûr pour qu'ils retournent à un semblant de leurs habitudes de voyage.

Les méthodes et les outils classiques de prévision du trafic ne sont d'aucune utilité dans l'établissement des prévisions de trafic dans un contexte où le secteur de l'aviation est paralysé par une pandémie mondiale. Par exemple, actuellement, de nombreuses compagnies aériennes ne mettent pas leurs horaires à jour dans l'*Official Airline Guide*. Dans cette situation sans précédent, l'analyse de l'historique des unités de redevances est d'une utilité limitée pour établir des projections de trafic raisonnables et prudentes. NAV CANADA a donc élaboré une nouvelle approche de prévisions du trafic, qui est reflétée par les prévisions du tableau ci-dessous. L'approche utilisée est décrite dans les paragraphes suivants.

Elle peut être décrite comme une approche fondée sur des scénarios. Dans un premier temps, quatre scénarios d'issues de la pandémie ont été définis. Des données sur la propension aux voyages par avion après la fin de la pandémie ont ensuite été recueillies pour chacun des quatre scénarios. Des prévisions relatives aux niveaux de trafic minimaux ont été établies. Des répercussions économiques potentielles ont ensuite été examinées pour chacun des quatre scénarios, puis comparées à des événements historiques. Des scénarios potentiels de « nouvelle norme » ont été examinés et leurs répercussions, évaluées. Des scénarios pessimistes, modérés et optimistes ont ensuite été exécutés pour toutes les combinaisons d'issues, de répercussions et de nouvelles normes possibles, ce qui a généré plus de 700 sous-

scénarios prévisionnels. L'un des quatre scénarios a ensuite été sélectionné comme scénario le plus probable et un résultat modéré du scénario a été choisi pour établir les prévisions.

Le scénario choisi pour établir les prévisions reflète la stratégie d'isolement et de confinement pendant la pandémie utilisée par le Canada et une grande partie du monde. Il intègre les prévisions des répercussions propres au scénario concernant la propension à prendre l'avion, une nouvelle norme prévoyant une réduction des voyages d'affaires et les influences des facteurs économiques sur la demande de trafic aérien.

Les prévisions annuelles pour l'exercice 2019-2020 montrent les résultats réels jusqu'à la fin du mois d'avril et une estimation pour le reste de l'exercice. L'exercice financier de NAV CANADA s'étend du 1<sup>er</sup> septembre au 31 août. Le budget préliminaire pour l'exercice 2020-2021 se fonde sur la croissance prévue des volumes de trafic par rapport à l'exercice 2019-2020.

Le tableau suivant montre les hypothèses sur le trafic aérien de NAV CANADA. Dans l'ensemble, la croissance prévue du trafic sur 12 mois pour les exercices 2019-2020 et 2020-2021 est de -35,8 % et de -10,9 % respectivement. Les prévisions des troisième et quatrième trimestres de l'exercice 2019-2020 reflètent les répercussions de la pandémie sur le trafic aérien. Malgré une réduction annuelle prévue de 35,8 % en 2020 par rapport aux niveaux de 2019, une croissance négative supplémentaire de 10,9 % du trafic aérien est également prévue au cours de l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA par rapport à 2019-2020.

	Cumul réel T2 2019-2020	Prévisions T3 2019-2020	Prévisions T4 2019-2020	Prévisions annuelles 2019-2020	Budget préliminaire 2020-2021
Redevances					
Services terminaux	0,8 %	-56,7 %	-72,8 %	-33,7 %	-12,6 %
En route	-0,3 %	-58,3 %	-72,8 %	-36,5 %	-7,0 %
Survols	0,5 %	-60,1 %	-72,8 %	-35,8 %	-12,4 %
NAT	-0,7 %	-63,8 %	-72,9 %	-37,6 %	-9,3 %
Communications internationales	-1,6 %	-64,2 %	-72,9 %	-38,2 %	-8,3 %
Quotidiennes	-4,4 %	-72,5 %	-88,0 %	-43,6 %	-4,4 %
Pondérées	0,0 %	-59,5 %	-73,7 %	-35,8 %	-10,9 %

### 3. MONTANTS À RECOUVRER

#### Exercice 2020-2021 : Montants recouvrables auprès des clients — Manque à gagner de la clause restrictive

L'article 35 de la *Loi sur les SNA* énonce les paramètres qui sous-tendent les redevances de NAV CANADA. L'alinéa 35 (1)i) de la *Loi sur les SNA* précise que « le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées – d'après des calculs raisonnables – découlant de l'imposition de ces redevances, dépassent les obligations financières courantes et futures de la Société associées à la fourniture de services de

navigation aérienne civile. » L'article 35 de la *Loi sur les SNA* définit les obligations financières, qui comprennent, selon le paragraphe (5)d) de la *Loi*, « le service de la dette et les obligations financières liées aux contrats d'emprunt de capitaux ».

Les sorties de fonds nettes sont évaluées à 382,6 millions de dollars pour l'exercice 2019-2020 et à 487,4 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021, compte non tenu des redevances révisées proposées et des emprunts supplémentaires.

Les sources de liquidités actuellement disponibles sont insuffisantes pour financer ces sorties de fonds négatives, ce qui laisse à NAV CANADA l'alternative suivante : augmenter les redevances et les liquidités provenant de l'augmentation des recettes ou augmenter les emprunts – ou une combinaison des deux.

Exercice 2020-2021 : Montants recouvrables auprès des clients — Coûts du budget préliminaire de l'exercice 2020-2021 et déficit prévu du compte de stabilisation des tarifs

La *Loi sur les SNA* habilite NAV CANADA à fixer les redevances à un niveau suffisant pour couvrir ses coûts, en se fondant sur des projections raisonnables et prudentes des coûts et du trafic aérien. C'est l'approche que NAV CANADA a toujours adoptée pour l'établissement des redevances. Toutefois, si NAV CANADA devait adopter cette approche en ce qui concerne les redevances révisées proposées à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020, les redevances devraient augmenter de 846,5 millions de dollars au total. Cette situation est illustrée par le tableau ci-dessous.

Budget préliminaire pour l'exercice 2020-2021 en millions de dollars (\$)

Dépenses de fonctionnement		
Salaires, avantages sociaux et indemnités	962,8 \$	
Autres dépenses de fonctionnement	300,6	
Amortissement	157,3	
Total des dépenses de fonctionnement		1 420,7 \$
Autres dépenses	141,0	
Comptes de report réglementaires sauf le compte de stabilisation des tarifs	(144,5)	
Total autres dépenses et comptes report réglement.		(3,5)
Total des dépenses		1 417,2 \$
Autres recettes		<u>(75,7)</u>
Dépenses recouvrables nettes – Exercice 2020-2021		1 341,5 \$
Déficit projeté du compte de stabilisation des tarifs pour 2019-2020		325,3
Total recouvrable pour 2020-2021		<u>1 666,8 \$</u>
Recettes prévues aux tarifs actuels pour 2020-2021		<u>820,3</u>
Augmentation des redevances nécessaires en 2020- 2021 pour recouvrer les dépenses nettes de 2020-2021 et le déficit prévu du compte de stabilisation des tarifs de 2019-2020		<u>846,5 \$</u>

NAV CANADA reconnaît que la fixation des hausses de redevances à un niveau nécessaire pour générer des recettes supplémentaires de 846,5 millions de dollars aurait d'importantes conséquences pour ses clients à l'heure actuelle. La Société a donc plutôt décidé de proposer l'augmentation minimale lui permettant de respecter ses obligations financières définies à l'alinéa 35 (5)d) de la *Loi sur les SNA*.

Les redevances révisées proposées, qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2020, sont fondées sur l'obligation financière de NAV CANADA de générer des recettes à un niveau nécessaire pour se conformer à ses obligations financières. Le respect de ces dispositions donne à NAV CANADA une souplesse financière et lui permet d'atteindre son objectif qui consiste à être un chef de file mondial dans la prestation sécuritaire, efficace et rentable de services de navigation aérienne durables et ce faisant, à fournir un milieu de travail professionnel et enrichissant pour ses employés.

Plus précisément, en augmentant les redevances comme proposé, NAV CANADA serait en mesure de se conformer à la clause restrictive imposée en vertu de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale pour l'exercice 2020-2021. Cette clause restrictive exige que NAV CANADA génère suffisamment de recettes en 2021 pour couvrir les frais d'exploitation, d'entretien et d'intérêts, tels qu'ils sont définis par la clause, en utilisant la méthodologie qui y est prescrite.

Comme le montre le tableau ci-dessous, le respect de la disposition relative aux recettes en vertu du paragraphe 503 (b) de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale exige que les redevances soient fixées à des montants qui génèrent des recettes supplémentaires de 242 millions de dollars.

	Millions de dollars (\$)
Dépenses d'exploitation et d'entretien de la dernière année (prévisions de l'exercice 2020-2021)	1 272 \$
Ajustement aux termes de la définition de l'exploitation et de l'entretien de l'acte de fiducie cadre	
Soustraire :	
Charges de retraite	(219)
Dépenses aux titres des autres avantages postérieurs à l'emploi	(36)
Ajouter :	
Cotisations de retraite	97
Cotisations aux autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi	<u>38</u>
Dépenses d'exploitation et d'entretien ajustées	1 152 \$
Montant prévu du service de la dette pour l'exercice 2020-2021	
Interêt net	<u>86</u>
Revenu nécessaire pour satisfaire aux conditions de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale pour l'exercice 2020-2021	<u>1 238 \$</u>
Moins :	
Prévisions des recettes provenant d'autres sources que les redevances des SNA pour l'exercice 2020-2021	76
Prévisions du volume de trafic aérien aux tarifs actuels des SNA pour l'exercice 2019-2020	<u>920</u>
Recettes requises pour l'augmentation proposée des redevances	<u><u>242 \$</u></u>

Par conséquent, NAV CANADA propose d'augmenter les redevances d'un montant suffisant pour générer des recettes de 242 millions de dollars pour l'exercice 2020-2021. Cela équivaut à une augmentation moyenne de 29,5 % des tarifs des redevances, sur la base des niveaux de trafic prévus pour l'exercice 2020-2021. NAV CANADA note que l'augmentation proposée est inférieure de 604,5 millions de dollars à l'augmentation qui serait nécessaire si la Société proposait des augmentations de redevances lui permettant de recouvrer son déficit prévu pour l'exercice 2019-2020 et ses dépenses nettes prévues pour l'exercice 2020-2021.

La mise en œuvre des redevances révisées proposées permettra à NAV CANADA de se conformer aux dispositions de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale et lui donnera une souplesse suffisante pour emprunter les fonds nécessaires pour assurer sa viabilité financière.

#### **4. ANALYSE DES TARIFS DE REDEVANCES**

Comme indiqué à la section 3 ci-dessus, sur la base de l'analyse de ses besoins financiers actuels et futurs, NAV CANADA a choisi de n'augmenter les tarifs que jusqu'au niveau nécessaire pour se conformer à la clause restrictive de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale.

##### **4.1. Calcul des tarifs de base pour 2020-2021**

Pour déterminer les changements qui doivent être apportés aux tarifs de chaque service pour l'exercice 2020-2021, l'on compare les recettes prévues et les montants à recouvrer pour chaque service.

Le montant à recouvrer pour chacun des services est déterminé par l'allocation des coûts de chaque service, c'est-à-dire les services terminaux, les services en route, les aménagements et services en route de l'Atlantique Nord (NAT) et les communications internationales. La méthode de répartition des coûts de NAV CANADA a été établie en 1997, et la répartition des coûts est effectuée tous les ans. NAV CANADA a utilisé la même méthode de répartition des coûts pour les exigences de l'exercice 2020-2021 que pour les années précédentes.

NAV CANADA a décidé de limiter le recouvrement des coûts du budget préliminaire pour l'exercice 2020-2021 au montant nécessaire pour couvrir le déficit de ses engagements liés à la dette de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale et aux recettes des redevances prévues pour l'exercice 2020-2021 (aux tarifs actuels). Ces montants sont de 242 millions de dollars et de 820,3 millions de dollars respectivement. Par conséquent, NAV CANADA propose de recouvrir 1 062,3 millions de dollars de ses coûts totaux en redevances pour l'exercice 2020-2021.

##### **4.2. Modifications proposées aux redevances**

Les modifications proposées aux redevances, calculées pour chaque service, sont présentées dans le tableau ci-dessous.



Exercice		Services terminaux	En route	NAT	Comm. Intern.	Total
2020-2021	Coûts à recouvrer	462 325 434 \$	530 951 866 \$	60 127 802 \$	8 923 561 \$	1 062 328 663 \$
	Répartition des coûts →	43,52 %	49,98 %	5,66 %	0,84 %	100,00 %
2020-2021	Recettes tot. aux tarifs de base exis.	353 555 975 \$	419 942 443 \$	40 502 450 \$	6 327 795 \$	820 328 663 \$
	Manque à gagner (Surplus)	108 769 459 \$	111 009 423 \$	19 625 352 \$	2 595 766 \$	242 000 000 \$
	Changement de tarif requis le 1 <sup>er</sup> sept. 2020	30,80 %	26,40 %	48,50 %	41,00 %	29,50 %
	<b>Redevances fixes (vols intérieurs)</b>	<b>30,1 %</b>				

## Comparaison entre les tarifs actuels et les tarifs révisés proposés

Le tableau suivant établit et compare les tarifs existants et les tarifs révisés proposés pour l'exercice 2020-2021.

	Tarifs actuels (2019-2020)	Tarifs de base proposés en vigueur le 1 <sup>er</sup> septembre 2020		Tarifs de base proposés en vigueur le 1 <sup>er</sup> mars 2022	
		Tarifs de base proposés	Variation en % par rapport aux tarifs de base	Tarifs de base proposés	Tarifs temporaires pour 5 années supplémentaire
<b>Redevances en fonction du mouvement</b>					
Services terminaux	24,36 \$	31,86 \$	30,80 %		
Services en route (y compris les survols)	0,03008 \$	0,03802 \$	26,40 %		
Services NAT	155,03 \$	230,22 \$	48,50 %		
Communications internationales					
Liaison de données	19,99 \$	28,19 \$	41,00 %		
Communications vocales	53,14 \$	74,93 \$	41,00 %		
<b>Redevances liées à l'aéronef</b>					
<u>Redevances quotidiennes</u>					
Groupe de poids (en tonnes)					
Aéronefs à hélice					
Plus de 3,0, jusqu'à 5,0	41,65 \$	54,19 \$	30,10 %		
Plus de 5,0, jusqu'à 6,2	83,32 \$	108,40 \$	30,10 %		
Plus de 3,2, jusqu'à 8,6	330,30 \$	429,72 \$	30,10 %		
Plus de 8,6, jusqu'à 12,3	766,73 \$	997,52 \$	30,10 %		
Plus de 12,3, jusqu'à 15,0	1 142,65 \$	1 486,59 \$	30,10 %		
Plus de 15,0, jusqu'à 18,0	1 372,77 \$	1 785,97 \$	30,10 %		
Plus de 18,0, jusqu'à 21,4	1 850,87 \$	2 407,98 \$	30,10 %		
Plus de 21,4	2 401,36 \$	3 124,17 \$	30,10 %		
Maximum pour les hélicoptères	83,32 \$	108,40 \$	30,10 %		
Aéronefs à réaction					
Jusqu'à 3,0	157,72 \$	205,19 \$	30,10 %		
Plus de 3,0, jusqu'à 6,2	203,34 \$	264,55 \$	30,10 %		
Plus de 6,2, jusqu'à 7,5	330,30 \$	429,72 \$	30,10 %		
<u>Redevances annuelles minimales</u>					
Aéronefs à hélice de plus de 3,0 tonnes et aéronefs à réaction	225,12 \$	225,12 \$	0,0 %	292,88 \$	13,55 \$
<u>Redevances pour l'aviation générale</u>					
Redevance annuelle					
Moins de 2,0	67,40 \$	67,40 \$	0,0 %	87,69 \$	4,06 \$
De 2,0 à 3,0	225,12 \$	225,12 \$	0,0 %	292,88 \$	13,55 \$
Redevance trimestrielle					
Moins de 2,0	16,85 \$	16,85 \$	0,0 %	21,92 \$	1,01 \$
De 2,0 à 3,0	56,28 \$	56,28 \$	0,0 %	73,22 \$	3,39 \$
Quotidienne – 7 principaux aéroports désignés	9,92 \$	9,92 \$	0,0 %	12,91 \$	0,60 \$

## 5. MISE EN ŒUVRE PROPOSÉE DES REDEVANCES RÉVISÉES PROPOSÉES

NAV CANADA reconnaît les défis d'envergure auxquels font actuellement face ses clients et l'ensemble de l'industrie de l'aviation. Elle reconnaît également que le montant des augmentations de redevances proposées est sans précédent dans son histoire et qu'il représente un défi financier supplémentaire pour ses clients à un moment où ils connaissent également des circonstances exceptionnellement difficiles. Ces augmentations sont toutefois nécessaires pour que NAV CANADA puisse continuer à remplir son mandat et elles n'ont été proposées qu'après l'épuisement de toutes les autres possibilités.

Dans le contexte de la pandémie, NAV CANADA a réalisé d'importantes économies par rapport à ses dépenses de fonctionnement grâce à un examen détaillé et exhaustif des dépenses dans l'ensemble de la Société. Parmi les nombreuses mesures prises pour réduire et reporter les dépenses, on peut mentionner les suivantes : la réduction des honoraires des membres du Conseil d'administration, la réduction progressive des salaires des gestionnaires de tous les niveaux, les reports d'augmentations salariales négociées et rétroactives pour l'ensemble du personnel syndiqué, l'élimination de la plupart des employés nommés pour une durée déterminée, la réduction permanente des effectifs par le truchement de programmes d'encouragement à la retraite anticipée, la suspension et l'élimination de divers programmes d'avantages sociaux et de ressources humaines, des réductions dans toutes les catégories de dépenses variables, l'annulation de toutes les dépenses discrétionnaires non contractuelles, la réduction temporaire des programmes de formation en contrôle de la circulation aérienne, la fermeture temporaire d'espaces aériens sélectionnés, le report de l'entretien préventif lorsque cela peut être fait sans compromettre la sécurité, et la renégociation de certaines modalités et conditions de fournisseurs sélectionnés, y compris des réductions de taux et des reports de paiement. NAV CANADA continuera de chercher toutes les occasions de réduire ses dépenses de fonctionnement et d'immobilisations

NAV CANADA a relevé cet énorme défi et continuera de le faire de façon équilibrée, grâce aux contributions de toutes les parties prenantes – fournisseurs, employés et clients. Avant de proposer cette mesure tarifaire, NAV CANADA a étudié et utilisé toutes les solutions de rechange possibles, y compris l'aide gouvernementale, et elle continuera de le faire afin de réduire au minimum ou d'éviter l'augmentation proposée. Toutefois, à ce jour, bien que le gouvernement fédéral ait accordé des subventions salariales par le biais de la Subvention salariale d'urgence du Canada (**SSUC**), le Crédit d'urgence pour les grands employeurs (**CUGE**) récemment annoncé ne fournit pas, même en combinaison avec la SSUC, le montant nécessaire pour éviter l'augmentation proposée des redevances.

Même si les détails du CUGE ne sont pas encore disponibles, ce programme vise à offrir des garanties de prêt ou des mécanismes de financement par emprunt. Malgré que le CUGE soit une option, NAV CANADA a déjà un programme d'emprunt établi selon son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale et possède la capacité adéquate pour s'acquitter de ses obligations financières. Pour obtenir un financement supplémentaire par emprunt, que ce soit selon son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale ou le CUGE, la Société doit se conformer à la clause relative à l'endettement supplémentaire de son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation

générale.

NAV CANADA cherche toutefois à atténuer les répercussions immédiates de ces augmentations de redevances sur les flux de trésorerie de ses clients, tout en générant l'augmentation de recettes nécessaire pour être en mesure de les obtenir. À cette fin, NAV CANADA propose les mesures suivantes :

#### 5.1. Redevances en fonction du mouvement et redevances quotidiennes

NAV CANADA propose de reporter sur une période de cinq ans le paiement des redevances supplémentaires générées par les augmentations de redevances proposées au cours de son exercice 2020-2021.

Pour ce faire, à partir des factures démontrant l'activité de vol de septembre 2020, puis du reste de l'exercice 2020-2021 de la Société, seules les redevances générées aux tarifs actuels (c'est-à-dire les tarifs en vigueur avant les révisions proposées) seront facturées comme redevances « actuelles » à payer. La part des frais totaux qui est calculée en appliquant les augmentations proposées de redevances sera indiquée séparément sur la ou les factures et sera payable en montants égaux au cours des cinq prochaines années.

Aucun intérêt ne sera facturé sur ces montants différés à condition qu'ils soient payés à leur échéance. Si les montants ne sont pas payés à l'échéance, des frais d'intérêt seront appliqués au tarif indiqué dans le *Guide des redevances à l'intention des clients* de NAV CANADA, à compter du jour suivant la date d'échéance.

*Exemple pour les clients qui sont facturés mensuellement :*

- Pour les clients qui sont facturés mensuellement, les montants qui se rapportent à l'activité de vol de septembre 2020 seront facturés en octobre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base des tarifs actuels devra être payée en novembre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base de l'application des augmentations de redevances proposées devra être payée en montants égaux en octobre 2021, octobre 2022, octobre 2023, octobre 2024 et octobre 2025.
- Les factures qui se rapportent à l'activité de vol d'octobre 2020 seront facturées en novembre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base des tarifs actuels devra être payée en décembre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base de l'application des augmentations de redevances proposées devra être payée en montants égaux en novembre 2021, novembre 2022, novembre 2023, novembre 2024 et novembre 2025.
- Les factures relatives aux activités de vol pour les 10 autres mois de l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA suivront la même logique que celle décrite ci-dessus pour les mois de septembre et octobre.
- Les factures relatives aux activités de vol qui auront lieu après l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA, soit à partir de septembre 2021,

refléteront les tarifs révisés proposés, jusqu'à ce qu'ils soient à nouveau révisés; le montant total des factures sera alors le montant « actuel » à payer.

## 5.2. Redevances annuelles, redevances quotidiennes à sept aéroports désignés et redevances annuelles minimales

Pour alléger le fardeau administratif de NAV CANADA et de ses clients, et pour réduire au minimum les répercussions des révisions proposées des redevances sur les flux de trésorerie des clients, les factures ne refléteront pas les redevances révisées proposées avant le 1<sup>er</sup> mars 2022. Les factures émises à compter du 1<sup>er</sup> mars 2022, et pour les cinq années suivantes, refléteront les frais révisés proposés, plus des frais temporaires équivalents à 1/5 de l'augmentation actuellement proposée afin de récupérer le montant qui aurait été facturé si les frais révisés proposés avaient été facturés à compter de mars 2021 (ainsi que toute autre révision des redevances qui entrerait en vigueur entre-temps). La structure de redevances temporaire est destinée à reproduire l'effet du report de cinq ans des paiements en espèces pour les redevances en fonction du mouvement et les redevances quotidiennes (comme indiqué à la section 2.1 ci-dessus) et sera supprimée des factures émises après mars 2027.

*Exemple pour les clients qui sont facturés annuellement :*

- Si l'on prend comme exemple la redevance annuelle, les augmentations de redevances proposées représentent une hausse de 30,1 % par rapport au tarif actuel de 67,40 \$ par année pour les aéronefs allant jusqu'à 2 tonnes métriques. Cela représente une augmentation de 20,29 \$ par année.
- Les factures refléteront les tarifs actuels jusqu'au 1<sup>er</sup> mars 2022.
- À compter du 1<sup>er</sup> mars 2022 et pour les cinq années suivantes, les factures refléteront un tarif annuel de 91,75 \$, ajusté en fonction des autres révisions des redevances qui entreront en vigueur entre-temps. Ce montant équivaut à la somme de 67,40 \$, de 20,29 \$ et de 1/5 de 20,29 \$.
- À compter du 1<sup>er</sup> mars 2027, le montant des redevances sera réduit à 87,69 \$ (ajusté en fonction des autres révisions des redevances qui entreront en vigueur entre-temps) afin de refléter le retrait du montant temporaire.

## 6. PARAMÈTRES RÉGISSANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

Les paramètres régissant l'établissement de nouvelles redevances ou la révision des redevances existantes par NAV CANADA sont énoncés à l'article 35 de la *Loi sur les SNA*. Chacun des paramètres est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication montrant comment le Préavis est conforme au paramètre en question.

35 (1)a) *la méthode de calcul des redevances établie et publiée par la société est claire et indique les conditions applicables à ces redevances;*

Le Préavis, exigé en vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, a été affiché sur Internet, sur le site Web de NAV CANADA, et envoyé aux associations du milieu de l'aviation. À la lumière de ces renseignements, toute personne assujettie aux redevances de NAV CANADA peut calculer le montant à payer pour un vol donné.

- 35 (1)b) *le tarif ne doit pas être établi de façon à encourager l'utilisateur à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour s'éviter une redevance;*

Pour tout vol donné, les redevances de NAV CANADA sont établies de façon à ne pas porter atteinte à la sécurité. Par exemple, tout vol d'un aéronef entre deux points (p. ex., entre Ottawa et Québec) est assujéti aux mêmes redevances, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

- 35 (1)c) *le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, aux vols intérieurs ou internationaux des transporteurs aériens;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées entre les vols intérieurs et internationaux des transporteurs aériens.

- 35 (1)d) *le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, à tous les transporteurs aériens canadiens, d'une part, et, d'autre part, à tous les transporteurs aériens étrangers;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées pour un vol, qu'il soit assuré par un transporteur canadien ou étranger.

- 35 (1)e) *le tarif doit tenir compte de la différence – et de ce qu'il en coûte pour les fournir – entre les services fournis lors du décollage et de l'atterrissage d'un aéronef et ceux fournis alors qu'il est en vol;*

Les redevances sont fondées sur une répartition des coûts entre les services en route, terminaux et océaniques. Les règles de répartition des coûts de ces services ont été déterminées en fonction des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

- 35 (1)f) *le tarif ne doit pas être déraisonnable ou injustifié à l'égard des aéronefs privés et de l'aviation de plaisance;*

Les redevances reflètent la nécessité pour tous les usagers, y compris les usagers des aéronefs de plaisance et privés, de contribuer au recouvrement des coûts d'exploitation du système canadien de navigation aérienne civile. NAV CANADA estime que les redevances ne sont ni déraisonnables ni injustifiées.

- 35 (1)g) *les redevances pour les services aux régions nordiques ou éloignées et pour les services ordonnés par le ministre en vertu du paragraphe 24 (1) ne peuvent être plus élevées que celles applicables à des services équivalents, utilisés de façon comparable, fournis ailleurs au Canada;*

Puisque les redevances de NAV CANADA sont uniformes partout au pays, les régions nordiques ou éloignées sont assujetties aux mêmes redevances que celles applicables aux services fournis ailleurs au Canada.

35 (1)h) *le tarif doit être conforme aux obligations internationales du gouvernement du Canada;*

Les obligations internationales les plus pertinentes sont la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (la Convention de Chicago) et les accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États.

L'article 15 de la Convention de Chicago traite des redevances pour les aménagements de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances qui peuvent être demandées aux usagers étrangers pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures à celles qui sont demandées aux usagers nationaux assurant des services aériens similaires à l'échelle internationale. Les redevances sont conformes à l'article 15 pour les raisons suivantes : (i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers à celles qui sont demandées aux transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d. que les redevances s'appliquent de la même manière aux transporteurs, quel que soit leur pavillon) et (ii) les redevances ont trait à la disponibilité ou à la prestation des services de navigation aérienne et ne sont pas exigibles pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

Les redevances imposées sont généralement conformes aux thèmes figurant dans le document 9082 de l'OACI, un document non exécutoire qui offre une orientation que les États sont encouragés à suivre. Le document 9082 de l'OACI lui-même ne fait pas partie des obligations internationales du gouvernement du Canada en vertu de l'alinéa 35 (1)h) de la *Loi sur les SNA*.

Les redevances sont également conformes aux accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États.

35 (1)i) *le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées – d'après des calculs raisonnables – découlant de l'imposition de ces redevances, dépassent les obligations financières courantes et futures de la société associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile.*

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de lui permettre de recouvrer les dépenses nettes d'autres recettes déterminées selon les Normes internationales d'information

financière et les coûts liés au respect de certaines obligations financières décrits en détail au paragraphe 35 (5) de la *Loi sur les SNA*. Pour l'exercice 2020-2021, NAV CANADA a proposé de ne pas inclure le recouvrement de tous les frais qui seront engagés durant l'exercice dans la hausse des redevances. Les augmentations proposées des redevances ont été limitées au montant nécessaire pour augmenter les recettes au niveau requis pour que la Société puisse se conformer à la clause restrictive, ce qui lui donne la souplesse requise pour assurer sa viabilité financière. En fait, les redevances proposées par NAV CANADA seront, selon les prévisions, insuffisantes pour recouvrer les dépenses (nettes des autres recettes) tant pour l'exercice 2019-2020 que pour l'exercice 2020-2021. Avec les hausses de redevances proposées pour 2020-2021, NAV CANADA prévoit que le solde du compte de stabilisation des tarifs passera d'un solde positif de 92,6 millions de dollars au début de l'exercice 2019-2020 à un solde négatif de 604,5 millions de dollars à la fin de l'exercice 2020-2021.

- 35 (2) *La méthode de calcul du tarif peut tenir compte du fait que les services n'ont pas la même valeur pour tous les usagers.*

La méthode de calcul des redevances de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère selon les usagers (p. ex., redevances variant en fonction de la masse de l'aéronef).

- 35 (3) *Lorsque la méthode de calcul tient compte de la valeur des services reçus par les usagers et que le poids de l'aéronef est utilisé comme indice de cette valeur, le paramètre visé à l'alinéa (1)a) est réputé ne pas avoir été respecté si le montant de la redevance est directement proportionnel au poids ou plus grand.*

Les redevances des services de communications internationales et les redevances NAT sont imposées par vol et ne tiennent pas compte de la masse. Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,8.

Conformément au paragraphe 35 (7), le paragraphe 35 (3) ne s'applique pas aux tarifs fixes. Les redevances annuelles, trimestrielles et quotidiennes représentent des tarifs fixes.

- 35 (4) *Le poids de l'aéronef est, pour l'application du paragraphe (3), son poids maximal autorisé au décollage et indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat.*

Les calculs de la masse sont fondés sur la masse maximale



autorisée au décollage indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* daté du 1<sup>er</sup> janvier 2020.

## **7. RENSEIGNEMENTS SUR LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À NAV CANADA**

Le Préavis et le présent document sont disponibles en format électronique et peuvent être téléchargés depuis le site Internet de NAV CANADA ([www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca)).

Pour obtenir de l'information sur les redevances actuelles, consulter les annonces de NAV CANADA sur les redevances et le *Guide des redevances à l'intention des clients* qui sont aussi accessibles sur le site Internet de la Société

Pour obtenir des copies supplémentaires du document Détails et principes, communiquer avec NAV CANADA :

Par écrit : NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale T  
Ottawa (Ontario)  
CANADA K1P 5L6  
À l'attention de la vice-présidente adjointe, Relations commerciales  
et avec les parties prenantes

Par courriel : [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)  
Par téléphone : 1-613-563-5588  
1-800-876-4693 (numéro sans frais pour l'Amérique du Nord)

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, les personnes qui désirent présenter des observations par écrit à NAV CANADA en ce qui concerne le Préavis sont invitées à les faire parvenir à l'adresse suivante :

NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale T  
Ottawa (Ontario)  
CANADA K1P 5L6  
À l'attention du directeur, Tarifs et systèmes – Finances

Par courriel : [paul.mcdonald@navcanada.ca](mailto:paul.mcdonald@navcanada.ca)

**Nota :** NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fermeture des bureaux le 24 juillet 2020.

.....

### **Mise en garde concernant les informations prospectives**

*Le présent document contient certains énoncés sur nos attentes pour l'avenir. Ces énoncés sont généralement caractérisés par des mots comme « anticiper », « planifier », « croire », « prévoir », « s'attendre », « estimer », « approximatif », et d'autres mots similaires, ainsi que par des verbes conjugués au futur ou au conditionnel comme « devra », « devrait » et « pourrait », ou des versions négatives qui en résultent. Parce que les énoncés prospectifs comportent des incertitudes et des risques futurs, les résultats réels peuvent différer sensiblement de ceux qui y sont exprimés ou sous-entendus. Parmi ces risques et incertitudes, mentionnons l'agitation géopolitique, les menaces d'attaques terroristes et les attaques proprement dites, les guerres, les épidémies et pandémies, les catastrophes naturelles, les phénomènes météorologiques, les préoccupations environnementales, les cyberattaques, les négociations collectives, les arbitrages, l'embauche, la formation et le maintien de l'effectif, les conditions et les tendances générales du secteur de l'aviation, les niveaux de trafic aérien, l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme solutions de rechange au transport aérien, la conjoncture économique et des marchés financiers, la capacité de percevoir les redevances auprès des clients et de réduire les dépenses de fonctionnement, le succès de l'investissement de la Société dans la surveillance satellitaire des aéronefs par l'entremise d'Aireon, les gains et les pertes sur les investissements, la fluctuation des taux d'intérêt, les modifications législatives et fiscales, des décisions défavorables ou des instances devant des autorités de réglementation ou des poursuites judiciaires. Certains de ces risques et incertitudes sont décrits sous la rubrique « Facteurs de risque » de la notice annuelle 2019 de la Société. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 20 mai 2020 et peuvent changer après cette date. Les lecteurs du présent document ne devraient pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Nous déclinons toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif inclus dans le présent document par suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou pour toute autre raison, sauf si la législation sur les valeurs mobilières l'exige.*