

A satellite with large solar panels is shown in orbit above the Earth. The satellite has a central gold-colored body and two sets of blue solar panels extending outwards. The Earth's surface is visible below, showing clouds and landmasses. The background is the dark blue of space with some light streaks.

RAPPORT ANNUUEL

2019

Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca

NAV
CANADA



> TOUJOURS PLUS LOIN

**NAV CANADA,
PREMIÈRE
À LANCER LA
SURVEILLANCE
SATELLITAIRE DES
VOLS INTÉRIEURS
D'AÉRONEFS**

**SÉCURITÉ ACCRUE
EFFICACITÉ ACCRUE
ÉMISSIONS RÉDUITES**

TRANSPORT AÉRIEN



À tous points de vue, la surveillance de la circulation aérienne ADS-B satellitaire change la donne. À titre d'investisseur dans Aireon, la coentreprise derrière l'ADS-B satellitaire, NAV CANADA est un chef de file dans la mise en œuvre de cette innovation remarquable.

Depuis des décennies, la surveillance de la circulation aérienne se fait principalement à l'aide de radars au sol, un système qui a ses lacunes. La nécessité d'une visibilité directe par rapport aux cibles l'empêche parfois de suivre un aéronef en terrain montagneux ou vallonné, et il est impossible à déployer en milieu océanique. Voilà pourquoi ce système de surveillance ne couvre que 30 % de l'espace aérien mondial.

Bénéficiant d'une vue de haut, depuis un réseau de 66 satellites, l'ADS-B satellitaire n'a pas ces lacunes. Elle couvre la totalité de l'espace aérien mondial, et ce, en temps réel : position, vitesse, cap et autres données des aéronefs munis d'un transpondeur sont transmis deux fois par seconde.

L'ADS-B satellitaire offre d'énormes avantages, surtout en matière de sécurité. Une couverture totale en temps réel permet aux systèmes de contrôle de la circulation aérienne de reconnaître et de corriger d'éventuelles pertes d'espacement avant qu'elles ne surviennent. Si un aéronef disparaît, on connaîtra son emplacement précis en quelques secondes, dans des circonstances où les secondes comptent.

La surveillance en temps réel permet aussi une réduction sécuritaire de l'espacement, pour que les aéronefs puissent voler aux altitudes les plus économiques et suivre les routes les plus directes. Au Canada, la couverture intégrale d'Aireon signifie l'utilisation plus sécuritaire et efficace de l'espace aérien du Nord. L'accès à davantage de routes polaires et de l'Atlantique Nord raccourcira les vols transcontinentaux et réduira la consommation de carburant et les émissions connexes.

NAV CANADA participe au développement de ce système révolutionnaire depuis le début, comme alliée de première heure et premier FSNA à investir dans Aireon, en coentreprise avec Iridium Communications, en 2012. D'autres FSNA, dont NATS (Royaume-Uni), ENAV (Italie), l'Irish Aviation Authority (Irlande) et Naviair (Danemark) sont devenus partenaires d'Aireon, mais NAV CANADA demeure actionnaire majeur.

Toujours avant-gardiste, NAV CANADA est devenue, le 25 mars 2019, le premier FSNA au monde à déployer la surveillance satellitaire des vols intérieurs après l'avoir lancée dans la FIR intérieure de Gander et la FIR d'Edmonton. Grâce à de nouveaux systèmes de gestion de la circulation aérienne et outils de communications sophistiqués élaborés, déployés et mis à l'essai par des employés de NAV CANADA, le système s'intègre parfaitement aux technologies de surveillance actuelles.

Trois jours plus tard, en collaboration avec NATS et Isavia (Islande), NAV CANADA a joué un rôle clé dans le premier déploiement de ce système en milieu océanique. Avec ses FSNA partenaires, elle a lancé les essais opérationnels d'Aireon au-dessus de l'Atlantique Nord, l'espace aérien océanique le plus achalandé au monde.

De plus en plus de FSNA annoncent leur adoption d'Aireon, ce qui rend NAV CANADA extrêmement fière de son rôle dans la concrétisation de cette technologie et la création d'une occasion unique d'accroître la sécurité, l'efficacité et le bilan environnemental du transport aérien.

En plus de remercier et de féliciter l'équipe d'Aireon, NAV CANADA tient à applaudir l'expertise exceptionnelle que ses employés ont apportée et la passion qu'ils ont canalisée pour contribuer au succès de cette remarquable entreprise.

Autres renseignements sur le lancement de l'ADS-B satellitaire à la page 23.

TABLE DES MATIÈRES

| | |
|---|-----------|
| À PROPOS DE NAV CANADA | 3 |
| EN CHIFFRES | 4 |
| FAITS SAILLANTS 2019 | 5 |
| CROISSANCE DU TRAFIC | 6 |
| MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL | 8 |
| MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION | 10 |
| MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE | 12 |
| Sécurité | 14 |
| Ressources humaines | 18 |
| Service | 22 |
| Technologie | 28 |
| Image de marque | 32 |
| Finances et gouvernance | 36 |
| LAURÉATS DES PRIX POINTS DE FIERTÉ | 42 |
| GOVERNANCE D'ENTREPRISE | 44 |
| COMITÉ CONSULTATIF | 54 |
| DIRIGEANTS ET AUTRES RENSEIGNEMENTS | 57 |
| GLOSSAIRE | 58 |
| ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS | 59 |

À PROPOS DE NAV CANADA

Notre vision

Être le système de navigation aérienne le plus respecté au monde :

- aux yeux du public, pour notre dossier de sécurité;
- aux yeux de nos clients, pour le niveau de nos redevances, notre service à la clientèle, notre efficacité et notre technologie moderne;
- aux yeux de nos employés, pour un travail dans une ambiance motivante et satisfaisante, offrant une rémunération concurrentielle et des possibilités de carrière stimulantes.

Notre mission

Être un chef de file mondial dans la prestation sécuritaire, efficace et rentable de services de navigation aérienne durables et ce faisant, fournir un milieu de travail professionnel et enrichissant pour nos employés.

Nos objectifs primordiaux

La Société entend réaliser sa mission comme suit :

1. Faire partie des fournisseurs de SNA les plus sécuritaires au monde et travailler à réduire continuellement les risques en matière de sécurité opérationnelle.
2. Maintenir les redevances de SNA parmi les moins élevées au sein des principaux fournisseurs de SNA du monde entier et faire en sorte qu'à long terme, la croissance des charges d'exploitation demeure en deçà de celle du trafic.
3. Fournir à nos clients une valeur ajoutée en contribuant à l'amélioration de leur efficacité opérationnelle par l'utilisation de technologies novatrices et la prestation efficace des services au Canada et à l'étranger.
4. Avoir un milieu de travail qui fait en sorte de classer NAV CANADA parmi les employeurs de choix au Canada.
5. Lorsque cela est possible, mettre en place des projets et des initiatives mesurables qui aident à réduire l'empreinte écologique de l'industrie de l'aviation.

EN CHIFFRES

Nos employés sont les contrôleurs, spécialistes de l'information de vol, ingénieurs, technologues, développeurs de logiciels, gestionnaires, analystes et autres professionnels qui gèrent la circulation aérienne, entretiennent les systèmes et infrastructures, gèrent nos activités et conçoivent des solutions pour améliorer la sécurité et l'efficacité de l'aviation.

18
millions km²

D'ESPACE AÉRIEN

3,4
millions de vols

GÉRÉS PAR ANNÉE

1 295
vols

DANS L'ESPACE AÉRIEN OCÉANIQUE
DE GANDER EN MOYENNE PAR JOUR

45 000
clients

(LIGNES AÉRIENNES, EXPLOITANTS DE FRET,
DE VOLS NOLISÉS ET D'HÉLICOPTÈRES,
TAXIS AÉRIENS, ET AVIATION GÉNÉRALE
ET D'AFFAIRES)

5 000
employés

109
**emplacements
dotés de personnel**

AU CANADA

FAITS SAILLANTS 2019

1,9 %
d'augmentation
du volume de
circulation aérienne

UNE SIXIÈME ANNÉE DE CROISSANCE
CONSÉCUTIVE

16
emplacements
dotés de procédures
d'arrivée fondées
sur la RNP

PERMETTANT AUX EXPLOITANTS D'AÉRONEFS
D'ÉCONOMISER DU CARBURANT ET DE RÉDUIRE
LEURS ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

19,66
pertes d'espacement
IFR-IFR

L'UN DES TAUX LES PLUS BAS AU MONDE

Plus de 330
œuvres de bienfaisance
enregistrées
et organismes
communautaires
sans but lucratif

SOUTENUS GRÂCE AUX CONTRIBUTIONS
DES EMPLOYÉS ET DE LA SOCIÉTÉ

1 600
postes de travail
de contrôleur actifs

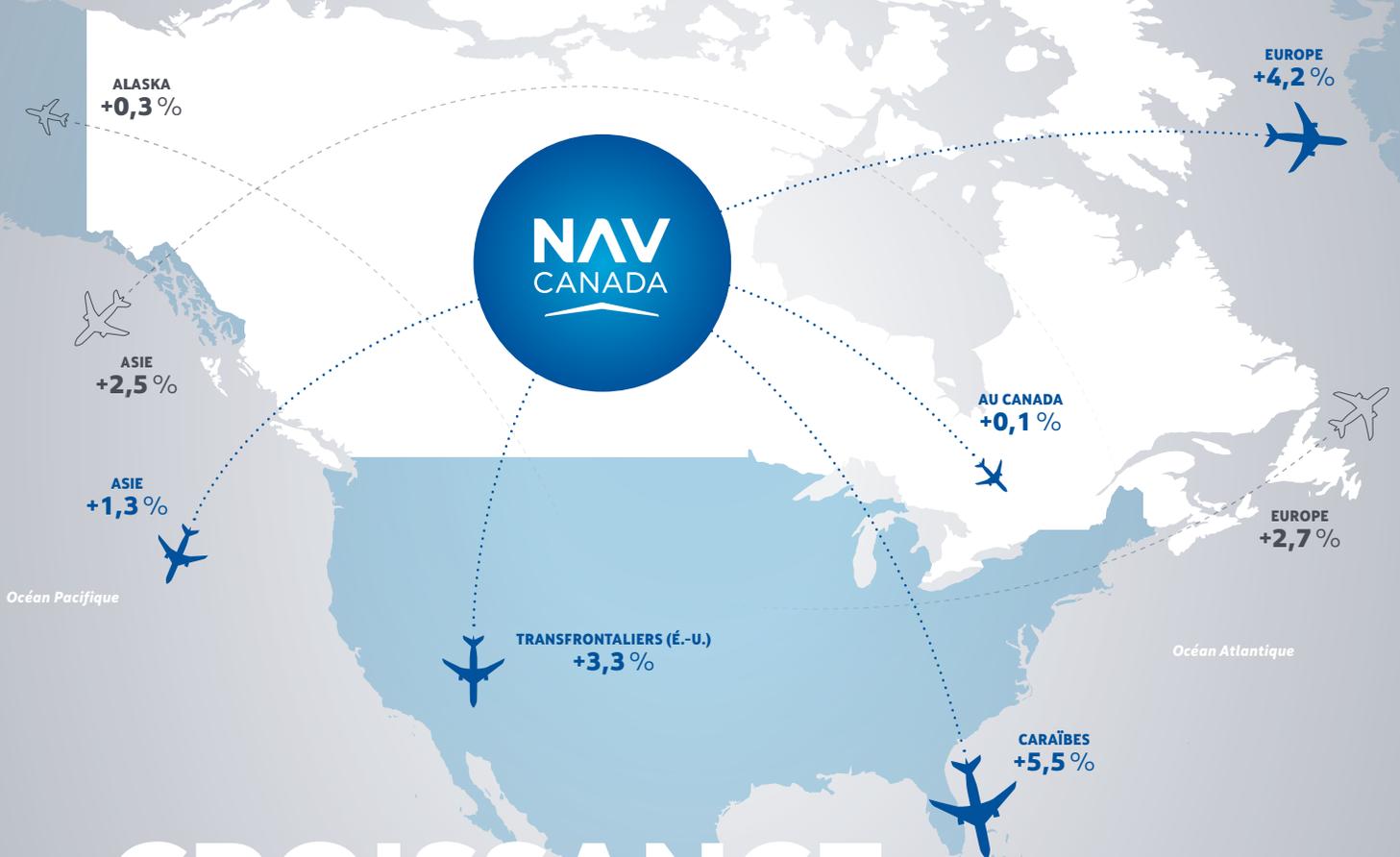
ÉQUIPÉS DE TECHNOLOGIES NAVCANATM DANS
PLUS DE 100 EMPLACEMENTS DANS LE MONDE

144 millions \$
d'investissements
en technologies et
en infrastructures

EN 2018-2019

✈ | VOLS AVEC ATERRISSAGE(S) ET (OU) DÉCOLLAGE(S) AU CANADA

✈ | SURVOLS



CROISSANCE DU TRAFIC

NAV CANADA mesure le trafic en unités de redevance pondérées. Le trafic dans l'espace aérien contrôlé par la Société a augmenté de 1,9 % durant l'exercice 2018-2019 par rapport à l'exercice précédent.

Unités de redevance pondérées par route (exercice 2018-2019)

Le graphique ci-dessous illustre cette hausse en unités de redevance pondérées, qui représente 90 % du trafic.



Les **SURVOLS** sont des vols qui passent par l'espace aérien intérieur sous contrôle canadien, mais ne décollent pas du Canada ou n'y atterrissent pas.

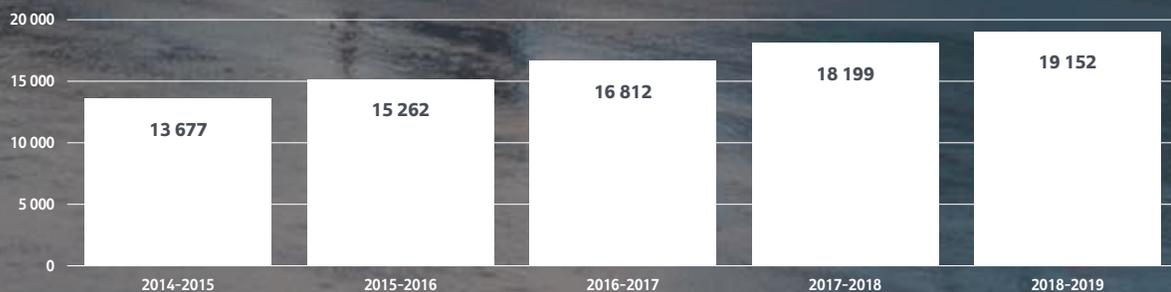


Les redevances en route et de services terminaux s'appliquent aux **VOLS AVEC ATERRISSAGE(S) ET (OU) DÉCOLLAGE(S) AU CANADA**.



Les unités de redevance pondérées sont calculées en fonction du nombre de vols, du poids des aéronefs et (ou) de la distance parcourue dans l'espace aérien canadien.

Vols polaires par exercice



Statistiques de NAV CANADA sur les vols polaires; nombre de vols passant par les repères polaires russes désignés et l'espace aérien intérieur sous contrôle canadien.



MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

MARC
COURTOIS

Je suis heureux de vous présenter le rapport annuel 2019 de NAV CANADA qui décrit les réalisations de nos employés exceptionnels pour assurer la sécurité et l'efficacité du système de navigation aérienne du Canada, tout en respectant notre engagement envers nos responsabilités sociales et environnementales.

Comme toujours, la sécurité est primordiale pour tous à NAV CANADA. Elle est au cœur même de nos affaires, et la principale mesure de notre succès comme FSNA. Je suis donc ravi de signaler, au nom de nos employés, qu'en 2018-2019, le dossier de sécurité de la Société figurait encore une fois parmi les meilleurs au monde.

Le lancement de l'ADS-B satellitaire (décrite plus loin dans le rapport) à Edmonton et à Gander, en mars dernier, a certainement aussi marqué l'exercice. Cette technologie révolutionne la gestion de la circulation aérienne, offrant de sérieux avantages en termes de sécurité et d'efficacité, et NAV CANADA est le premier FSNA au monde à la déployer dans son espace aérien intérieur.

Le fait que le système ait été pleinement opérationnel dès son activation témoigne du dévouement et de l'expertise présents à NAV CANADA : un véritable travail d'équipe!

Il y a aussi eu, en 2018-2019, d'importants progrès quant au recrutement et à la formation de nouveaux contrôleurs et spécialistes de l'information de vol, le but étant d'avoir assez de personnel hautement qualifié pour répondre aux exigences opérationnelles d'aujourd'hui et de demain, dans tout le pays.

Avoir les bonnes personnes au bon endroit au bon moment est essentiel à la prestation d'un service sécuritaire et efficace répondant aux besoins de nos clients et d'autres parties prenantes. À cet égard, je suis heureux de souligner que le travail accompli pour améliorer les activités de la Société aux quatre principaux aéroports du pays continuent de susciter des commentaires positifs de la part de nos plus gros clients, tout comme nos efforts d'atténuation du bruit des aéronefs, en particulier à Toronto et à Calgary.

En 2019-2020, nous verrons au maintien et à l'amélioration de notre dossier de sécurité, notamment en évaluant comment les technologies peuvent nous aider à établir un modèle de prestation de services qui nous permettra d'améliorer sécurité et service, à court et à long terme, tout en demeurant rentable.

Mais nous gardons à l'esprit que les employés accomplissent la part la plus importante de tout ce travail. C'est pourquoi nous tenons à leur offrir un environnement de travail stimulant et gratifiant et, par l'entremise des Prix d'excellence du président du Conseil, à reconnaître à leur juste valeur leurs contributions exceptionnelles à la Société.

Pour terminer, j'aimerais remercier mes collègues du Conseil pour un autre exercice couronné de succès. Je dois aussi remercier Louise Tardif, qui a quitté le Conseil en mai 2019 après trois années de service, et souhaiter la bienvenue à Marc Grégoire.

Enfin, mes plus sincères remerciements et félicitations à Neil Wilson pour son leadership exemplaire, à l'équipe de gestion et à l'ensemble des employés de NAV CANADA.

Du déploiement fructueux de technologies novatrices à l'élaboration de nouvelles approches en matière de gestion de la circulation aérienne, vous consolidez la sécurité, l'efficacité et la pérennité de l'aviation au Canada, tout en visant toujours plus loin pour faire prospérer les communautés dans lesquelles nous vivons et travaillons.

Merci.



Marc Courtois
Président du Conseil



MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

NEIL R.
WILSON

Comme le contenu du rapport annuel le confirmera, 2018-2019 a été un autre exercice remarquable pour la Société, qui a continué de créer et d'offrir une valeur ajoutée à toutes ses parties prenantes, consolidant sa réputation à titre d'un des principaux FSNA au monde.

Qu'il soit question de sécurité, d'innovation ou d'engagement communautaire, NAV CANADA est une organisation inspirée par ses employés. À bien des égards, le présent rapport annuel est leur histoire. Les réalisations et progrès présentés dans ces pages ne seraient rien sans l'engagement quotidien de nos employés envers l'excellence.

Rien n'illustre autant cet engagement que le rôle joué par NAV CANADA dans la mise en œuvre de l'ADS-B satellitaire, qui représente une avancée spectaculaire

dans la gestion de la circulation aérienne et des gains incroyables sur le plan de la sécurité, de l'efficacité et de la responsabilité environnementale.

NAV CANADA a joué un rôle clé dans le développement de cette technologie transformatrice. Au printemps 2019, elle est d'ailleurs devenue le premier FSNA au monde à la déployer dans son espace aérien intérieur. Parallèlement avec NATS (le FSNA du Royaume-Uni) et Isavia (l'administration de l'aviation civile de l'Islande), nous avons également été les premiers

à la déployer au-dessus de l'Atlantique Nord, l'espace aérien le plus achalandé au monde. Cet exploit nous a valu, conjointement avec nos partenaires, des prix d'excellence de la part de la CANSO et de l'Air Traffic Control Association.

Plan stratégique

Nous continuons d'explorer toutes les avenues que les technologies nous offrent, et d'en tirer parti, afin de rehausser la sécurité et le service. Le lancement de l'ADS-B satellitaire, certes un accomplissement majeur, ne représente qu'une des nombreuses étapes de la mise en œuvre de notre plan stratégique, qui guide nos activités dans six secteurs prioritaires, le premier – et principal – étant la sécurité.

En 2018-2019, nous avons raffiné notre approche à la planification de la sécurité, y ajoutant rigueur et maturité. Pour mieux cibler nos efforts, nous avons, en collaboration avec nos employés, cerné les huit principaux risques en matière de sécurité et élaborons des stratégies pour répondre à chacun d'eux. Les résultats sont probants : 2018-2019 figure parmi nos exercices les plus sécuritaires à ce jour.

Nous avons de plus poursuivi nos efforts pour améliorer les services offerts à nos clients. La mise en place de la norme EoR à l'aéroport international de Calgary en 2018-2019, par exemple, est très avantageuse pour nos clients en termes de consommation de carburant, de réduction de coûts et d'empreinte écologique.

Nous sommes particulièrement fiers d'offrir un milieu de travail stimulant. En 2018-2019, nous avons entre autres instauré des mesures et des activités visant à promouvoir la diversité et l'inclusion, ainsi que le perfectionnement professionnel. En 2019, pour la quatrième année de suite, la Société a été reconnue comme l'un des 100 meilleurs employeurs au pays.

Enfin, sur le plan financier, nos cotes de solvabilité ont été confirmées en 2019, ce qui nous a permis d'émettre des obligations totalisant 250 millions de dollars en mars, avec l'un des écarts relatifs aux titres de sociétés les plus faibles dans l'histoire du Canada.

Perspectives d'avenir

Même s'il est gratifiant de souligner nos plus récentes réalisations, nous demeurons tournés vers l'avenir.

Le rythme de l'évolution technologique s'accélère. Les modèles d'affaires de nos principaux clients changent, tout comme les tendances en matière de trafic. En outre, la croissance du trafic a commencé à ralentir, montrant même des signes de déclin.

Ensemble, ces éléments posent d'importants défis opérationnels et financiers. En même temps, élargir le déploiement de technologies comme l'ADS-B satellitaire et la PBN nous donne l'occasion d'aller encore plus loin pour accroître la sécurité et l'efficacité, réduire les émissions de gaz à effet de serre et atténuer l'incidence du bruit des aéronefs sur les communautés.

Comme toujours, pour relever les défis, saisir les occasions et maintenir l'excellence sur une base quotidienne, nous comptons sur nos incroyables employés, des personnes dont l'engagement, les compétences et le professionnalisme ont hissé NAV CANADA parmi les meilleurs FSNA au monde.

C'est un immense privilège de diriger cette entreprise; une responsabilité qui pourrait être écrasante sans les conseils et le soutien indéfectible des membres de notre Conseil d'administration, de nos clients et de nos parties prenantes. Je vous en suis vraiment reconnaissant.

Je dois également reconnaître et féliciter Kim Troutman, qui a pris sa retraite en mars dernier. Ses contributions à l'ensemble de la navigation aérienne s'étalent sur près de 43 ans, d'abord à TC, puis finalement à NAV CANADA, à titre de vice-président, Ingénierie et Opérations techniques.

En terminant, c'est avec joie que j'offre mes plus sincères remerciements à tous les employés, pour leur dévouement quotidien et la fierté qu'ils tirent de leur travail et de notre organisation.

Cordialement,



Neil R. Wilson
Président et chef de la direction



MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE



Notre plan stratégique, axé sur six volets prioritaires, nous aide à bâtir l'avenir et à créer de la valeur ajoutée pour toutes les parties prenantes. Dans les prochaines pages, il sera question des facteurs externes qui influencent nos actions dans ces volets et de ce que nous faisons en retour.

> SÉCURITÉ

**Chef
de file**

> TECHNOLOGIE

**Plateforme
moderne**

> RESSOURCES HUMAINES

**Employeur
de choix**

> IMAGE DE MARQUE

**Être les plus
respectés**

> SERVICE

**Accent sur
les valeurs**

> FINANCES ET GOUVERNANCE

**Stable et
durable**

> MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE

SÉCURITÉ

La sécurité est le fil conducteur des activités de NAV CANADA. Une culture de la sécurité qui mobilise chaque employé et s'étend à toute la Société permet à celle-ci de respecter sa principale priorité, soit d'assurer la sécurité de l'espace aérien du Canada.



Consolider la gestion des risques

En 2019, NAV CANADA a publié son premier numéro de *Naviguer la sécurité*, un document destiné aux employés et soulignant les huit principaux risques pour la sécurité opérationnelle, déterminés par une évaluation des risques reposant sur diverses sources, dont des employés de première ligne. Outre ces risques – allant des SATP (aussi appelés drones ou UAV) dans l'espace aérien contrôlé aux mauvaises communications entre pilotes et contrôleurs – ce document énumère les mesures à prendre pour contrer chacun de ces risques au cours des prochaines années.

Ces mesures découlent de la refonte majeure du *Plan de sécurité de la Société* en 2019. En plus d'offrir une description approfondie de la façon d'atténuer les huit principaux risques opérationnels, le Plan décrit les outils de mesure de la progression de la Société dans l'exécution des plans d'action. Un compte rendu à ce sujet suivra dans les prochains numéros de *Naviguer la sécurité*.

Le *Plan de sécurité de la Société* révisé présente plusieurs possibilités de consolider le SMS exemplaire de NAV CANADA, ainsi que des plans d'action guidant la réalisation de ces améliorations. Le SMS propose une approche structurée au risque à l'échelle organisationnelle, dont le principe de base est que la sécurité incombe à tous les employés. Par ailleurs, la communication de ces huit risques à l'industrie favorise la collaboration entre les parties prenantes, laquelle crée un climat d'amélioration continue stimulée par l'échange des renseignements sur la sécurité.

Reconnaître l'élément humain

NAV CANADA a aidé à élaborer la norme d'excellence en matière de performances humaines de la CANSO avec d'autres membres de l'organisme. Dans une industrie de plus en plus technologique et automatisée, cette norme reconnaît que la souplesse et la résilience essentiels à la sécurité du système viennent de l'être humain. Elle propose aux FSNA un cadre d'évaluation et d'amélioration de la gestion du rendement de leurs employés dans un contexte complexe en mutation rapide.



GUIDES DE PHRASEOLOGIE

L'efficacité des communications orales entre le personnel ATS, les pilotes et l'équipe au sol sont essentielles au mouvement sécuritaire des aéronefs. En août 2019, NAV CANADA a publié le *Guide de phraseologie IFR*, un outil de référence pour les pilotes évoluant dans l'espace aérien du Canada.

Il s'agit du troisième d'une série de trois guides de phraseologie (après ceux de phraseologie VFR et de phraseologie du trafic terrestre) créés par NAV CANADA avec ses partenaires de l'aviation, y compris Transports Canada, les transporteurs, les organisations liées à l'aviation et les écoles de pilotage. Ces guides favorisent l'utilisation d'une phraseologie normalisée réduisant le risque d'erreur ou de malentendu dans ces communications critiques. Les trois sont disponibles gratuitement, en français et en anglais, sur le site Web de la Société.

◀ À GAUCHE

Richard Fontaine,
spécialiste de l'information de vol

FSS de Gatineau

Perfectionner la collecte et l'analyse des données

NAV CANADA a continué d'améliorer le NC-SIS en déployant cette année le module SRM. Cet outil exhaustif permettra d'administrer tous les aspects du programme SRM.

La phase d'analyse du NC-SIS s'est poursuivie cette année avec le déploiement d'un tableau de bord de la sécurité permettant de produire des indicateurs de rendement clés uniformes sur la sécurité à l'appui de la gouvernance générale des données d'entreprise. Au prochain exercice viendront le lancement du module Audit et l'intégration d'un programme amélioré de rapports volontaires sur la sécurité.

Vérifier deux fois plutôt qu'une : activités internes d'assurance de la qualité

NAV CANADA a encore contrôlé l'intégrité du SMS en 2019, respectant son engagement à créer un programme intégré d'assurance de la qualité et garantissant son respect du RAC. Cette initiative a entraîné la définition de processus opérationnels clés et la création d'un catalogue des processus et d'un mécanisme de contrôle des documents pour les instructions de travail et les listes de vérification connexes. Le tout repose sur un système permettant la communication et le suivi d'une part, des écarts dans l'exécution des processus et d'autre part, des mesures correctives appliquées en conséquence.

99 %
des pertes
d'espacement
IFR-IFR

ONT ÉTÉ CLASSÉES AU NIVEAU
DE GRAVITÉ LE PLUS FAIBLE

À L'EXTRÊME DROITE >

Kyleen Stanton,
contrôleuse de la circulation
aérienne, Unité de gestion
de la circulation aérienne

ACC de Vancouver

Transformer l'espace aérien : systèmes d'aéronefs télépilotés

En tant que FSNA du Canada, NAV CANADA est consciente de la popularité croissante des SATP à des fins récréatives et commerciales et tient à jouer un rôle prépondérant dans la détermination de la façon de les gérer sans compromettre la sécurité ou l'efficacité. Elle sait que les usages des SATP se multiplieront, et adopte donc une approche proactive afin de façonner les politiques et procédures qui encadreront et régleront cette technologie à l'intérieur du système de navigation aérienne. Au passage, elle collaborera avec des parties prenantes de tout le domaine de l'aviation dans le monde, du secteur des SATP à l'OACI.

Parmi les grandes initiatives et activités du dernier exercice, on note la première Conférence sur les SATP en novembre 2018. Celle-ci a accueilli plusieurs experts techniques et spécialistes de secteur et servi de tribune aux employés des FIR engagés dans ce dossier pour qu'ils échangent sur leurs préoccupations et lancent des idées pour façonner l'avenir des SNA en tenant compte des SATP.

En janvier 2019, la Société a coprésidé avec TC la première réunion de l'équipe Action relative à la gestion de la circulation aérienne des SATP, lors de laquelle ils ont reçu des représentants de l'industrie des SATP pour définir ensemble des stratégies de gestion de ces engins dans l'espace aérien du Canada.

Par ailleurs, la Société a recommandé à TC que des spécialistes ATS fournissent des services à l'appui des opérations de SATP en espace aérien contrôlé, et a reçu l'approbation officielle nécessaire, ce qui a mené à la création d'une nouvelle page Web sur les SATP sur laquelle les exploitants peuvent demander une autorisation de vol de SATP en espace aérien contrôlé.

NAV CANADA continuera de collaborer avec TC au développement de la réglementation concernant les opérations des SATP au-delà de la visibilité directe.

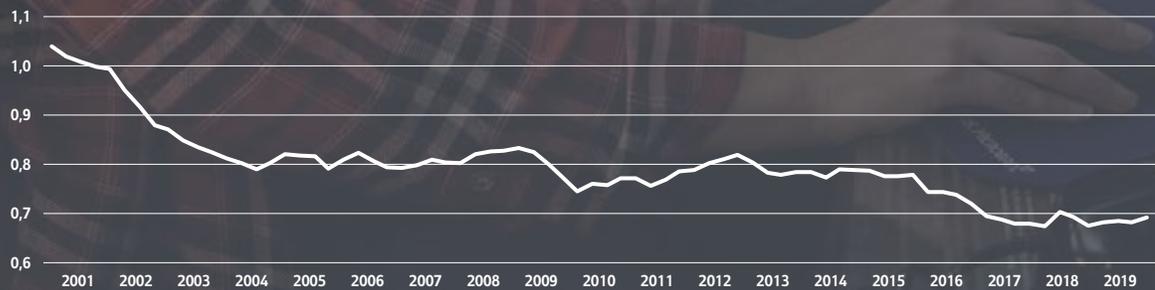




**Moyenne mobile
sur cinq ans
de 0,69**

PERTE D'ESPACEMENT IFR-IFR PAR
100 000 MOUVEMENTS D'AÉRONEFS

Taux de pertes d'espacement IFR-IFR* sur 100 000 mouvements (moyenne mobile sur cinq ans)



*Les pertes d'espacement IFR-IFR s'entendent des aéronefs IFR pour qui l'espacement était inférieur à l'espacement autorisé ou le minimum n'a pas été respecté.

> MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE

RESSOURCES HUMAINES

Même dans une industrie de plus en plus technologique, la sécurité et l'efficacité du système de navigation aérienne dépendent toujours de l'être humain. La stratégie de la Société en matière de ressources humaines est simple : recruter les bonnes personnes, puis les outiller et les épauler pour qu'elles donnent le meilleur d'elles-mêmes.



Employeur de choix

NAV CANADA s'efforce d'offrir à ses employés un milieu de travail exceptionnel, stimulant et enrichissant. La Société est donc fière de figurer – pour une quatrième année consécutive – parmi les « 100 meilleurs employeurs au Canada ». Or bâtir un tel milieu de travail est une affaire de collaboration : il faut d'excellents employés pour faire un excellent employeur.

Favoriser la performance et le perfectionnement professionnel

Pour garantir la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne au Canada, il faut des employés exemplaires. NAV CANADA s'engage donc à fournir à ses employés les outils nécessaires pour atteindre leur plein potentiel, jour après jour. Consciente du rôle primordial du leadership dans son succès, la Société a lancé, en 2019, de nouvelles initiatives favorisant le développement du leadership chez ses gestionnaires, dont un défi de 30 jours pour encourager ceux-ci à se créer un plan de perfectionnement simple mais significatif. Elle a aussi introduit des stratégies pilotes novatrices en matière de ressources humaines conçues pour accroître la culture de performance et l'engagement des employés, dont *L'excellence au quotidien* et un cadre d'évaluation trimestrielle du rendement.

La diversité et l'inclusion pour un milieu de travail bien canadien

En tant que FSNA du Canada, la Société croit que la population canadienne devrait pouvoir se reconnaître en elle et que son milieu de travail devrait refléter la diversité nationale. Au-delà de l'exercice de responsabilité sociale, la diversification de l'effectif engendre une multiplicité avantageuse d'idées et d'approches. Par ailleurs, une organisation gagnera en performance si tous ses employés se sentent bienvenus et valorisés.

Dans le cadre de son Plan stratégique en matière de DI, NAV CANADA accueille, encourage et célèbre la diversité. Elle organise des événements spéciaux pour souligner le Mois de l'histoire des Noirs, la Journée internationale des femmes, le Mois de la fierté, la Journée internationale des personnes handicapées et autres. En 2018-2019, la Société a réalisé de nouveaux volets du Plan stratégique en matière de DI, dont la création de comités sur la DI et des séances d'établissement d'objectifs de DI dans les FIR, ainsi que deux forums du PCD d'établissement d'objectifs de DI. La Société analyse les résultats du premier recensement sur la DI, réalisé en avril-mai 2019, pour s'assurer d'être sur la bonne voie et orienter ses prochaines initiatives.

← À GAUCHE

Mitchell Vaters,
chef de projet, Ingénierie

Centre de travail d'Edmonton



NAV CANADA, reconnue comme l'un des 100 meilleurs employeurs au Canada

POUR UNE QUATRIÈME
ANNÉE DE SUITE

RELATIONS DE TRAVAIL

Près de 90 % des quelque 5 000 employés et plus de NAV CANADA sont représentés par huit syndicats différents. La Société s'engage à s'acquitter en toute bonne foi de ses obligations à l'égard des négociations collectives, en cherchant toujours à offrir des conditions d'emploi intéressantes à ses employés.

CONTRÔLEURE D'EDMONTON HONORÉE PAR WINGS

NAV CANADA emploie plus de 5 000 personnes, toutes exceptionnelles. C'est donc une grande fierté de voir l'une d'elles figurer au palmarès des 20 meilleurs leaders de moins de 40 ans du magazine *Wings* pour son leadership et son dévouement envers l'industrie canadienne de l'aviation. Laura Foote, contrôleuse à Edmonton, s'est méritée cet honneur pour sa contribution au développement d'Elevate Aviation, un organisme sans but lucratif voué à la promotion des carrières en aviation auprès des jeunes et, en particulier, au mentorat des jeunes femmes. En quatre ans seulement – en grande partie grâce à Laura –, Elevate Aviation a intégré plus de 200 mentors œuvrant auprès de jeunes au pays et obtenu plus de 700 000 \$ en financement.

38 %
des postes
de la haute
direction de
NAV CANADA
sont occupés
par des
femmes

À DROITE >

**Jeunes participantes des camps
d'été Explore l'aviation**

Tour de contrôle d'Ottawa

Le recrutement pour bâtir l'avenir

En tant qu'employeur de choix offrant des carrières stimulantes et enrichissantes, NAV CANADA attire beaucoup l'intérêt d'employés éventuels. Devant le succès d'une méthode de sélection de candidats ATS mise à l'essai lors de l'exercice précédent, la Société l'a instaurée à Edmonton, à Moncton et à Winnipeg en 2018-2019. Cette méthode permet de sélectionner les meilleurs candidats à l'aide de tests de simulation et d'exercices de résolution de problèmes avancés.

Pour attirer ces candidats, l'équipe Acquisition de talents de NAV CANADA a participé, directement ou indirectement, à plus de 60 événements pertinents en 2019 : salons de l'emploi collégiaux et universitaires, salons des carrières et des métiers de l'aviation, festivals aériens et autres événements aéronautiques.

Permettre l'interaction des employés

Il est ressorti de récents sondages sur l'engagement des employés que ceux-ci souhaitaient davantage d'interaction avec leurs collègues au pays.

Au terme d'un essai fructueux en 2018, Yammer – un réseau social d'entreprise qui permet aux employés d'une organisation d'interagir et de communiquer – a été déployé à l'échelle nationale en 2019. Cet outil, qui gagne en popularité, sert à l'échange d'information, d'idées et de nouvelles entre les employés de toutes les régions.

Bienvenue à bord

Les Ressources humaines ont lancé un nouveau site pour permettre aux nouvelles recrues de NAV CANADA de se sentir chez elles dans leur nouveau milieu de travail. Au menu, vidéo de bienvenue de Neil Wilson, président et chef de la direction, portrait de la Société, et tout le reste, de la configuration d'un poste de travail à la réservation de vacances.

Des carrières en aviation à l'honneur dans un camp d'été

Devant le succès de l'édition 2018 pour jeunes femmes, la Société a offert deux camps d'été Explore l'aviation en 2019, dont un pour jeunes hommes. Les participants, emballés par l'expérience et l'éventail de possibilités dans ce domaine, ont été très positifs dans leurs commentaires. Pour encourager les jeunes à envisager une carrière en aviation, cette activité les amène en coulisses avec des employés de NAV CANADA pour découvrir leur carrière en contrôle de la circulation aérienne, en technologie de l'électronique et autres.



126

nouveaux employés ont obtenu leur licence de contrôleur ou leur certificat de spécialiste de l'information de vol

EN 2018-2019

Développer les compétences

L'équipe Formation opérationnelle améliore sans cesse ses cours pour que les employés opérationnels de NAV CANADA demeurent parmi les meilleurs au monde à assurer la sécurité de l'espace aérien et l'efficacité de la circulation aérienne.

Entre autres changements, au terme d'un examen exhaustif, plusieurs volets du programme ont été révisés en fonction des normes et pratiques recommandées de l'OACI et du RAC. Pour 2019, le programme intègre une formation en concepts cognitifs comme la visualisation, l'établissement des priorités et la prise de décisions, ainsi qu'une formation sur le coaching aux fins de rendement pour les formateurs en milieu de travail.

Le matériel d'apprentissage, les technologies de simulation et autres sont améliorés et actualisés régulièrement d'après les changements en aviation et les percées en technologies et procédures ATM. Ainsi, en 2020, devant la croissance de la circulation et de la complexité des mouvements, on bonifiera et on devancera l'instruction sur les arrivées et départs IFR, les considérations liées à la turbulence de sillage et les opérations d'hélicoptère comprise dans le cours de base en contrôle d'aéroport.

En 2019, 126 stagiaires ont obtenu leur licence ou certificat : 50 contrôleurs IFR; 29 contrôleurs VFR; 47 spécialistes de l'information de vol.



^ CI-DESSUS

**Julie LeBreton, contrôleur spécialiste, Programme IFR
(instructrice, Formation régionale)**
Brandon Barliak, contrôleur de la circulation aérienne

ACC de Toronto

Promouvoir les langues officielles

NAV CANADA est engagée à respecter ses obligations en vertu de la *Loi sur les langues officielles* du Canada. Outre les cours de langues pour ses gestionnaires et employés, la Société encourage l'utilisation de l'anglais et du français dans ses activités quotidiennes et, par différentes initiatives, soutient l'utilisation des deux langues officielles dans le milieu de l'aviation en général.

Partenaire durable du Musée de l'aviation de Montréal, NAV CANADA lui fournit des services de traduction et de terminologie et collabore à la création de matériel en français. Du côté d'Elevate Aviation, la Société veille notamment à ce que les collectivités francophones bénéficient du même soutien que les autres régions. Enfin, la Société continue de faire connaître Terminav® – son exhaustive base terminologique bilingue en aviation –, dont elle développe une version mobile pour en élargir l'accessibilité et en stimuler le succès.

À l'échelle communautaire, la Société a développé son engagement en matière de langues officielles en 2019 par l'intermédiaire de relations durables avec des organisations comme le Quebec Community Groups Network ou de sa participation et de son appui au Festival Franco-Ontarien. Enfin, en mars 2019, la Société a annoncé qu'elle comptait travailler en partenariat avec les Rendez-vous de la Francophonie au lancement d'une campagne pour promouvoir la Journée de la dualité linguistique en septembre et souligner le 50^e anniversaire de la *Loi sur les langues officielles*.

ADS-B satellitaire : NAV CANADA à l'avant-garde d'une transformation mondiale

DÉPLOIEMENT DANS L'ESPACE AÉRIEN INTÉRIEUR D'EDMONTON

Le 25 mars 2019, à 2228Z, l'ADS-B satellitaire est entrée en service dans la FIR d'Edmonton, faisant de NAV CANADA le premier FSNA au monde à déployer cette technologie révolutionnaire dans un espace aérien intérieur. La transition s'est faite sans heurt, et le 1^{er} mai, la phase suivante du projet a été lancée à l'ACC d'Edmonton, offrant une surveillance satellitaire dans environ 1,3 million de kilomètres carrés de l'espace aérien supérieur Arctique, où il n'y avait auparavant aucune surveillance. En septembre 2019, cette surveillance s'est étendue à l'espace aérien supérieur Alberta, et au début de 2020, elle devrait couvrir une autre grande section de l'espace aérien supérieur Arctique.

GANDER : ESSAIS DANS LES ESPACES AÉRIENS INTÉRIEUR ET DE L'ATLANTIQUE NORD

L'ADS-B satellitaire est également entrée en service dans l'espace aérien intérieur de Gander le 25 mars et dans l'espace aérien océanique de Gander le 27 mars, marquant ainsi le début des essais de l'espacement aux procédures par surveillance accrue menés en collaboration avec les FSNA du Royaume-Uni et de l'Islande.

Lors de ces essais, les avions sur les routes de l'Atlantique Nord dotés de l'avionique requise sont passés de l'espacement longitudinal fondé sur le temps à un espacement plus précis et efficace fondé sur la distance, un changement rendu possible grâce à la surveillance en temps réel de l'ADS-B satellitaire. D'autres gains d'efficacité seront réalisés au début de 2019-2020 avec l'entrée en vigueur de la réduction de l'espacement latéral et des autorisations océaniques sans vitesse assignée.

EFFICACITÉ ACCRUE

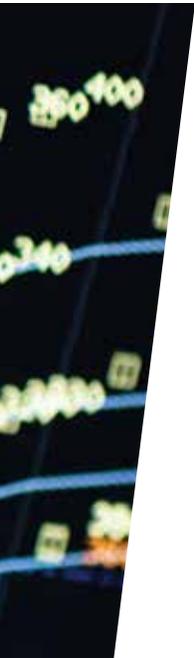
Les outils évolués ajoutés au GAATS+ ont mené à la création et à l'ajout de la fonction de séparation verticale dynamique dans le CAATS en 2018-2019. Les secteurs peuvent maintenant être séparés verticalement et géographiquement, permettant aux contrôleurs de répartir leur charge de travail plus équitablement. Conjuguée à l'espacement latéral réduit entre les avions au-dessus de l'Atlantique Nord, rendu possible grâce à l'ADS-B satellitaire, la capacité de sectoriser selon deux dimensions rehausse la sécurité et l'efficacité de la transition des avions qui entrent dans l'espace aérien océanique et en sortent.

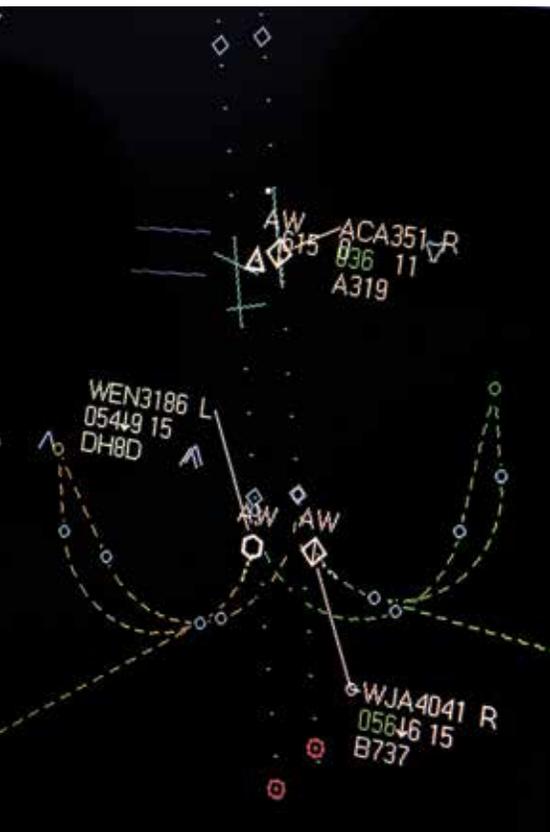
LA CANSO RÉCOMPENSE
NAV CANADA POUR
SON INNOVATION

La CANSO a décerné son tout premier Prix d'excellence en gestion de la circulation aérienne à NAV CANADA et à ses partenaires, Aireon et NATS, pour le déploiement de l'ADS-B satellitaire dans l'Atlantique Nord. La Société a aussi été finaliste pour l'application de la nouvelle norme d'espacement RNP AR de l'OACI à l'aéroport international de Calgary, et cofinaliste avec NATS pour l'adoption de l'EXCDS, le système de fiches électroniques de la Société, au centre de contrôle terminal de Londres. En plus de mettre à l'honneur NAV CANADA et d'autres finalistes aux prix d'excellence, le numéro du périodique *Airspace* de la CANSO pour le troisième trimestre de 2019 présentait un article expliquant comment NAV CANADA mène la charge pour délaissier le nord magnétique et s'orienter avec le nord vrai.

Plus de
99 % de
disponibilité
des équipements
et systèmes

EN 2018-2019





QUALITÉ DE NAVIGATION REQUISE

La RNP permet aux pilotes d'aéronefs dotés de l'avionique requise d'utiliser le positionnement par satellite pour effectuer des approches plus courtes et précises vers les aéroports, réduisant temps de vol, consommation de carburant et émissions de GES. De plus, les approches RNP favorisent les CDO, aidant à atténuer le bruit des aéronefs, et permettent parfois d'éviter davantage les régions peuplées. La Société continue de trouver de nouvelles applications à la RNP afin d'exploiter au maximum son potentiel et de contribuer à la sécurité, à l'efficacité et à la pérennité du système de navigation aérienne.

Navigation fondée sur les performances

IMPRESSIONNANTS AVANTAGES POUR LES CLIENTS ET L'ENVIRONNEMENT

En 2018-2019, des procédures RNP AR ont été développées et déployées à cinq autres aéroports : Québec, Thunder Bay, London, Kitchener-Waterloo et Deer Lake. À la fin de l'exercice, la RNP AR était entièrement en service à 16 aéroports, et son déploiement se poursuit à d'autres emplacements.

Même si les procédures RNP AR ne peuvent servir à chaque approche en raison du trafic et d'autres considérations, environ 40 % des aéronefs sont maintenant dotés de la technologie requise pour effectuer ce type d'approche aux aéroports le permettant. En 2018-2019, il y a eu environ 65 000 approches RNP AR vers des aéroports canadiens, pour une réduction de près de 435 300 milles de vol, ce qui représente des économies de plus de 2,2 millions de litres de carburant et une réduction d'environ 6 millions de kilogrammes d'émissions de GES.

ÉLOGES DES CLIENTS POUR L'INTRODUCTION DE L'EOR À CALGARY

Depuis le lancement de la nouvelle norme EoR en novembre 2018, le nombre d'aéronefs effectuant des approches RNP AR à Calgary a presque triplé (environ 3 000 par mois), leurs temps de vol ayant diminué de jusqu'à quatre minutes en moyenne, pour un total de près de cinq heures de vol de moins par jour, ce qui veut dire une consommation réduite de carburant et 2 500 tonnes d'émissions de GES de moins dans la première année seulement, le genre d'avantage fortement loué par les clients. Dans une lettre de félicitations adressée à NAV CANADA, WestJet a précisé avoir économisé plus d'un million de litres de carburant au cours des huit mois qui ont suivi l'introduction de cette norme.

À la lumière des avantages considérables générés par la nouvelle norme à Calgary, son déploiement à d'autres aéroports principaux du Canada est à l'étude, et des FSNA de partout dans le monde ont approché NAV CANADA pour obtenir de l'information à ce sujet.

Préparer l'avenir dès aujourd'hui : modernisation de l'espace aérien de Vancouver

Vu ses 10 aéroports et aérodromes très rapprochés, la région de Vancouver est l'un des espaces aériens les plus achalandés et complexes au pays, et sa croissance est constante : le nombre de vols par année a augmenté de plus de 15 % depuis 2013, soit une hausse annuelle supérieure à 100 000 vols.

Après avoir évalué les opérations courantes afin de mieux comprendre les défis opérationnels qui se posaient, la Société a lancé le projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver en mai 2019. Ce projet vise à assurer la sécurité et l'efficacité de la circulation aérienne dans cet environnement exigeant, à harmoniser la modernisation avec les plans à long terme des aéroports et des exploitants de la région, et à répondre aux priorités telles que la réduction des émissions de GES et l'atténuation du bruit. En 2019-2020, NAV CANADA prévoit tenir des consultations avec les parties prenantes, reposant sur un cadre de référence détaillé préparé par la Société, puis planifier la mise en œuvre à suivre.

Revitalisation des aménagements et des infrastructures

En novembre 2018, les contrôleurs à l'aéroport achalandé de Pitt Meadows, près de Vancouver, ont déménagé dans une nouvelle tour qui comprend les dernières technologies et dépasse de neuf mètres l'ancienne tour, offrant aux contrôleurs une bien meilleure vue sur les aires de manœuvre de l'aéroport.

La rénovation majeure entreprise à l'ACC d'Edmonton s'est poursuivie durant l'année et se terminera au prochain exercice par la mise à niveau des zones administrative et opérationnelle pour que les employés puissent jouir d'un environnement et d'outils modernes.

Au début de 2019-2020, sécurité et fiabilité seront rehaussées à Gander, à Moncton et à Edmonton grâce à la mise en service de trois nouveaux systèmes d'alimentation à double redondance de secours qui réduiront le risque d'interruption du service d'alimentation.

Enfin, l'aménagement intérieur du nouveau Siège social de NAV CANADA au centre-ville d'Ottawa se poursuit en vue de préparer le bâtiment pour son ouverture prévue en 2020-2021.

PUBLICATIONS NUMÉRIQUES

Afin d'offrir à ses parties prenantes une valeur ajoutée, NAV CANADA s'efforce de réduire son empreinte écologique en continuant de convertir ses documents papier en publications électroniques.

Dès novembre 2020, le *Canada Air Pilot* (CAP et CAP GEN) ne sera plus publié en format papier. En outre, le *Canada Air Pilot restreint*, les ePUBS et la publication d'information aéronautique sur CD seront abandonnés, et il ne sera alors possible que de les télécharger.

MISE À NIVEAU DES SYSTÈMES MÉTÉOROLOGIQUES

L'exactitude des renseignements météorologiques fournis est essentielle à la sécurité de la navigation aérienne au Canada. En 2018-2019, plusieurs améliorations ont été apportées dans le cadre du Programme quinquennal de mise à niveau des systèmes météorologiques de 66 millions de dollars lancé en 2017, notamment l'installation de 31 pluviomètres, cinq célomètres laser et 15 baromètres à divers emplacements du pays, ainsi que de nouvelles stations AWOS à Buffalo Narrows et Pickle Lake.



Relations avec les parties prenantes : partenaires de transformation

Vu la modernisation de la prestation de ses services grâce au déploiement de nouvelles technologies transformatrices, et la croissance et l'évolution de la demande dans l'espace aérien, la Société compte plus que jamais sur ses liens étroits avec ses parties prenantes.

Des consultations et des communications régulières aident NAV CANADA à comprendre et à équilibrer les besoins de tous ses partenaires pour la prestation de services sécuritaires, efficaces et rentables.

SENSIBILISATION À L'ÉCHELLE NATIONALE

Pour témoigner de l'importance accordée à l'apport des parties prenantes, la Société a élargi en 2019 la portée de son sondage afin d'y inclure les aéroports, les associations de l'industrie et certains transporteurs aériens canadiens. Tous ont répondu à chacun des sondages en ligne sur la satisfaction des parties prenantes, leur rétroaction aussi positive que par le passé, avec un taux de satisfaction moyen de 8,6 sur 10.

La Société évalue de nouvelles façons d'enrichir son dialogue avec les parties prenantes. Par exemple, en 2018-2019, elle a signé des protocoles d'entente de collaboration avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto et l'administration aéroportuaire de Vancouver pour mieux coordonner les projets et la planification des activités, et elle vise à faire de même avec d'autres aéroports principaux.

COLLABORATION AVEC LES PARTIES PRENANTES SUR L'ATTÉNUATION DU BRUIT

Par l'entremise de comités consultatifs communautaires sur le bruit à divers aéroports du pays, NAV CANADA collabore avec les parties prenantes de l'industrie pour réduire l'incidence du bruit des aéronefs sur les communautés.

À l'aéroport Toronto Pearson, par exemple, plusieurs nouvelles procédures ont été mises en place en 2018-2019 afin de réduire à la fois le bruit produit par les aéronefs et le nombre de gens touchés, dont des procédures d'arrivée de nuit qui tirent parti de la PBN et, dans certains cas, ont diminué de presque la moitié le niveau de bruit dans les zones résidentielles.

L'utilisation accrue des CDO à Pearson a également réduit le bruit associé aux poussées et aux traînées nécessaires pour maintenir les vols en palier pendant l'approche. La Société continue de surveiller l'incidence des nouvelles procédures et a mis au point un nouvel outil d'analyse des CDO afin que celles-ci puissent atteindre leur plein potentiel en termes de réduction du bruit.

La Société collabore aussi avec l'administration aéroportuaire, les transporteurs aériens et Transports Canada pour évaluer d'autres possibilités d'atténuation du bruit des aéronefs à Pearson grâce au Conseil de l'industrie sur la gestion du bruit, créé à la suite de l'examen par un tiers de l'espace aérien de Toronto Pearson.

À plus grande échelle, le document *Opérations aériennes moins bruyantes* de NAV CANADA est paru en décembre 2018 pour indiquer aux contrôleurs et aux pilotes comment maximiser l'utilisation des procédures d'atténuation du bruit.

Amélioration de l'équipement SNA

Parmi les projets de mise à niveau de la surveillance lancés ou terminés en 2018-2019, notons l'installation d'un troisième radar des mouvements de surface à Toronto Pearson visant à améliorer la surveillance au sol à cet aéroport de plus en plus achalandé. L'installation d'autres systèmes de multilatération se poursuit à l'aéroport international de Vancouver, au sud de l'île de Vancouver, à Toronto, à Springbank et à Red Deer pour accroître la capacité, l'efficacité et la sécurité en espace aérien complexe.

La phase finale du programme de remplacement pluriannuel des ILS a pris fin au début de 2018-2019. Les 115 ILS installés ont maintenant le même modèle, ce qui diminue les coûts d'entretien.

À la suite de consultations avec les clients et d'autres parties prenantes, la Société a lancé la première phase de son programme pluriannuel visant à couper dans son réseau de NAVAID au sol et à appuyer la transition à des services de navigation aérienne fondés sur la PBN plus efficaces et rentables pour les clients. En 2019, 21 emplacements NAVAID ont été supprimés des publications aéronautiques. D'autres phases de mises hors service sont prévues dans le cadre du Programme de modernisation des NAVAID, qui devrait s'achever au milieu de 2024. Un réseau de NAVAID au sol appuyant des aéroports de rétablissement restera en place pour assurer la sécurité des opérations dans le cas peu probable où il y aurait une perte importante du service du système mondial de navigation par satellite.

LA FIABILITÉ AU SERVICE DE LA SÉCURITÉ

En 2018-2019, NAV CANADA a continué d'être à la hauteur de son excellente réputation en termes de fiabilité, son dossier se chiffrant à plus de 99 % pour la disponibilité des systèmes et équipements essentiels. Ce rendement reflète à la fois l'engagement de la Société à l'égard de la sécurité, et l'expertise et le dévouement de ses employés de l'Ingénierie et des Opérations techniques qui travaillent souvent dans des conditions difficiles, dans des régions éloignées et des terrains abrupts, pour que l'équipement continue de bien fonctionner.

NOTE DE SATISFACTION DES PARTIES PRENANTES

8,1 /10 Principaux transporteurs clients canadiens

9,0 /10 Principaux aéroports

8,8 /10 Principales associations aéronautiques

▼ CI-DESSOUS

Tom Wang,
technologue en électronique
(à gauche)

Shawn Apdian,
technologue en électronique

Tour de Vancouver



20 ANNÉES D'AMÉLIORATION CONTINUE AUX OPÉRATIONS TECHNIQUES

NAV CANADA satisfait encore et toujours aux plus hautes normes de service à la clientèle. Grâce à son engagement envers la sécurité et la qualité, et de solides QMS et EMS, son groupe Opérations techniques a été de nouveau reconnu pour l'excellente qualité de ses services par BSI, un institut international de normalisation et de certification important. En 2019, BSI a renouvelé les certifications ISO 9001:2015 (QMS) et ISO 14001:2015 (EMS) des Opérations techniques pour trois ans.

> MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE

TECHNOLOGIE

NAV CANADA comprend les avantages de la technologie pour la sécurité et le service. Du lancement de fiches électroniques de données de vol sur écrans tactiles en 1998 à celui de la surveillance satellitaire en 2019, ses investissements continus dans le développement technologique lui permettent de rehausser constamment la barre du rendement opérationnel.





2,4
milliards \$
investis en
technologies
et en infra-
structures

DEPUIS 20 ANS

Initiatives d'ingénierie ATM et de technologies SNA

INITIATIVE STRATÉGIQUE DES QUATRE AÉROPORTS PRINCIPAUX : SÉCURITÉ ET EFFICACITÉ

Consciente de l'importance des quatre aéroports principaux du Canada (Vancouver, Calgary, Toronto Pearson et Montréal-Trudeau) comme moteurs économiques, NAV CANADA élabore et instaure, avec eux, des solutions technologiques pour gérer la circulation aérienne en croissance, sur lesquelles se fonder pour gérer la croissance future du trafic.

Pour améliorer la sécurité, le rendement et la productivité, NAV CANADA utilise de nouveaux systèmes et procédures, et coordonne ses efforts avec les plans d'amélioration de l'efficacité de chaque aéroport, comme en témoigne le système de gestion des arrivées installé récemment dans ses aménagements de Toronto Pearson. La Société mettra à l'essai et déploiera d'autres technologies, dont des systèmes de gestion des départs et de la circulation, et des outils pour appuyer le reclassement de la turbulence de sillage et améliorer les taux d'atterrissage par vent debout.

AMÉLIORATION DES COMMUNICATIONS

Grâce à une série de modifications technologiques, de modernisations et d'améliorations réalisées en 2018-2019, l'infrastructure de l'AFTN de NAV CANADA a gagné en robustesse et en souplesse. Le passage des systèmes de l'AFTN de serveurs autonomes à la plateforme matérielle commune intégrée, par exemple, a réduit les coûts de soutien continu et harmonisé la plateforme matérielle et le système d'exploitation avec les autres systèmes ATM majeurs de NAV CANADA.

Le système de messagerie de l'AFTN – élément d'un réseau mondial d'échange interne et externe, avec des clients et d'autres fournisseurs de SNA, de renseignements tels que plans de vol et données sur la météo et la navigation – a été grandement modernisé. Ce système adopte maintenant la norme d'AMHS de l'OACI et troque ses vieux circuits à faible bande passante contre des connexions réseau IP privées, gagnant ainsi en fiabilité et en capacité pour répondre aux besoins croissants d'échange de données.



Nouveaux outils pour les contrôleurs

Le 1^{er} juin 2019, la Tour de Montréal-Trudeau devenait la deuxième au Canada à adopter l'IWP, après Halifax, qui l'utilise depuis août 2018. L'IWP intègre surveillance, information opérationnelle, commandes de balisage et données de plans de vol électroniques, permettant aux contrôleurs de se concentrer sur un seul écran interactif qui s'adapte en fonction de leur poste de travail dans la cabine. L'interface utilisateur uniforme et améliorée de l'IWP facilite la gestion du trafic, et hausse la sécurité et l'efficacité.

L'innovation par l'ingéniosité

Pas toujours facile d'intégrer de façon homogène nouvelles technologies et vieux systèmes. Dans le cas de l'ADS-B satellitaire et du système de surveillance radar actuel, l'équipe Systèmes de surveillance ATM de NAV CANADA a été indispensable.

Le fruit de son travail est une version adaptée d'une technologie existante – Fusion –, qui en est maintenant au déploiement national. Ce système sur mesure prend les données de tous les capteurs de surveillance de chaque cible d'aéronefs disponibles – y compris radar et ADS-B satellitaire et terrestre – et les fusionne pour n'afficher qu'une seule cible. Il autorise en outre d'importantes fonctions de sécurité, dont l'alerte de conflit à court terme, qui avertit les contrôleurs d'une éventuelle perte d'espace.

Explorer les possibilités d'un avenir numérique

Les percées en technologies ATM et les nouveaux usages de la vidéo de qualité ATC vont au-delà de l'élimination d'angles morts, la Société pouvant envisager de nouvelles façons de fournir ses services à l'aide d'aménagements totalement numériques. Un aménagement numérique est doté de caméras vidéo qui procurent une vue rehaussée à 360 degrés sur le terrain d'aviation et l'espace aérien environnant, et dont les données sont intégrées aux systèmes ATM et aéroportuaires. Avec un tel outil, le personnel ATS pourrait fournir un service à distance ou remplacer, à moindre coût, certaines infrastructures ATS. Un tel aménagement conférerait aussi à la Société la souplesse requise pour adapter ses services aux demandes de la circulation aérienne, et offrirait

des caractéristiques de sécurité automatisées et de nouveaux outils pour accroître la conscience situationnelle dans toutes les conditions de visibilité.

D'autres FSNA acquièrent les technologies primées de NAV CANADA

De plus en plus de FSNA dans le monde adoptent les solutions technologiques ATM développées par NAV CANADA. En 2018-2019, la Société a déployé ses produits NAVCANsuite de coordination intégrée des données de vol électroniques ATM à l'aéroport Malpensa (Milan), premier de six aéroports italiens ayant décidé d'acquérir cette technologie.

Au Royaume-Uni, NATS et NAV CANADA poursuivent l'expansion de la technologie de données de vol électroniques EXCDS. Avec l'ajout des tours de Bristol, Cardiff, Farnborough et Southampton, cette technologie de NAV CANADA est maintenant opérationnelle dans six grands aéroports britanniques.

Entre-temps, le déploiement de l'EXCDS au centre de contrôle terminal de Londres, en 2017-2018, s'est mérité cette année deux prestigieux prix de l'Association of Project Management, dont celui de meilleur projet de l'année. Ce projet a aussi été en lice pour un prix ATC Jané's et un prix d'innovation ATM de la CANSO en 2019.

Examiner ses services, évaluer ses technologies

Désireuse de suivre la cadence des besoins de l'industrie et la croissance du trafic, NAV CANADA évalue régulièrement ses services, s'intéressant en particulier aux possibilités de les améliorer et d'accroître la sécurité grâce à la technologie. Qu'il s'agisse d'améliorer des technologies existantes ou d'en déployer de nouvelles, la Société vise des changements graduels et itératifs offrant des gains immédiats tout en jetant les bases d'améliorations à long terme de la sécurité et de l'efficacité.

À DROITE >

Rafy Terzian, gestionnaire,
Ingénierie des systèmes et des projets (à gauche)

Bob Ballantyne,
spécialiste des systèmes

Centre des systèmes techniques d'Ottawa



> MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE

IMAGE DE MARQUE

La Société s'enorgueillit du travail qu'elle accomplit pour assurer la sécurité et l'efficacité de la circulation aérienne au Canada et être une bonne entreprise citoyenne afin de contribuer à l'industrie et aux communautés dont elle fait partie.



NAV CANADA a du cœur

Convaincue qu'il faut aller toujours plus loin, NAV CANADA étend ses responsabilités d'entreprise bien au-delà de l'espace aérien. Comme elle dessert plus de 100 emplacements au pays, elle est consciente de son devoir envers les communautés qui hébergent ses aménagements et ses employés.

En 2019, la Société a pris des mesures pour étendre la portée et multiplier les effets de son Programme de contributions à des œuvres de bienfaisance, qui lui permet de soutenir les efforts de secours mondiaux et ceux de ses employés, qui donnent temps, argent et énergie à leur communauté. En 2018-2019, NAV CANADA a du cœur a appuyé plus de 330 organismes différents par des contributions totalisant des centaines de milliers de dollars et d'innombrables heures de bénévolat.

Fondé sur 20 années de soutien à divers organismes de bienfaisance et communautaires, ce programme revitalisé offre aux employés plus d'options pour soutenir les événements et les groupes communautaires qui leur tiennent à cœur et assurer une meilleure répartition des fonds dans l'ensemble du pays.

Promotion de l'aviation

L'aviation et les secteurs connexes sont une importante part de l'économie canadienne. À titre de partenaire majeur, la Société sait qu'elle doit contribuer à la croissance à long terme et à la prospérité de l'industrie. C'est pourquoi elle appuie une foule d'événements et d'organisations qui favorisent les discussions et la collaboration, promeuvent les carrières, soulignent les accomplissements et encouragent la diversité et l'inclusion au sein de l'industrie. En 2018-2019, d'importants changements ont été apportés au Programme de commandites de NAV CANADA afin qu'il reflète mieux les buts de la Société.

La Société forge aussi des partenariats avec des organisations du milieu de l'aviation et offre du matériel, des ressources et l'expertise de ses employés à des groupes tels que le centre d'apprentissage d'Elevate Aviation à Edmonton, ouvert en mars 2019, qui donne aux participantes l'occasion d'explorer diverses carrières au sein de l'industrie grâce à des présentations et à des conversations avec des mentors, de même qu'à des activités pratiques et à des visites d'aménagements.



NAV CANADA A REÇU LE TITRE D'ENTREPRISE GÉNÉREUSE PAR IMAGINE CANADA POUR SON EXCELLENCE ET SON LEADERSHIP EN MATIÈRE D'INVESTISSEMENT COMMUNAUTAIRE



LA TOUR DE CALGARY FAIT SES DÉBUTS À LA TÉLÉVISION

Le 11 septembre 2018, la finale de *The Amazing Race Canada* a été l'émission de télévision la plus regardée au pays, avec plus de deux millions de téléspectateurs. Et la Tour de Calgary était au cœur même de l'action! Selon les producteurs de l'émission, ce fut l'un des meilleurs épisodes jamais tournés. Pour NAV CANADA, il s'agissait d'une occasion unique et intéressante de sensibiliser les gens au rôle de la Société à titre de FSNA du Canada.

Plus de 1 million \$ versés à des causes communautaires

EN 2018-2019

Inspiration d'une nouvelle génération de leaders en aviation

NAV CANADA et le MAEC ont annoncé un nouveau partenariat novateur lors d'un événement tenu au Musée en février 2019, auquel ont assisté quelque 200 étudiants et de nombreux leaders de l'industrie. Une discussion d'experts sur les futures générations de leaders dans l'industrie de l'aviation et de l'aérospatiale a suivi l'événement.

Ce partenariat à long terme, qui vise à faire connaître les possibilités de carrières fascinantes et gratifiantes en aviation à une nouvelle génération de Canadiens, permet à la Société de tirer profit de la popularité et du prestige du Musée pour sensibiliser les visiteurs au rôle de NAV CANADA comme chef de file mondial et innovateur de l'industrie de l'aviation. Grâce à une exposition permanente et interactive au Musée et à une exposition complémentaire itinérante, les visiteurs auront un aperçu des responsabilités de la Société à titre de FSNA, ainsi que du travail qu'accomplissent ses employés pour s'assurer que le système de navigation aérienne du Canada demeure le plus sécuritaire au monde.

L'événement soulignant le nouveau partenariat a également servi de coup d'envoi à un salon de l'emploi en aviation de deux jours qui a attiré plus de 1 500 étudiants au Musée.

Enfin, pour une deuxième année consécutive, NAV CANADA a été le commanditaire principal de la fête du Canada au MAEC, événement qui a attiré près de 9 000 visiteurs et comptait plus de vingt exposants offrant des activités de toutes sortes.

Mobilisation des décideurs

En 2018, NAV CANADA a lancé son Programme de sensibilisation des élus pour mieux faire connaître la Société et son rôle à titre de FSNA du Canada. Ce programme cible les élus qui comptent des aménagements ATS dans leur circonscription, participent à des comités législatifs liés aux transports (comme le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités) ou représentent des citoyens ayant un intérêt pour les SNA et les opérations aéroportuaires.

Depuis le lancement du Programme, plus de trente élus de divers paliers de gouvernement ont accepté les invitations de la Société à visiter l'un de ses aménagements et à rencontrer les personnes qui gèrent les activités quotidiennes de SNA au pays. Ces visites permettent à NAV CANADA de familiariser les élus avec sa position de leader mondial dans le développement de technologies telles que l'ADS-B satellitaire, qui rehausse la sécurité, l'efficacité et la responsabilité sociale et environnementale de la navigation aérienne. Ce type d'activité de sensibilisation a été bien accueilli par les invités, dont certains ont même partagé leur expérience sur les médias sociaux.

▼ CI-DESSOUS

Salon de l'emploi en aviation du MAEC
et de NAV CANADA





^ CI-DESSUS

Pascal Bilodeau, pilote

À Iqaluit, transférant 13 sacs d'équipement de hockey destinés à des communautés dans le besoin, dans le cadre de Hockey North

< À GAUCHE

Course sur piste de Toronto Pearson, dont NAV CANADA est commanditaire



› MISE À JOUR SUR LE PLAN STRATÉGIQUE

FINANCES ET GOUVERNANCE

NAV CANADA est une société privée sans but lucratif qui finance ses opérations en percevant des revenus pour ses services, ventes de technologies et activités commerciales connexes. Tous les profits sont réinvestis dans le système de navigation aérienne de sorte que la Société puisse continuer de fournir les services de navigation aérienne les plus sécuritaires, efficaces et rentables possible, en plus d'assurer l'efficacité de ses propres opérations. Même si la sécurité demeure sa priorité, la Société est résolue à offrir une valeur ajoutée à ses parties prenantes.



Faits saillants financiers

Pour l'exercice ayant pris fin le 31 août 2019, les produits de la Société ont totalisé 1 437 millions de dollars, contre 1 415 millions de dollars pour l'exercice précédent.

Les produits tirés des redevances ont augmenté de 25 millions de dollars, reflétant la croissance du trafic aérien de 1,9 % par rapport à 2017-2018, telle que mesurée en unités de redevance pondérées, ainsi qu'une réduction des tarifs de base qui a effectivement prolongé la réduction moyenne de 0,4 % des redevances.

Les charges d'exploitation se sont élevées à 1 449 millions de dollars, contre 1 396 millions de dollars en 2017-2018, en raison principalement des coûts de rémunération supérieurs. Les autres produits et charges nets ont consisté en une charge de 91 millions de dollars contre une charge de 60 millions de dollars pour 2017-2018, principalement en raison des rajustements de juste valeur positifs apportés à notre investissement dans Aireon LLC au cours du troisième trimestre de 2017-2018.

La Société a inscrit une perte nette (avant la constatation des mouvements nets dans les comptes de report réglementaire, y compris la stabilisation des tarifs) de 100 millions de dollars en 2018-2019 contre une perte nette de 33 millions de dollars en 2017-2018.

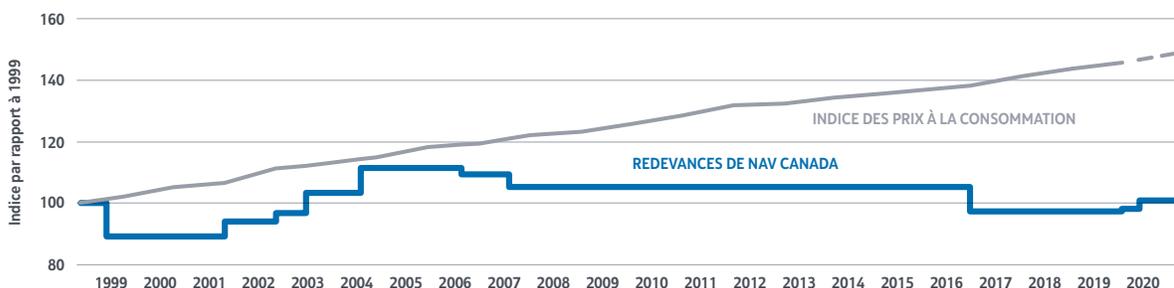
Le solde du compte de stabilisation des tarifs de la Société a diminué pour atteindre 93 millions de dollars en 2018-2019, en raison d'une croissance plus faible de la circulation aérienne en 2018-2019 – croissance qui a atteint 5,1 % en 2017-2018.

Conformément à la stratégie financière et au mécanisme de stabilisation des tarifs de la Société, cette dernière a atteint le point d'équilibre financier en 2018-2019.

UN ATOUT UNIQUE POUR NAV CANADA ET LA COMMUNAUTÉ

Le CENTRE NAV continue d'évoluer tout en contribuant de façon soutenue aux finances de la Société. Reconnu comme un emplacement primé pour les événements organisationnels, éducatifs et de formation, le Centre acquiert également une notoriété en tant que refuge. Au premier trimestre de l'exercice, il a collaboré avec des organismes gouvernementaux fédéraux et municipaux afin d'offrir un hébergement extérieur temporaire à plus de 500 demandeurs d'asile au Canada. Plus tard, 85 personnes âgées de la région y ont aussi trouvé refuge pendant près de quatre mois après l'inondation de leur résidence pour retraités.

Variation des redevances de NAV CANADA⁽¹⁾ par rapport à l'indice des prix à la consommation⁽²⁾



(1) Variations moyennes depuis la mise en œuvre complète du système de redevances le 1^{er} mars 1999.

(2) Indice des prix à la consommation – croissance présumée de 2,0 % en 2019 et par la suite.

Recouvrement des coûts

Après avoir réduit ses redevances à quatre reprises depuis 2004, la Société a annoncé en août que, pour la première fois en 15 ans, elle augmenterait certaines d'entre elles afin de recouvrer les coûts liés à la prestation de la surveillance ADS-B satellitaire dans les espaces aériens intérieur et océanique de l'Atlantique Nord, laquelle était offerte gratuitement depuis le lancement du service en mars. Le 1^{er} septembre 2019, les redevances pour les données de surveillance dans l'espace aérien intérieur ont augmenté de moins de 1 % en moyenne par rapport à l'ensemble des tarifs. La hausse prévue pour l'espace aérien océanique entrera en vigueur en janvier 2020 et correspondra à une hausse des redevances fixes par vol déjà en place, conformément aux commentaires émis par les parties prenantes.

Le 13 septembre 2019, l'Office des transports du Canada a reçu un appel de la part de l'IATA à l'égard des redevances révisées telles qu'annoncées, dans lequel elle demande entre autres l'annulation des redevances révisées. L'IATA allègue que NAV CANADA ne s'est pas conformée à deux des paramètres concernant les redevances de la Loi sur les SNA et qu'elle ne s'est pas conformée aux exigences d'avis de la Loi sur les SNA. NAV CANADA conteste l'appel de l'IATA et se défendra énergiquement. L'issue de l'appel n'était pas connue au moment d'aller sous presse.

Mise à jour sur les placements des fonds de pension

En décembre 2018, NAV CANADA a déposé sa réponse au document de consultation *Améliorer la sécurité de la retraite pour les Canadiens* du gouvernement fédéral. Cette réponse appuie des propositions en vue d'assouplir les règles pour les promoteurs de régimes pour qu'ils puissent instaurer, avec les membres des régimes, des solutions visant à protéger les intérêts des membres et à favoriser la viabilité à terme des régimes de retraite à prestations déterminées. Au début de 2020, la direction poursuivra avec ses agents négociateurs, les consultations avec le gouvernement à ce sujet.

Amélioration de la planification d'entreprise

Afin d'accroître la cohésion et l'efficacité de la planification et des pratiques d'entreprise, plusieurs fonctions ont été réunies en 2018-2019 pour former le groupe Planification et performance de l'entreprise, chargé notamment de superviser et de diriger la planification organisationnelle, y compris l'élaboration des priorités stratégiques. Ce groupe dirige aussi la planification de l'effectif afin de s'assurer qu'il y a toujours suffisamment de personnel pour que la Société puisse s'acquitter de ses responsabilités à titre de FSNA et atteindre ses buts. Outre l'amélioration continue et la sécurité, le nouveau groupe favorise également la performance opérationnelle et organisationnelle grâce à l'analyse et à la communication de l'information.

En 2019-2020, ses activités clés comprendront une vaste étude sur l'incidence potentielle des technologies émergentes et transformatrices, telle l'ADS-B satellitaire, sur NAV CANADA et le milieu de l'aviation en général.

Transformation de la planification des ressources de l'entreprise

Le déploiement de la première phase de Workday, en novembre 2018, a contribué davantage à la croissance de la Société comme entreprise de haut niveau et à grande efficacité, et a marqué la première étape d'un processus complexe de refonte de son approche en matière de planification des ressources de l'entreprise. La première phase de Workday a grandement amélioré la capacité de gestion des ressources humaines et financières de la Société, les employés pouvant désormais utiliser ce logiciel infonuagique pour l'accès, la saisie, l'approbation, la gestion et l'analyse de données à partir de n'importe quel appareil. D'autres outils Workday, visant entre autres à bonifier la gestion de l'apprentissage, du rendement, des compétences, de la rémunération et du temps, seront lancés durant la prochaine phase, prévue au début de 2020.

Sécurisation de la cyberinfrastructure essentielle de NAV CANADA

Le système de navigation aérienne joue un rôle vital dans le bien-être économique et la sécurité des Canadiens. Il fait partie intégrante des infrastructures essentielles nationales. Assurer l'intégrité des technologies de l'information et des infrastructures numériques à la base de ce système est donc prioritaire pour la Société.

Grâce à une gouvernance et un soutien solides, la Société maintient le bon équilibre entre employés, processus et technologies afin d'assurer la cybersécurité de tous les volets de l'entreprise. Le Programme de sensibilisation à la cybersécurité et la collaboration entre les groupes ont permis de consolider la culture de cybersécurité au sein de NAV CANADA. La formation assistée par ordinateur, les simulations régulières d'hameçonnage et un logiciel de sécurité des points terminaux offert sans frais aux employés comptent parmi les initiatives qui renforcent la cybersécurité personnelle et organisationnelle. En 2019, les résultats d'une autre initiative consistant en une série d'évaluations de la cybersécurité par des tiers demandée par NAV CANADA ont démontré que la cybersécurité de la Société se compare favorablement à celle de ses pairs d'autres industries réglementées ou touchant la sécurité.

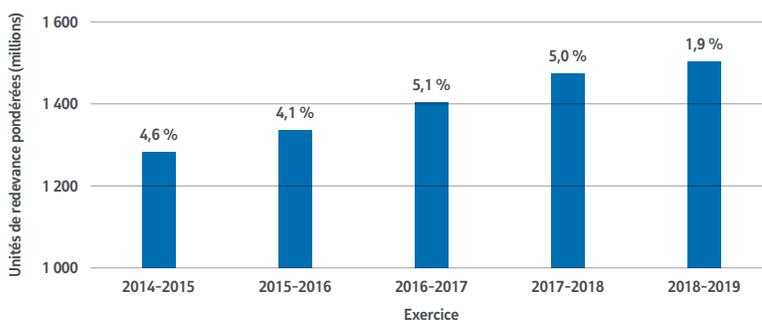
Portrait de la place accrue qu'occupe la cybersécurité en aviation et dans les industries connexes, le Sommet sur la cybersécurité de NAV CANADA 2019 a attiré un nombre record de participants, de même qu'un nouveau commanditaire, Air Canada s'étant jointe à NAV CANADA et à l'Administration de l'aéroport international d'Ottawa pour appuyer l'événement. S'inspirant du thème du Sommet 2019, « Cybersécurité : l'union fait la force », la Société a dirigé la création du Forum d'échange sur la cybersécurité des SNA, une alliance internationale officielle permettant à NAV CANADA et à quatre autres FSNA de parler stratégies et enjeux en matière de cybersécurité.

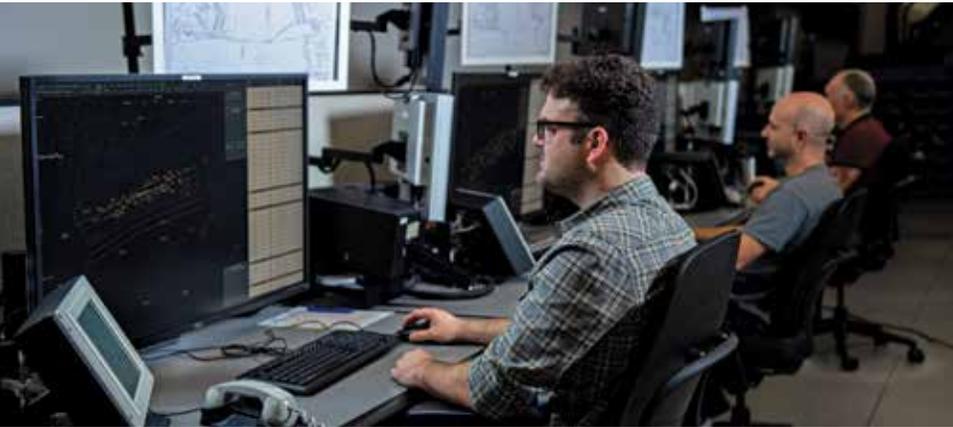


^ CI-DESSUS

Sommet sur la cybersécurité de NAV CANADA

Trafic exprimé en unités de redevance pondérées





< À GAUCHE

**Mark Colbourne (à l'avant),
Chad Yetman (au centre)
et Stephen Brown,**
contrôleurs de la circulation aérienne
ACC de Gander

À DROITE >

Darci Telicki,
contrôleuse de la circulation aérienne
Tour de Saskatoon

ÉVACUATION DE LA FSS DE HIGH LEVEL

Le 20 mai 2019, devant la menace des feux de forêt de Chuckegg Creek, les autorités ont décidé d'évacuer complètement High Level, ville du nord-ouest de l'Alberta, y compris la FSS de NAV CANADA. Première considération, mettre en sécurité le personnel de la FSS et leurs proches. Le SCI a été déclenché et des employés de plusieurs groupes ont mis la main à la pâte, de sorte qu'un hôtel attendait les employés avec leur famille (et leurs animaux!) à leur arrivée à Edmonton, avec tout le nécessaire pour un séjour prolongé. Les BCP ont été déployés afin d'assurer une interruption minimale du service grâce à l'ACC d'Edmonton. L'ordre d'évacuation a été levé le 3 juin. Le 5 juin, tous étaient rentrés à High Level – la ville heureusement quasi intouchée – et la FSS reprenait du service.

Continuité des opérations et planification d'urgence

S'assurer de pouvoir continuer à fournir les services essentiels en minimisant les perturbations fait partie de l'engagement de NAV CANADA à l'égard de la sécurité. Les BCP sont en place pour tous les aspects des opérations et sont examinés et mis à jour régulièrement. En 2019, 11 exercices sur table ont servi à vérifier l'intégrité des BCP dans les ACC et les quatre tours principales, et les BCP de plus d'une centaine d'autres emplacements opérationnels de NAV CANADA ont été revus et mis à jour, au besoin.

De plus, la Société exerce une solide gestion des urgences grâce au SCI, lequel est appuyé par 180 membres de l'équipe de gestion des urgences. La formation à ce titre et en matière de procédures SCI est donnée aux membres clés du personnel pendant l'année, soit plus d'une douzaine de séminaires en 2018-2019 seulement, y compris une série de huit séances de deux jours sur les procédures et protocoles SCI de pointe.

Ajout de maillons à la chaîne de sécurité

Reconnaissant l'interconnexion qui caractérise le secteur de l'aviation, le groupe Chaîne d'approvisionnement, qui gère tous les achats de NAV CANADA, a instauré un autre processus de cybersécurité visant à évaluer les mesures prises par des fournisseurs clés. Conjointement avec le Bureau de la sécurité des technologies de l'entreprise, les experts du groupe effectuent une évaluation préliminaire, suivie d'une évaluation plus détaillée de tous les problèmes potentiels cernés lors de l'examen initial. Cette évaluation fait maintenant partie du Programme de collaboration avec les fournisseurs stratégiques.

Le groupe Chaîne d'approvisionnement a aussi renforcé la continuité des opérations et la préparation aux urgences en créant, avec le groupe Planification d'urgence, un questionnaire de gestion de la continuité des opérations. Ce dernier a été remis aux fournisseurs considérés comme étant essentiels aux opérations afin de les sensibiliser davantage et de permettre à la Société d'être ainsi mieux préparée, advenant une urgence.



LAURÉATS DES PRIX POINTS DE FIERTÉ

NAV
CANADA

Prix
d'excellence
du président
du Conseil

Prix d'excellence du président du Conseil

Le Prix d'excellence du président du Conseil rend hommage aux employés qui se sont distingués par leur contribution exceptionnelle au travail ou dans la communauté.

RELATIONS INTERPERSONNELLES

Prix individuel

Michelle Hewitson

Adjointe administrative, ACC de Moncton

Prix d'équipe

Todd Clark

Gestionnaire de quart, ACC de Gander

Angela Hodder

Coordonnatrice, Santé et mieux-être des employés, ACC de Gander

Dennis Mitchell

Surveillant d'équipe, ACC de Gander

Dave Warren

Spécialiste, Procédures de l'unité, ACC de Gander

SERVICE À LA CLIENTÈLE

Prix individuel

Shelley Bailey

Coordination internationale – ATS, Siège social

Nick Paraskevopoulos

Surveillant d'équipe, ACC de Toronto

Luc Poirier

Surveillant d'équipe, Entretien des aménagements, ACC de Montréal

Prix d'équipe

Kevin Mason

Technologue en électronique, FSS de Terrace

James Munro

Surveillant d'équipe, Siège social

Gabriel Plante

Surveillant d'équipe CNS, Centre de logistique d'Ottawa

Dave Racine

Analyste technique, Équipement géré par contrat, ACC de Winnipeg

Christopher Ross

Surveillant d'équipe CNS, FSS de Terrace

RENDEMENT

Prix individuel

Adrian Mackay

Surveillant d'équipe CNS, ACC d'Edmonton

Prix d'équipe

Michelle Berry

Développeuse principale de logiciels – TAT, CST d'Ottawa

Kim Macdonald

Développeuse principale de logiciels – TAT, CST d'Ottawa

Kevin Kotyluk

Développeur principal de logiciels – TAT, CST d'Ottawa

Lee Martineau

Spécialiste principal, Développement de logiciels et de systèmes, CST d'Ottawa

SERVICE À LA COMMUNAUTÉ

Prix individuel

Brandi Olenik

Spécialiste, Formation opérationnelle, ACC de Winnipeg





Prix du président pour réalisations exceptionnelles

Le Prix du président pour réalisations exceptionnelles vise à reconnaître un(e) employé(e) ou un groupe d'employés qui a apporté une contribution exceptionnelle à NAV CANADA par sa quête incessante d'excellence.

ÉQUIPE DU PROJET EOR À YYC

Les membres sont les suivants :

Jonathan Bagg

Gestionnaire principal, Affaires publiques, Siège social

Sharon Cheung

Spécialiste des communications, Siège social

Brett Congram

Spécialiste, Exploitation de l'unité, Tour de Calgary

Blake Cushnie

Gestionnaire général, Région d'information de vol, ACC de Toronto

Jeff DeHaan

Surveillant, Procédures de vol pour la navigation fondée sur les performances, Tour de Waterloo

Hassan Hamdan

Gestionnaire, Médias sociaux, Siège social

Tracy Lager

Spécialiste, Normes et procédures ATC, Siège social

Dmitri Limitovsk

Surveillant d'équipe, ACC d'Edmonton

Brent Lopushinsky

Spécialiste, Exploitation de l'unité, Tour de Calgary

Kelly McIlwaine

Spécialiste de la planification réglementaire et internationale, Siège social

Garnet Miller

Contrôleur de la circulation aérienne, ACC d'Edmonton

Ryan Myles

Contrôleur de la circulation aérienne, ACC d'Edmonton

Christopher Rieken

Gestionnaire national, Développement de l'exploitation fondée sur les performances, Siège social

Charles Simard

Gestionnaire, Planification de la production et relations avec la clientèle, SNA d'Ottawa

Scott Young

Surveillant d'équipe, ACC d'Edmonton

ÉQUIPE RESPONSABLE DE LA MODERNISATION DES INSPECTIONS EN VOL

Les membres sont les suivants :

Bob Baggs

Gestionnaire, Soutien au cycle de vie des systèmes de navigation, CST d'Ottawa

Steve Bellingham

Gestionnaire, Ingénierie des systèmes de navigation, CST d'Ottawa

Jacqueline Blair

Chef, Opérations commerciales, SNA d'Ottawa

Michael Cooke

Surveillant, Planification et répartition des opérations aériennes, SNA d'Ottawa

Andrew Graham (retraité)

Gestionnaire, Ingénierie des inspections en vol, CST d'Ottawa

Joseph Grubestic

Gestionnaire, Opérations d'inspection en vol, SNA d'Ottawa

Don Cody Goudy

Spécialiste de la gestion du cycle de vie, CST d'Ottawa

Hicham Abou Hamad

Ingénieur principal, Planification et conception, CST d'Ottawa

Charles Morrison

Ingénieur principal, Navigation GPS, CST d'Ottawa

Jason Mytrash

Inspecteur de vol technique, SNA d'Ottawa

Paul Papp

Inspecteur de vol technique, SNA d'Ottawa

Raj Verman

Ingénieur principal, Systèmes de contrôle ILS et RVR, CST d'Ottawa



GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

Structure et composition du Conseil d'administration

L'approche générale de gouvernance d'entreprise de la Société est conforme aux pratiques exemplaires et suit les exigences en constante évolution, notamment celles prévues par les lois sur les valeurs mobilières applicables.

Le Conseil d'administration compte 15 administrateurs, dont au moins les deux tiers, incluant le président et chef de la direction, doivent être des citoyens canadiens. L'un d'eux, le président et chef de la direction, est employé de la Société. Tous les autres sont « indépendants », aux termes du *Règlement 52-110 sur le comité d'audit*.

NAV CANADA est le résultat d'un consensus unique parmi les principales parties prenantes du système de navigation aérienne, en l'occurrence le gouvernement du Canada, les transporteurs aériens commerciaux, l'aviation générale et les employés syndiqués de la Société. La structure de sa gouvernance d'entreprise en est d'ailleurs la preuve. Ces quatre parties prenantes et le membre administrateur sont les cinq membres de la Société (collectivement appelés les « membres »).

Le Conseil d'administration ainsi constitué fait en sorte que les intérêts des parties prenantes sont connus, sans qu'aucun ne domine. Les comités du Conseil sont constitués de façon similaire à l'exception du Comité des ressources humaines et de la rémunération. Les cinq membres élisent les administrateurs comme suit :

| MEMBRE | NOMBRE D'ADMINISTRATEURS |
|-----------------------------------|--------------------------|
| Gouvernement du Canada | 3 |
| Transporteurs aériens commerciaux | 4 |
| Aviation générale | 1 |
| Syndicats | 2 |
| Administrateurs | 4 |

Le Conseil s'acquitte de ses responsabilités directement ou par l'intermédiaire de comités. Il se réunit cinq fois par année et peut convoquer des réunions extraordinaires si les circonstances l'exigent.

Le Règlement de la Société exclut du poste d'administrateur les députés fédéraux, provinciaux ou territoriaux, les employés des administrations fédérale, provinciales ou territoriales et les administrateurs ou employés de toute entreprise ayant un intérêt important à titre de fournisseur, de client ou d'utilisateur du système de navigation aérienne. Chaque administrateur et chaque dirigeant de la Société doit signer et respecter le *Code de conduite et lignes directrices concernant les conflits d'intérêts* à l'intention des administrateurs et des dirigeants.

Administrateurs

Les administrateurs sont élus pour des mandats ne dépassant pas trois ans. Les mandats prennent fin à l'assemblée générale annuelle de la Société. Aucun administrateur, sauf le président et chef de la direction, ne peut exercer les fonctions d'administrateur durant plus de 12 ans au total. Le tableau suivant donne des renseignements sur les administrateurs actuels, y compris sur leur participation aux comités et leur présence aux réunions pour l'exercice 2018-2019.



Marc Courtois

Administrateur; président du Conseil

Québec, Canada

Élu par : **le Conseil d'administration**

En fonction depuis : **le 16 février 2012**

Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|---|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de l'audit et des finances* | 5/5 |
| Comité de la gouvernance d'entreprise | 3/3 |
| Comité des redevances* | 4/4 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération* | 4/5 |
| Comité des pensions* | 4/5 |
| Comité de la sécurité | 4/4 |

*membre d'office

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur de sociétés.



Edward M. Barrett

Administrateur; président du Comité des redevances

Nouveau-Brunswick, Canada

Élu par : **le Conseil d'administration**

En fonction depuis : **le 7 février 2013**

Fin du mandat actuel : **2022**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|--|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de la gouvernance d'entreprise | 3/3 |
| Comité des redevances | 4/4 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération | 5/5 |
| Comité des pensions | 5/5 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Coprésident et chef de la direction de Barrett Corporation.



Mary-Ann Bell

Administratrice; présidente du Comité de la sécurité

Québec, Canada

Élue par : **le gouvernement du Canada**

En fonction depuis : **le 30 mai 2014**

Fin du mandat actuel : **2020**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|--|-----|
| Conseil d'administration | 8/9 |
| Comité des redevances | 4/4 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération | 5/5 |
| Comité de la sécurité | 4/4 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administratrice de sociétés. De 2009 à 2014, première vice-présidente, Québec et Ontario, Bell Aliant Communications régionales.



Jean Coté

Administrateur

Québec, Canada

Élu par : **les transporteurs aériens commerciaux**

En fonction depuis : **le 14 janvier 2015**

Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|---|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération* | 3/3 |
| Comité des pensions | 5/5 |
| Comité de la sécurité* | 2/2 |

*M. Coté a été membre du Comité des ressources humaines et de la rémunération jusqu'au 9 janvier 2019, date à laquelle il s'est joint au Comité de la sécurité.

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur de sociétés. Avant janvier 2015, vice-président, Opérations commerciales, chez Air Transat.



Robert J. Davis

Administrateur

Ontario, Canada

Élu par : **les transporteurs aériens commerciaux**

En fonction depuis : **le 8 avril 2009**

Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|---|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de l'audit et des finances | 5/5 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération* | 2/2 |
| Comité de la sécurité* | 2/2 |

*M. Davis était membre du Comité de la sécurité jusqu'au 9 janvier 2019, date à laquelle il s'est joint au Comité des ressources humaines et de la rémunération.

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur de sociétés.



Michael DiLollo

Administrateur

Ontario, Canada

Élu par : **les transporteurs aériens commerciaux**

En fonction depuis : **le 7 février 2013**

Fin du mandat actuel : **2022**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 8/9 |
| Comité de l'audit et des finances | 5/5 |
| Comité de la sécurité | 4/4 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Directeur général, spécialité Finances, revenus fixes, à la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ). De juin 2017 à avril 2019, directeur principal, Investissement, spécialité Finances, revenus fixes, à la CDPQ. Président et chef de la direction de Caribbean Airlines du 21 mai 2014 jusqu'au 28 octobre 2015.



Bonnie DuPont

Administratrice; présidente du Comité des ressources humaines et de la rémunération

Alberta, Canada

Élue par : **le Conseil d'administration**

En fonction depuis : **le 7 février 2013**

Fin du mandat actuel : **2022**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|--|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de la gouvernance d'entreprise | 3/3 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération | 5/5 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administratrice de sociétés.



Marc Grégoire

Administrateur

Québec, Canada

Élu par : **le gouvernement du Canada**

En fonction depuis : **le 13 mai 2019**

Fin du mandat actuel : **2022**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|------------------------------------|-----|
| Conseil d'administration* | 3/3 |
| Comité de l'audit et des finances* | 1/1 |
| Comité des redevances* | 2/2 |

*M. Grégoire est devenu membre du Conseil le 13 mai 2019 et membre du Comité de l'audit et des finances et du Comité des redevances le 30 mai 2019.

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur de sociétés. De juin 2010 à décembre 2014, commissaire de la Garde côtière canadienne, Pêches et Océans.



Linda Hohol

Administratrice; présidente du Comité de l'audit et des finances

Alberta, Canada

Élue par : **le Conseil d'administration**

En fonction depuis : **le 16 février 2012**

Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de l'audit et des finances | 5/5 |
| Comité des redevances | 4/4 |
| Comité des pensions | 5/5 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administratrice de sociétés.



Robert Reid

Administrateur; président du Comité de la gouvernance d'entreprise

Ontario, Canada

Élu par : **les transporteurs aériens commerciaux**

En fonction depuis : **le 8 avril 2009**

Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|--|-----|
| Conseil d'administration | 7/9 |
| Comité de la gouvernance d'entreprise | 3/3 |
| Comité des ressources humaines et de la rémunération | 5/5 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur de sociétés.



Michelle Savoy

Administratrice, présidente du
Comité des pensions

Ontario, Canada

Élue par : **le gouvernement du Canada**
En fonction depuis : **le 15 décembre 2015**
Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de la gouvernance d'entreprise | 3/3 |
| Comité des pensions | 5/5 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administratrice de sociétés.



Umar Sheikh

Administrateur

Colombie-Britannique, Canada

Élu par : **les syndicats**

En fonction depuis : **le 13 janvier 2016**
Fin du mandat actuel : **2022**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 8/9 |
| Comité de l'audit et des finances | 4/5 |
| Comité de la sécurité | 4/4 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Président et chef de la direction du British Columbia
Nurses' Union.



Scott Sweatman

Administrateur

Colombie-Britannique, Canada

Élu par : **les syndicats**

En fonction depuis : **le 8 avril 2010**
Fin du mandat actuel : **2022**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|---------------------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de la gouvernance d'entreprise | 3/3 |
| Comité des redevances | 4/4 |
| Comité des pensions | 5/5 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Associé chez Dentons Canada s.r.l.



David Weger

Administrateur

Saskatchewan, Canada

Élu par : **l'aviation générale**

En fonction depuis : **le 10 janvier 2018**
Fin du mandat actuel : **2021**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|-----------------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité de l'audit et des finances | 5/5 |
| Comité des redevances | 4/4 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Administrateur de sociétés. De janvier 2011 au 1^{er} mai 2018,
directeur principal des services d'administration chez Nutrien Ltd.
(anciennement Potash Corporation of Saskatchewan Inc.).



Neil R. Wilson

Administrateur

Ontario, Canada

En fonction depuis : **le 1^{er} janvier 2016**
Fin du mandat actuel : **s.o.**

PRÉSENCE AUX RÉUNIONS/PARTICIPATION AUX COMITÉS

| | |
|--------------------------|-----|
| Conseil d'administration | 9/9 |
| Comité des pensions | 5/5 |
| Comité de la sécurité | 4/4 |

PRINCIPALE OCCUPATION AU COURS DES CINQ DERNIÈRES ANNÉES

Président et chef de la direction de la Société depuis le 1^{er} janvier
2016. Du 1^{er} décembre 2012 au 31 décembre 2015, vice-président
directeur, Administration, et avocat en chef de la Société.

Diversité des genres

La Société et le Conseil d'administration reconnaissent l'importance de la diversité, notamment de la diversité des genres, dans le choix des administrateurs et des hauts dirigeants, et ils sont d'avis que la diversité permet de multiplier les points de vue et d'enrichir les discussions au sein de la Société et du Conseil d'administration et, finalement, d'améliorer le rendement.

Bien qu'aucun objectif n'ait été établi en ce qui a trait à la représentation des femmes au sein du Conseil ou parmi les hauts dirigeants, la Société a adopté la *Politique sur l'équité et la diversité en matière d'emploi* qui s'applique à l'embauche et à la promotion des hauts dirigeants. En vertu de cette politique, les pratiques d'embauche de la Société doivent refléter autant que possible la diversité de la population active canadienne, accroître la représentation des groupes désignés et intégrer des éléments de la diversité dans les pratiques commerciales de la Société.

Les deux tiers (67 %) des membres du Conseil sont élus par les parties prenantes membres de la Société et, alors que le Conseil ne peut leur imposer ses exigences, le Comité de la gouvernance d'entreprise du Conseil examine régulièrement l'expérience, les compétences et les attributs, y compris le genre, requis pour pourvoir aux postes vacants du Conseil, et il communique ces exigences aux parties prenantes membres afin qu'elles en tiennent compte lors de l'élection des administrateurs. De la même façon, le Comité de la gouvernance d'entreprise détermine les compétences et les attributs recherchés, y compris le genre, pour faire en sorte que l'expérience et les compétences des administrateurs élus par le Conseil soient complémentaires.

Actuellement, 26 % des membres du Conseil sont des femmes et ces dernières représentent 67 % des administrateurs élus par le gouvernement du Canada et 50 % de ceux élus par le Conseil. Trois femmes (23 %) siègent également au Comité exécutif de gestion de la Société.



Comités du Conseil

Le Conseil d'administration compte six comités, lesquels sont décrits ci-dessous, qui ne prennent aucune mesure ni aucune décision au nom du Conseil à moins d'en avoir expressément le mandat.

COMITÉ DE L'AUDIT ET DES FINANCES

| MANDAT | NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DURANT L'EXERCICE | MEMBRES ACTUELS |
|---|---|---|
| Le Comité de l'audit et des finances aide le Conseil à s'acquitter de ses fonctions de surveillance relatives aux obligations de la Société en matière de rapports financiers et de communication de l'information financière, ce qui comprend l'examen des états financiers annuels et intermédiaires, la vérification de l'intégrité des contrôles internes et des rapports financiers de la Société, la surveillance de la fonction d'audit interne de la Société, la vérification de la conformité aux exigences juridiques et réglementaires, ainsi que l'examen des compétences, de l'indépendance et du rendement des experts-comptables de la Société. De plus, le Comité assure la surveillance des questions de trésorerie, et passe en revue et recommande au Conseil toutes les opérations de gestion des risques financiers ou de financement proposées par la direction. Il assure également la surveillance des stratégies de cybersécurité de la Société ainsi que leur mise en œuvre en ce qui a trait aux systèmes de l'entreprise. | Cinq | Linda Hohol, présidente Robert Davis Michael DiLollo Marc Grégoire Umar Sheikh David Weger |

COMITÉ DE LA GOUVERNANCE D'ENTREPRISE

| MANDAT | NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DURANT L'EXERCICE | MEMBRES ACTUELS |
|--|---|--|
| Le Comité de la gouvernance d'entreprise élabore les politiques générales de gouvernance pour veiller à ce que la Société dispose de mécanismes de gouvernance efficaces qui ajoutent de la valeur à son activité et l'aident à atteindre ses objectifs. | Trois | Robert Reid, président Edward Barrett Marc Courtois Bonnie DuPont Michelle Savoy Scott Sweatman |

COMITÉ DES REDEVANCES

| MANDAT | NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DURANT L'EXERCICE | MEMBRES ACTUELS |
|--|---|---|
| Le Comité des redevances aide le Conseil d'administration à s'acquitter de ses responsabilités en établissant ou en révisant les redevances de la Société. | Quatre | Edward Barrett, président Mary-Ann Bell Marc Grégoire Linda Hohol Scott Sweatman David Weger |

< À GAUCHE

John Spence,
spécialiste, Système de facturation et soutien au programme

Kathleen Torres-Kropop,
agente de recouvrement, Comptes clients

Siège social

COMITÉ DES RESSOURCES HUMAINES ET DE LA RÉMUNÉRATION

| MANDAT | NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DURANT L'EXERCICE | MEMBRES ACTUELS |
|---|---|---|
| Le Comité des ressources humaines et de la rémunération assure une surveillance afin de garantir un leadership de haute qualité au sein de NAV CANADA, des relations de travail et avec les employés qui favorisent un climat de travail productif et épanouissant, ainsi qu'une souplesse et une productivité constantes dans l'ensemble de la Société. En outre, le Comité s'assure que les plans et les programmes de ressources humaines sont conformes aux valeurs et aux principes de la Société dans ce domaine. | Cinq | Bonnie DuPont, présidente Edward Barrett Mary-Ann Bell Robert Davis Robert Reid |

COMITÉ DES PENSIONS

| MANDAT | NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DURANT L'EXERCICE | MEMBRES ACTUELS |
|---|---|--|
| Le Comité des pensions surveille la gestion du placement des actifs du régime et l'administration des régimes de retraite de la Société, qui comprennent deux régimes enregistrés de retraite et des mécanismes de prestations supplémentaires. À l'invitation du président, un membre observateur, nommé par les syndicats des employés, assiste aux réunions. | Cinq | Michelle Savoy, présidente Edward Barrett Jean Coté Linda Hohol Scott Sweatman Neil Wilson Peter Duffey, observateur |

COMITÉ DE LA SÉCURITÉ

| MANDAT | NOMBRE DE RÉUNIONS TENUES DURANT L'EXERCICE | MEMBRES ACTUELS |
|--|---|--|
| Le Comité de la sécurité surveille la sécurité des produits et des services de navigation aérienne de la Société, essentiellement en contrôlant l'intégrité et l'efficacité des politiques de gestion des risques. Il assure également la surveillance des stratégies de cybersécurité de la Société ainsi que leur mise en œuvre en ce qui a trait aux aménagements et aux systèmes d'exploitation de l'entreprise. | Quatre | Mary-Ann Bell, présidente Jean Coté Marc Courtois Michael DiLollo Umar Sheikh Neil Wilson |



Rémunération des administrateurs

RÉMUNÉRATION DES ADMINISTRATEURS POUR L'EXERCICE 2018-2019

| NOM | HONORAIRES TOUCHÉS (\$) | TOUTES LES AUTRES RÉMUNÉRATIONS ⁽⁵⁾ (\$) | TOTAL (\$) |
|------------------------------|-------------------------|---|------------|
| Edward Barrett | 114 000 | 9 000 | 123 000 |
| Mary-Ann Bell | 103 000 | 1 500 | 104 500 |
| Jean Coté | 91 000 | 1 500 | 92 500 |
| Marc Courtois ⁽¹⁾ | 198 750 | 1 500 | 200 250 |
| Robert Davis | 91 500 | - | 91 500 |
| Michael DiLollo | 91 000 | - | 91 000 |
| Bonnie DuPont | 99 000 | 9 000 | 108 000 |
| Marc Grégoire ⁽²⁾ | 24 141 | - | 24 141 |
| Linda Hohol | 112 500 | 10 250 | 122 750 |
| Robert Reid | 93 500 | 1 500 | 95 000 |
| Michelle Savoy | 94 000 | - | 94 000 |
| Umar Sheikh | 89 000 | 7 500 | 96 500 |
| Scott Sweatman | 95 000 | 7 500 | 102 500 |
| Louise Tardif ⁽³⁾ | 69 250 | - | 69 250 |
| David Weger | 88 500 | 6 000 | 94 500 |
| Neil Wilson ⁽⁴⁾ | - | - | - |

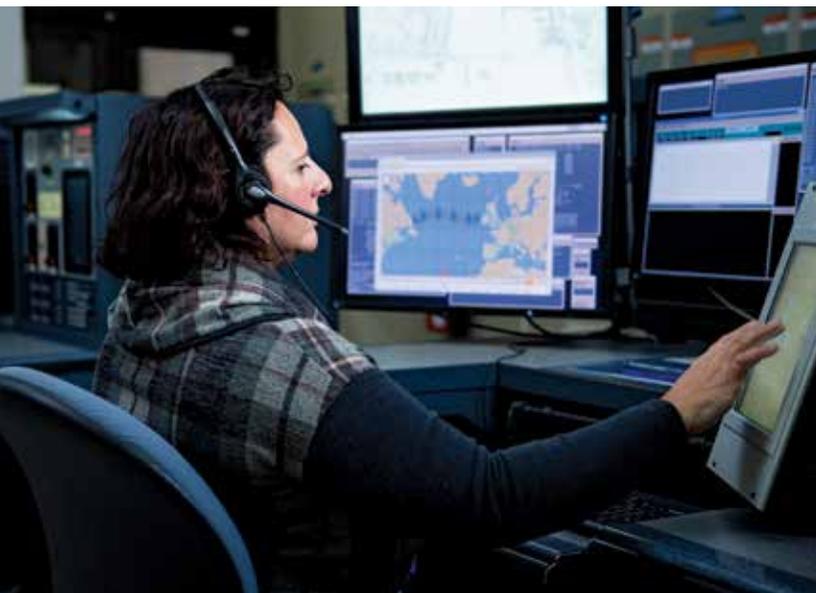
⁽¹⁾ À titre de président du Conseil, M. Courtois reçoit des honoraires annuels de 182 750 \$ et ne reçoit pas de jetons de présence aux réunions du Conseil et des comités de la Société. La Société verse également à M. Courtois des honoraires annuels de 10 000 \$ ainsi que 1 500 \$ pour chaque réunion à laquelle il participe en tant que président du Conseil d'administration d'Aireon. Il a droit à l'allocation de déplacement.

⁽²⁾ M. Grégoire s'est joint au Conseil le 13 mai 2019.

⁽³⁾ M^{me} Tardif a quitté le Conseil le 13 mai 2019.

⁽⁴⁾ En qualité de président et chef de la direction, M. Wilson ne reçoit pas d'honoraires.

⁽⁵⁾ Ces montants comprennent l'allocation de déplacement versée aux administrateurs qui doivent se déplacer entre deux provinces non adjacentes pour assister aux réunions, ainsi que l'allocation quotidienne versée aux administrateurs pour les activités professionnelles qu'ils exercent au nom du Conseil d'administration. Cette allocation n'inclut pas leur participation à des séminaires, à des réunions d'associations professionnelles ou à de la formation, ni leurs activités de préparation aux réunions du Conseil ou des comités.



← À GAUCHE

Gwendolyn Campbell,
spécialiste de l'information de vol

IFSS de Gander

Rémunération des hauts dirigeants

Le programme de rémunération de la haute direction de NAV CANADA (appelé « programme de rémunération globale ») comprend les composants suivants :

- un salaire de base;
- une prime d'encouragement monétaire annuelle;
- une prime d'encouragement monétaire à long terme;
- un régime de retraite;
- des avantages sociaux et des avantages indirects.

La rémunération des hauts dirigeants autres que le président et chef de la direction est recommandée par le président et chef de la direction et examinée et approuvée par le Comité des ressources humaines et de la rémunération (ci-après appelé « le Comité »). La rémunération du président et chef de la direction est examinée et approuvée par le Comité. Les salaires de base des membres de la haute direction, y compris celui du président et chef de la direction, sont établis sur une base concurrentielle en fonction de données comparatives du marché ainsi que du rendement personnel, des responsabilités et de l'expérience. Les salaires de base sont revus annuellement par le Comité.

Salaires de base des cinq hauts dirigeants les mieux rémunérés au cours de l'exercice 2018-2019 :

| NOM ET POSTE | SALAIRE ANNUEL DE BASE |
|---|------------------------|
| Neil R. Wilson, président et chef de la direction | 616 800 \$ |
| Rudy Kellar, vice-président directeur, Prestation des services | 352 300 \$ |
| Alexander N. Struthers, vice-président directeur, Finances, et chef de la direction financière | 350 100 \$ |
| Raymond Bohn, vice-président directeur, Ressources humaines, communications et affaires publiques | 335 200 \$ |
| Donna Mathieu, vice-présidente, Placement des fonds de pension, et trésorière | 305 300 \$ |

Éthique commerciale

Le *Code de conduite et lignes directrices concernant les conflits d'intérêts* est conçu pour régir la conduite de tous les administrateurs et dirigeants, ainsi que la divulgation et l'évitement de conflits d'intérêts. La divulgation est mise à jour tous les ans, ou plus fréquemment au besoin. Tous les administrateurs et les dirigeants de la Société ont signé une déclaration à ce sujet. Durant l'exercice 2018-2019, le Conseil d'administration n'a eu à intervenir à l'égard d'aucun administrateur ou dirigeant en vertu de ce document.

En outre, NAV CANADA a adopté un *Code de conduite* qui s'applique à l'ensemble des administrateurs, des dirigeants et des employés de la Société. Le *Code de conduite et lignes directrices concernant les conflits d'intérêts* ainsi que le *Code de conduite* sont disponibles sur le site Web de la Société et sur SEDAR au www.sedar.com. Le Comité de la gouvernance d'entreprise est tenu de passer en revue, de concert avec le Conseil et la direction, les résultats d'un examen annuel de conformité au *Code de conduite et lignes directrices concernant les conflits d'intérêts*.

Un administrateur ou haut dirigeant de la Société qui assume les fonctions d'administrateur, de dirigeant ou de dirigeant élu d'une autre entité ou qui est l'associé ou l'employé d'une autre entité qui pourrait entrer en conflit avec son devoir ou son intérêt à l'égard de la Société doit le déclarer par écrit à la Société. Aucun administrateur ou dirigeant se trouvant dans une telle situation ne peut participer à l'examen de contrats et transactions dans lesquels cette autre entité possède un intérêt.

Le *Code de conduite*, qui s'applique à tous les employés, administrateurs et dirigeants de la Société, est revu et approuvé par le Conseil d'administration et est conforme aux exigences de l'*Instruction générale 58-201 relative à la gouvernance*. Le Conseil s'engage à apporter le plus haut degré d'honnêteté, d'intégrité et d'éthique aux activités et relations d'affaires de la Société. Cet engagement se reflète dans la vision et dans les valeurs de NAV CANADA, ainsi que dans tous ses rapports avec ses employés, clients, agents négociateurs, fournisseurs et autres parties prenantes. Le *Code de conduite* décrit comment la Société met cet engagement en pratique dans ses activités quotidiennes.



Le *Code de conduite* ne constitue pas simplement une liste de règles. Il vise à aider les employés, les administrateurs et les dirigeants à maintenir, en matière de comportement éthique, les normes très élevées que l'on s'attend à trouver dans une entreprise chargée de veiller à la sécurité du public. Dans tout le *Code de conduite*, les employés, les administrateurs et les dirigeants sont orientés vers les mécanismes d'examen et de recours internes disponibles de la Société pour les aider à réagir dans des cas précis et dans l'éventualité d'une infraction. Entre autres mécanismes d'examen et de recours internes, notons le Mode de règlement extrajudiciaire des conflits, la Politique sur les mesures d'adaptation du milieu de travail, la Procédure interne de règlement des plaintes en matière de langues officielles, les processus de présentation d'un grief accessibles aux employés syndiqués, ainsi que le Processus de règlement interne des plaintes.

La Société a des politiques et des processus en place sur la dénonciation. Le système de dénonciation de NAV CANADA, appelé Sentinelle, est un système confidentiel géré de façon indépendante. Il prévoit des procédures pour recevoir, conserver et traiter les plaintes concernant la comptabilité, les contrôles comptables internes ou les questions liées à l'audit ou aux régimes de retraite, ainsi que des mécanismes pour signaler des problèmes graves de nature éthique, juridique, frauduleuse ou autre, qui pourraient nuire à la réputation ou à la position financière de la Société. Sentinelle fait en sorte que les employés aient un moyen de signaler les problèmes liés à la Société qui ne sont pas pris en considération par l'intermédiaire

des canaux existants, que les préoccupations en matière de comptabilité, de contrôles internes ou liées à l'audit soient adressées au président du Comité de l'audit et des finances, que les préoccupations liées aux régimes de retraite soient adressées au président du Comité des pensions, et que les problèmes graves de nature éthique, juridique, frauduleuse ou autre soient adressés au président du Conseil.

La Société s'est aussi dotée d'un programme de rapports confidentiels sur la sécurité, appelé ARGUS, qui permet aux employés de signaler les dangers éventuels sous le couvert de l'anonymat. Grâce à ARGUS, les employés qui constatent un danger éventuel peuvent faire part de leurs préoccupations en toute confidentialité. Tous les employés et gestionnaires sont encouragés à utiliser le programme ARGUS, et ce, sans crainte de représailles.

Le Conseil d'administration, les dirigeants et la direction de la Société se sont engagés à promouvoir une culture active de communication de l'information. La Politique de communication de l'information de la Société (accessible sur le site Web de la Société) fait en sorte que les communications au public investisseur soient opportunes, exactes, uniformes, utiles, conformes aux exigences juridiques et réglementaires, et qu'elles sont largement diffusées.

^ CI-DESSUS

Shawn Fitzpatrick,
spécialiste de l'information de vol – FIC

FIC de Halifax

COMITÉ CONSULTATIF

En tant que société indépendante sans but lucratif, NAV CANADA utilise un modèle de gouvernance hautement efficace dans la prestation de ses produits et services, ainsi que de ses infrastructures de système de navigation aérienne de pointe. Le Comité consultatif de NAV CANADA, qui travaille avec la haute direction, et relève directement du Conseil d'administration de NAV CANADA, joue un rôle important dans ce modèle de gouvernance.

Le Comité est formé de représentants de 20 parties prenantes clés de l'industrie, notamment de nombreuses associations aéronautiques canadiennes. Tout comme NAV CANADA, le Comité a évolué au fil des ans. Chaque association ou organisation nomme un expert de l'industrie pour le représenter au Comité pendant trois ans. Les membres choisis entrent en fonction après avoir fait l'objet d'un examen interne minutieux visant à assurer un niveau élevé de professionnalisme et d'engagement, de sorte que leur apport collectif demeure utile pour le Conseil et, par conséquent, pour NAV CANADA. Les membres du Comité représentent bien la grande diversité des parties prenantes de l'industrie, qu'il s'agisse des principaux syndicats, d'associations régionales offrant des services aux communautés éloignées, d'aéroports pivots desservant les grandes régions métropolitaines, d'intervenants de l'aviation générale ou des principaux transporteurs aériens commerciaux.

Le Comité se réunit trois fois l'an pour étudier des questions de prestation des services par NAV CANADA à ses clients, en faire rapport et présenter des recommandations au Conseil. Pour permettre aux membres du Comité d'interagir efficacement et de façon productive avec la haute direction et le Conseil, deux de ces réunions coïncident avec des événements importants de la Société tenus à Ottawa : l'une est organisée en octobre, conjointement avec le Comité de la sécurité du Conseil, et l'autre, en janvier, au moment de l'assemblée générale annuelle. La troisième réunion a lieu en région pour permettre aux membres du Comité d'observer les activités de la Société et d'en prendre conscience, et de rencontrer des parties prenantes de l'endroit. Depuis cinq ans, le Comité a visité l'Okanagan (Kelowna), Winnipeg, Vancouver, Whitehorse et St John's.

En 2019, les membres du Comité ont visité Toronto pour y voir les opérations de la Société. Ils ont pu voir comment NAV CANADA travaille avec l'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto à améliorer le fonctionnement du système. L'aéroport Toronto Pearson arrive au 14^e rang mondial des aéroports les plus achalandés et est un pivot majeur desservant 180 destinations dans le monde. Les difficultés auxquelles il fait face sont les infrastructures aéroportuaires et la dotation ATC.

À Toronto, le Comité a visité le centre d'exploitation d'Air Canada, où il a pu constater qu'Air Canada et NAV CANADA entretiennent une relation de travail très étroite et productive. Il s'est fait donner le projet aux quatre aéroports principaux comme exemple d'amélioration à l'échelle du système avantageuse pour toutes les parties prenantes. Enfin, il a été impressionné par une démonstration du simulateur de tour de NAV CANADA et par le professionnalisme et le talent de l'équipe de l'ACC de Toronto.

Ces trois dernières années, le Comité a constaté une amélioration des communications et de la collaboration avec NAV CANADA, surtout en ce qui concerne la haute direction, qui communique ses réussites et préoccupations, de même que ses stratégies d'amélioration. Les améliorations au processus d'étude aéronautique, grâce auxquelles les parties prenantes peuvent suivre l'état d'un projet durant sa réalisation, sont un parfait exemple de changement positif. Le Comité encourage NAV CANADA à maintenir un dialogue ouvert au long des phases de développement et de mise en œuvre, ce qui sera extrêmement important dans le Projet de modernisation de l'espace aérien de Vancouver. La PBN dans l'espace aérien du Canada continue d'accroître la capacité du système et d'améliorer l'efficacité opérationnelle et la sécurité. On le voit bien à Calgary depuis l'introduction de la norme d'espacement EoR. Quotidiennement, il y a près d'une centaine d'approches RNP AR à cet aéroport, ce qui a réduit considérablement le nombre de milles parcourus et les émissions de GES. NAV CANADA est le premier FSNA au monde à instaurer en exploitation la norme EoR de l'OACI.

Le déploiement de l'ADS-B satellitaire est une autre réussite impressionnante en 2019. Le système ALERT connexe et l'introduction des SATVOICE amélioreront grandement les capacités de service, surtout dans l'espace aérien océanique. Bien que les clients n'aient pas apprécié la hausse des redevances pour compenser le coût de l'ADS-B satellitaire, on sait que NAV CANADA continuera de chercher des façons de limiter les répercussions sur la rentabilité des exploitants sans interruption de ses services mondiaux de CNS.

Le Comité reconnaît les défis auxquels NAV CANADA est confrontée pour satisfaire les besoins d'une industrie qui évolue et croît rapidement, et il est convaincu que la Société prend les bonnes mesures pour se préparer à les relever. Les plans stratégiques de gestion de l'effectif et de gestion de la performance en région terminale, et les améliorations apportées aux processus de consultation des parties prenantes illustrent bien l'engagement soutenu de NAV CANADA à bonifier ses services.

Enfin, le Comité tient, cette année encore, à souligner le fait que le SMS de NAV CANADA demeure de calibre mondial. La redondance intégrée à l'équipement et aux infrastructures techniques, le processus de signalement ouvert et non punitif ainsi que les moyens améliorés d'échange de données servent tous à accroître la sécurité aérienne au Canada.

En terminant, le Comité rend hommage à NAV CANADA pour ses réalisations exceptionnelles et est heureux de continuer à offrir soutien et avis au Conseil ainsi qu'à la haute direction de la Société afin de relever les défis à venir. Au nom du Comité, je félicite NAV CANADA pour une autre année de réalisations remarquables.

En avant!



David Deere

Président, Comité consultatif de NAV CANADA

Comité consultatif 2019

| MEMBRES DU COMITÉ CONSULTATIF | ASSOCIATIONS DÉSIGNATRICES DE CANDIDATS |
|---|---|
| David Deere, président WestJet | Association des usagers commerciaux Conseil national des lignes aériennes du Canada (CNLA) |
| Brett Patterson, vice-président Conseil des aéroports du Canada (CAC) | Association nationale d'aéroports CAC |
| David J. Nowzek, secrétaire British Columbia Aviation Council (BCAC) | Association aérienne régionale BCAC |
| Les Aalders Association du transport aérien du Canada (ATAC) | Association du transport aérien du Canada ATAC |
| Peter Black Air Line Pilots Association (ALPA), International | Association de pilotes professionnels ALPA |
| Daniel Cadieux Association des pilotes d'Air Canada (APAC) | Association de pilotes professionnels APAC |
| Paul Cameron Fraternité internationale des ouvriers en électricité (FIOE), section locale 2228 | Syndicat FIOE, section locale 2228 |
| Peter Duffey Association canadienne du contrôle du trafic aérien (ACCTA), Unifor, section locale 5454 | Syndicat ACCTA, Unifor, section locale 5454 |
| Bernard Gervais Canadian Owners and Pilots Association (COPA) | Association d'aviation récréative et non commerciale COPA |
| Fred L. Jones Association canadienne de l'hélicoptère (ACH) | Association nationale d'hélicoptères ACH |
| Janet Keim Saskatchewan Aviation Council (SAC) | Association aérienne régionale SAC |
| Paul McGraw Airlines for America (A4A) | Association étrangère de transporteurs aériens A4A |
| Chris Mellen Manitoba Aviation Council (MAC) | Association aérienne régionale MAC |
| Jeff Miller Association du transport aérien international (IATA) | Association étrangère de transporteurs aériens IATA |
| Anthony Norejko Association canadienne de l'aviation d'affaires (CBAA) | Association des usagers non commerciaux CBAA |
| Elizabeth O'Hurley Association des spécialistes de la circulation aérienne du Canada (ASCAC), Unifor, section locale 2245 | Syndicat ASCAC, Unifor, section locale 2245 |
| Chris Reynolds Northern Air Transport Association (NATA) | Association aérienne régionale NATA |
| Duane Riddell Airport Management Council of Ontario (AMCO) | Association régionale d'aéroports AMCO |
| Bram Tilroe Alberta Aviation Council (AAC) | Association aérienne régionale AAC |
| Todd Tripp Regional Community Airports of Canada (RCAC) | Membre extraordinaire |



DIRIGEANTS ET AUTRES RENSEIGNEMENTS

Neil R. Wilson

Président et chef de la direction

Rudy Kellar

Vice-président directeur, Prestation des services

Alexander N. Struthers

Vice-président directeur, Finances,
et chef de la direction financière

Raymond G. Bohn

Vice-président directeur, Ressources humaines,
communications et affaires publiques

Elizabeth Cameron

Vice-présidente, Relations de travail

Ben Girard

Vice-président, Soutien à l'exploitation

Trevor Johnson

Vice-président, Prestation des services ATS

Leigh Ann Kirby

Vice-présidente, avocate en chef
et secrétaire générale

Larry Lachance

Vice-président, Sécurité et qualité

Donna Mathieu

Vice-présidente, Placement des fonds de pension,
et trésorière

Andrew Norgaard

Vice-président, Communications et affaires publiques

Claudio Silvestri

Vice-président et chef de la direction de l'information

Au 31 août 2019.

CONSEILLERS JURIDIQUES

Gowling WLG (Canada) s.r.l.

AUDITEURS

KPMG s.r.l.

BANQUIERS

Banque Royale du Canada

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET FINANCIERS

Pour obtenir des renseignements supplémentaires
sur la Société, prière d'écrire à :

NAV CANADA

Communications

77, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario) Canada K1P 5L6

On peut aussi obtenir des renseignements généraux
par téléphone au 1-800-876-4693 ou sur le site Web à
www.navcanada.ca.

On peut se procurer des copies des états financiers
de la Société, du Rapport de gestion, ainsi que la
notice annuelle sur le site du Système électronique
de données d'analyse et de recherche (SEDAR) au
www.sedar.com.

AVIS D'ASSEMBLÉE ANNUELLE

L'assemblée annuelle des membres de NAV CANADA
se tiendra le jeudi 9 janvier 2020 à 14 h au Centre Shaw,
situé au 55, promenade du Colonel-By, à Ottawa
(Ontario).



GLOSSAIRE

La plupart des termes énoncés ci-après sont définis dans Terminav[®], la base de données terminologique bilingue de NAV CANADA, accessible à navcanada.ca/fr, sous « Sites connexes ».

| | | | |
|--------------|---|-----------------|--|
| ACC | Centre de contrôle régional | IATA | Association du transport aérien international |
| ADS-B | Surveillance dépendante automatique en mode diffusion | IFR | Règles de vol aux instruments |
| AFTN | Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques | IFSS | Station d'information de vol internationale |
| AMHS | Système de messagerie des services de la circulation aérienne | ILS | Système d'atterrissage aux instruments |
| ATC | Contrôle de la circulation aérienne | IWP | Poste de travail intégré |
| ATM | Gestion de la circulation aérienne | MAEC | Musée de l'aviation et de l'espace du Canada |
| ATS | Services de la circulation aérienne | NAVAID | Aide à la navigation |
| AWOS | Système automatisé d'observations météorologiques | NC-SIS | Système d'information sur la sécurité de NAV CANADA |
| BCP | Plan de continuité des opérations | OACI | Organisation de l'aviation civile internationale |
| CANSO | Organisation des services de navigation aérienne civile | PBN | Navigaton fondée sur les performances |
| CAP | Canada Air Pilot | QMS | Système de gestion de la qualité |
| CDO | Opérations en descente continue | RAC | Règlement de l'aviation canadien |
| CNS | Communications/Navigation/Surveillance | RNP | Qualité de navigation requise |
| CST | Centre des systèmes techniques | RNP AR | Autorisation requise pour la qualité de navigation requise |
| DI | Diversité et inclusion | RVR | Portée visuelle de piste |
| EMS | Système de gestion de l'environnement | SATP | Système d'aéronef télépiloté |
| EOR | Établi sur la RNP AR | SATVOICE | Communications vocales par satellite |
| EXCDS | Système d'affichage amélioré | SCI | Système de commandement en cas d'incident |
| FIC | Centre d'information de vol | SMS | Système de gestion de la sécurité |
| FIR | Région d'information de vol | SNA | Services de navigation aérienne |
| FSNA | Fournisseur de services de navigation aérienne | SRM | Gestion des risques liés à la sécurité |
| FSS | Station d'information de vol | TC | Transports Canada |
| GES | Gaz à effet de serre | UAV | Véhicule aérien non habité |
| | | VFR | Règles de vol à vue |

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Rapport de la direction aux membres de NAV CANADA

La responsabilité des présents états financiers consolidés incombe à la direction et ils ont été approuvés par le conseil d'administration de NAV CANADA (la « Société »). Les présents états financiers consolidés ont été préparés par la direction conformément aux Normes internationales d'information financière (« IFRS ») et ils comprennent des montants calculés en fonction d'estimations quant à l'incidence prévue des événements et des opérations en cours après examen judicieux de l'importance relative, des jugements et des informations financières établis par des spécialistes. Par ailleurs, dans le cadre de l'établissement des informations financières, la Société doit interpréter les exigences dont il est question plus haut, déterminer la pertinence des informations devant être incluses et faire des estimations et poser des hypothèses qui influent sur les informations présentées.

La direction a également préparé un rapport de gestion, qui est basé sur les résultats financiers de la Société préparés conformément aux « IFRS ». Le rapport fournit des informations sur la situation financière et sur les résultats d'exploitation de la Société et il devrait être lu à la lumière des présents états financiers consolidés et des notes y afférentes. Le rapport de gestion comprend également des informations sur l'incidence des événements et des opérations en cours, la situation de trésorerie et les sources de financement, les tendances de l'exploitation, les risques et les incertitudes. Les résultats réels futurs pourraient différer de manière importante de l'évaluation actuelle de ces informations, parce que les événements et les circonstances futurs peuvent dévier des prévisions.

La direction a établi et maintient un système de contrôle interne à l'égard de l'information financière et de la communication de l'information, qui comprend notamment un programme d'audits internes. La direction est d'avis que ces mesures de contrôle offrent une assurance raisonnable que les données financières sont fiables et qu'elles forment une base appropriée pour l'établissement des états financiers, et nous avons signé les attestations afférentes conformément au *Règlement 52-109 sur l'attestation de l'information présentée dans les documents annuels et intermédiaires des émetteurs*. Le processus de contrôle comptable interne comprend la communication par la direction aux salariés des politiques qui régissent l'éthique des affaires.

Le conseil d'administration a nommé un Comité de la vérification et des finances composé d'administrateurs qui sont indépendants de la Société et lui a délégué la responsabilité de surveiller le processus d'information financière. Le Comité de la vérification et des finances se réunit au moins quatre fois par année avec la direction et, de façon indépendante, avec chacun des auditeurs internes et externes, ainsi qu'en groupe, pour revoir des questions importantes de comptabilité, de contrôle interne et d'audit. Le Comité de la vérification et des finances revoit les états financiers consolidés, le rapport de gestion et la notice annuelle avant que ceux-ci ne soient soumis à l'approbation du conseil d'administration. Les auditeurs internes et externes ont librement accès au Comité de la vérification et des finances.

En ce qui concerne les auditeurs externes, le Comité de la vérification et des finances approuve les modalités de leur mandat et revoit le plan d'audit annuel, le rapport des auditeurs indépendants et les résultats de l'audit. Il recommande aussi au conseil d'administration le cabinet d'experts-comptables externes à titre d'auditeurs, qui sont nommés par les membres de la Société.

Le cabinet d'auditeurs externes indépendants, KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L., a été nommé par les membres pour exprimer une opinion à savoir si les états financiers consolidés donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de la Société, ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie selon les IFRS. Le rapport de KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L. décrit l'étendue de son examen et son opinion sur les états financiers consolidés.



Neil R. Wilson
Président et chef de la direction



Alexander N. Struthers
Vice-président directeur, finances
et chef de la direction financière

Le 24 octobre 2019

Le 24 octobre 2019

Rapport des auditeurs indépendants

Aux membres de NAV CANADA

OPINION

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de NAV CANADA et de ses filiales (le « groupe »), qui comprennent les états consolidés de la situation financière au 31 août 2019 et au 31 août 2018, et les états consolidés du résultat net, les états consolidés du résultat global, les états consolidés des variations des capitaux propres et les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates, ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables.

Nous avons effectué l'audit des états financiers consolidés de NAV Canada (« l'entité »), qui comprennent :

- les états consolidés de la situation financière au 31 août 2019 et au 31 août 2018;
- les états consolidés du résultat net et du résultat global pour les exercices clos à ces dates;
- les états consolidés des variations des capitaux propres pour les exercices clos à ces dates;
- les tableaux consolidés des flux de trésorerie pour les exercices clos à ces dates;
- ainsi que les notes annexes, y compris le résumé des principales méthodes comptables;

(ci-après, les « états financiers »).

À notre avis, les états financiers ci-joints donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière consolidée de l'entité au 31 août 2019 et au 31 août 2018, ainsi que de sa performance financière consolidée et de ses flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos à ces dates, conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS).

FONDEMENT DE L'OPINION

Nous avons effectué nos audits conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada. Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont plus amplement décrites dans la section « *Responsabilités des auditeurs à l'égard de l'audit des états financiers* » de notre rapport.

Nous sommes indépendants de l'entité conformément aux règles de déontologie qui s'appliquent à notre audit des états financiers au Canada et nous nous sommes acquittés des autres responsabilités qui nous incombent selon ces règles.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit.

AUTRES INFORMATIONS

La responsabilité des autres informations incombe à la direction. Les autres informations se composent :

- des informations contenues dans le rapport de gestion déposé auprès des commissions des valeurs mobilières canadiennes compétentes;
- des informations contenues dans un document susceptible de s'intituler « Rapport annuel », autres que les états financiers et le rapport des auditeurs sur ces états.

Notre opinion sur les états financiers ne s'étend pas aux autres informations et nous n'exprimons et n'exprimerons aucune forme d'assurance que ce soit sur ces informations.

En ce qui concerne notre audit des états financiers, notre responsabilité consiste à lire les autres informations identifiées ci-dessus et, ce faisant, à apprécier s'il existe une incohérence significative entre celles-ci et les états financiers ou la connaissance que nous avons acquise au cours de l'audit, et à demeurer attentifs aux éléments indiquant que les autres informations semblent comporter une anomalie significative.

Nous avons obtenu les informations contenues dans le rapport de gestion déposé auprès des commissions des valeurs mobilières canadiennes compétentes à la date du présent rapport des auditeurs. Si, à la lumière des travaux que nous avons effectués sur ces autres informations, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans ces autres informations, nous sommes tenus de signaler ce fait dans le rapport des auditeurs.

Nous n'avons rien à signaler à cet égard.

Nous nous attendons à obtenir les informations contenues dans un document susceptible de s'intituler « Rapport annuel », autres que les états financiers et le rapport des auditeurs sur ces états, après la date du présent rapport des auditeurs. Si, à la lumière des travaux que nous effectuerons sur ces autres informations, nous concluons à la présence d'une anomalie significative dans ces autres informations, nous serons tenus de signaler ce fait aux responsables de la gouvernance.

RESPONSABILITÉS DE LA DIRECTION ET DES RESPONSABLES DE LA GOUVERNANCE À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle des états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS), ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers consolidés exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

Lors de la préparation des états financiers, c'est à la direction qu'il incombe d'évaluer la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation, de communiquer, le cas échéant, les questions relatives à la continuité de l'exploitation et d'appliquer le principe comptable de continuité d'exploitation, sauf si la direction a l'intention de liquider l'entité ou de cesser son activité ou si aucune autre solution réaliste ne s'offre à elle.

Il incombe aux responsables de la gouvernance de surveiller le processus d'information financière de l'entité.

RESPONSABILITÉS DES AUDITEURS À L'ÉGARD DE L'AUDIT DES ÉTATS FINANCIERS

Nos objectifs sont d'obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers consolidés pris dans leur ensemble sont exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, et de délivrer un rapport des auditeurs contenant notre opinion.

L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, qui ne garantit toutefois pas qu'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada permettra toujours de détecter toute anomalie significative qui pourrait exister.

Les anomalies peuvent résulter de fraudes ou d'erreurs et elles sont considérées comme significatives lorsqu'il est raisonnable de s'attendre à ce que, individuellement ou collectivement, elles puissent influencer sur les décisions économiques que les utilisateurs des états financiers prennent en se fondant sur ceux-ci.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'audit généralement reconnues du Canada, nous exerçons notre jugement professionnel et faisons preuve d'esprit critique tout au long de cet audit.

En outre :

- nous identifions et évaluons les risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs, concevons et mettons en œuvre des procédures d'audit en réponse à ces risques, et réunissons des éléments probants suffisants et appropriés pour fonder notre opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative résultant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne;
- nous acquérons une compréhension des éléments du contrôle interne pertinents pour l'audit afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité;
- nous apprécions le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que des informations y afférentes fournies par cette dernière;
- nous tirons une conclusion quant au caractère approprié de l'utilisation par la direction du principe comptable de continuité de l'exploitation et, selon les éléments probants obtenus, quant à l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou situations susceptibles de jeter un doute important sur la capacité de l'entité à poursuivre son exploitation. Si nous concluons à l'existence d'une incertitude significative, nous sommes tenus d'attirer l'attention des lecteurs de notre rapport des auditeurs sur les informations fournies dans les états financiers au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas adéquates, d'exprimer une opinion modifiée. Nos conclusions s'appuient sur les éléments probants obtenus jusqu'à la date de notre rapport des auditeurs. Des événements ou situations futurs pourraient par ailleurs amener l'entité à cesser son exploitation;
- nous évaluons la présentation d'ensemble, la structure et le contenu des états financiers, y compris les informations fournies dans les notes, et apprécions si les états financiers représentent les opérations et événements sous-jacents d'une manière propre à donner une image fidèle;
- nous communiquons aux responsables de la gouvernance notamment l'étendue et le calendrier prévus des travaux d'audit et nos constatations importantes, y compris toute déficience importante du contrôle interne que nous aurions relevée au cours de notre audit;
- nous fournissons aux responsables de la gouvernance une déclaration précisant que nous nous sommes conformés aux règles de déontologie pertinentes concernant l'indépendance, et leur communiquons toutes les relations et les autres facteurs qui peuvent raisonnablement être considérés comme susceptibles d'avoir des incidences sur notre indépendance ainsi que les sauvegardes connexes, s'il y a lieu.



KPMG s.r.l./S.E.N.C.R.L.

Comptables professionnels agréés, experts-comptables autorisés

Ottawa, Canada

Le 24 octobre 2019

NAV CANADA**États consolidés du résultat net***Exercices clos les 31 août (en millions de dollars canadiens)*

| | Notes | 2019 | 2018 |
|--|--------|--------------|--------------|
| Produits | | | |
| Redevances d'usage | 4 | 1 384 \$ | 1 359 \$ |
| Autres produits | 4 | 53 | 56 |
| | | <u>1 437</u> | <u>1 415</u> |
| Charges d'exploitation | | | |
| Salaires et avantages du personnel | 5 | 1 027 | 985 |
| Services techniques | | 114 | 109 |
| Installations et entretien | | 64 | 62 |
| Amortissements | 11, 12 | 154 | 152 |
| Autres | | 90 | 88 |
| | | <u>1 449</u> | <u>1 396</u> |
| Autres (produits) et charges | | | |
| Produits financiers | 6 | (14) | (58) |
| Charges d'intérêts nettes liées aux avantages du personnel | 13 | 38 | 54 |
| Autres charges financières | 6 | 74 | 77 |
| Autres profits, déduction faite des pertes | | (7) | (13) |
| | | <u>91</u> | <u>60</u> |
| Perte nette avant l'impôt sur le résultat et le mouvement net des comptes de report réglementaires | | (103) | (41) |
| Recouvrement d'impôt sur le résultat | | (3) | (8) |
| | | <u>(100)</u> | <u>(33)</u> |
| Perte nette avant le mouvement net des comptes de report réglementaires | | (100) | (33) |
| Mouvement net des comptes de report réglementaires lié à la perte nette, après impôt | 7 | 100 | 33 |
| | | <u>100</u> | <u>33</u> |
| Bénéfice net (perte nette) après le mouvement net des comptes de report réglementaires | 1 | - \$ | - \$ |

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

NAV CANADA**États consolidés du résultat global***Exercices clos les 31 août (en millions de dollars canadiens)*

| | Notes | 2019 | 2018 |
|---|-------|---------|-------|
| Bénéfice net (perte nette) après le mouvement net des comptes de report réglementaires | | - \$ | - \$ |
| Autres éléments du résultat global | | | |
| Éléments qui ne seront pas reclassés dans le résultat net : | | | |
| Réévaluations des régimes à prestations définies du personnel | 13 | (1 040) | 600 |
| Mouvement net des comptes de report réglementaires lié aux autres éléments du résultat global | 7 | 1 040 | (600) |
| | | - | - |
| Éléments qui seront reclassés dans le résultat net : | | | |
| Amortissement de la perte sur les couvertures de flux de trésorerie | | 1 | 1 |
| Variations de la juste valeur des couvertures de flux de trésorerie | | (11) | 5 |
| Mouvement net des comptes de report réglementaires lié aux autres éléments du résultat global | 7 | 10 | (6) |
| | | - | - |
| Total des autres éléments du résultat global | | - | - |
| Total du résultat global | 1 | - \$ | - \$ |

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

NAV CANADA**États consolidés de la situation financière**

Aux 31 août (en millions de dollars canadiens)

| | Notes | 2019 | 2018 |
|--|--------|----------|----------|
| Actifs | | | |
| Actifs courants | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | | 30 \$ | 38 \$ |
| Débiteurs et autres | 8 | 98 | 102 |
| Placements | 9 | 72 | 71 |
| Autres | | 13 | 17 |
| | | 213 | 228 |
| Actifs non courants | | | |
| Placement sous forme d'actions privilégiées | 10, 15 | 439 | 418 |
| Immobilisations corporelles | 11 | 750 | 735 |
| Immobilisations incorporelles | 12 | 906 | 932 |
| Participation dans une entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence | | 6 | 6 |
| Prêts consentis à une partie liée | | 3 | 12 |
| Avantages du personnel | 13 | - | 2 |
| Autres actifs non courants | | 1 | 1 |
| | | 2 105 | 2 106 |
| Total des actifs | | 2 318 | 2 334 |
| Soldes débiteurs des comptes de report réglementaires | 7 | 2 087 | 954 |
| Total des actifs et des soldes débiteurs des comptes de report réglementaires | | 4 405 \$ | 3 288 \$ |

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

NAV CANADA
États consolidés de la situation financière
 Aux 31 août (en millions de dollars canadiens)

| | Notes | 2019 | 2018 |
|--|--------|-----------------|-----------------|
| Passifs | | | |
| Passifs courants | | | |
| Emprunt bancaire | | 8 \$ | - \$ |
| Fournisseurs et autres créditeurs | | 242 | 247 |
| Passifs dérivés | | 1 | - |
| Produits différés | | 7 | 4 |
| Partie courante de la dette à long terme | 14 | 25 | 275 |
| | | <u>283</u> | <u>526</u> |
| Passifs non courants | | | |
| Dette à long terme | 14 | 1 443 | 1 219 |
| Avantages du personnel | 13 | 2 226 | 1 070 |
| Passifs d'impôt différé | 10 | 48 | 50 |
| Autres passifs non courants | | 1 | 1 |
| | | <u>3 718</u> | <u>2 340</u> |
| Total des passifs | | <u>4 001</u> | <u>2 866</u> |
| Capitaux propres | | | |
| Résultats non distribués | | 28 | 28 |
| Total des capitaux propres | | <u>28</u> | <u>28</u> |
| Total des passifs et des capitaux propres | | <u>4 029</u> | <u>2 894</u> |
| Soldes créditeurs des comptes de report réglementaires | 7 | 376 | 394 |
| Engagements et éventualités | 16, 17 | | |
| Total des passifs, des capitaux propres et des soldes créditeurs des comptes de report réglementaires | | <u>4 405 \$</u> | <u>3 288 \$</u> |

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

Au nom du conseil,



Marc Courtois,
administrateur



Linda Hohol,
administratrice

NAV CANADA
États consolidés des variations des capitaux propres
(en millions de dollars canadiens)

| | Résultats non distribués | Cumul des autres éléments du résultat global | Total |
|--|-----------------------------|--|-------|
| Solde au 31 août 2017 | 28 \$ | - \$ | 28 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) et mouvement net des comptes de report réglementaires | - | - | - |
| Autres éléments du résultat global | - | - | - |
| Solde au 31 août 2018 | 28 \$ | - \$ | 28 \$ |
| Solde au 31 août 2018 | 28 \$ | - \$ | 28 \$ |
| Bénéfice net (perte nette) et mouvement net des comptes de report réglementaires | - | - | - |
| Autres éléments du résultat global | - | - | - |
| Solde au 31 août 2019 | 28 \$ | - \$ | 28 \$ |

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

NAV CANADA**Tableaux consolidés des flux de trésorerie***Exercices clos les 31 août (en millions de dollars canadiens)*

| | Notes | 2019 | 2018 |
|---|-------|----------|----------|
| Flux de trésorerie liés aux activités suivantes : | | | |
| Exploitation | | | |
| Montants reçus au titre des redevances d'usage | | 1 386 \$ | 1 338 \$ |
| Remboursement au titre des redevances d'usage | | - | (33) |
| Autres montants reçus | | 64 | 49 |
| Paiements à des membres du personnel et à des fournisseurs | | (1 131) | (1 051) |
| Cotisations aux régimes de retraite – services rendus au cours de la période | 13 | (92) | (94) |
| Paiements au titre des autres avantages postérieurs à l'emploi | | (6) | (6) |
| Règlement au titre de la compression relative aux indemnités de cessation d'emploi | | - | (42) |
| Paiements d'intérêts | | (80) | (79) |
| Intérêts reçus | | 2 | 3 |
| | | 143 | 85 |
| Investissement | | | |
| Dépenses d'investissement | | (133) | (176) |
| Remboursement de prêts par (prêts consentis à) des parties liées | 10 | 11 | (10) |
| Remboursement d'impôt sur le placement sous forme d'actions privilégiées | | - | 5 |
| Produit provenant des fiducies de papier commercial adossé à des actifs | | - | 1 |
| Règlement d'actifs dérivés | | - | 2 |
| | | (122) | (178) |
| Financement | | | |
| Émission de billets à moyen terme | 14 | 248 | 273 |
| Remboursement de billets à moyen terme | 14 | (275) | (375) |
| Produit net découlant d'emprunts bancaires | | 8 | - |
| Débours liés au règlement de dérivés | | (9) | (13) |
| Fonds de réserve pour le service de la dette | | (1) | 24 |
| | | (29) | (91) |
| Flux de trésorerie liés aux activités d'exploitation, d'investissement et de financement | | (8) | (184) |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à l'ouverture de l'exercice | | 38 | 222 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie à la clôture de l'exercice | | 30 \$ | 38 \$ |

Se reporter aux notes afférentes aux états financiers consolidés.

NAV CANADA

Notes afférentes aux états financiers consolidés

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

1. Entité présentant l'information financière

NAV CANADA a été constituée en tant que société sans capital social en vertu de la Partie II de la *Loi sur les corporations canadiennes* dans le but d'acquiescer, de détenir, de gérer, d'exploiter, de maintenir et de développer le système canadien de navigation aérienne civile (le « SNA »), tel qu'il est défini en vertu de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* (la « Loi sur les SNA »). NAV CANADA a été prorogée en vertu de la *Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif*. À l'intérieur des paramètres fondamentaux délimitant le mandat que la Loi sur les SNA lui confère, NAV CANADA a le droit de fournir des services de navigation aérienne civile et elle est la seule autorité compétente qui peut fixer et percevoir les redevances d'usage pour de tels services. L'activité principale de NAV CANADA et de ses filiales (collectivement, la « Société ») consiste à fournir des services de navigation aérienne, ce qui constitue l'unique secteur isolable de la Société. Les services de navigation aérienne de la Société sont dispensés essentiellement au Canada.

Les redevances au titre des services de navigation aérienne civile qu'offre la Société sont soumises au cadre réglementaire économique édicté dans la Loi sur les SNA. Aux termes de celle-ci, la Société peut établir de nouvelles redevances ou réviser les redevances existantes qu'elle perçoit pour ses services. Lorsqu'elle établit de nouvelles redevances ou qu'elle révisé les redevances existantes, la Société doit suivre les paramètres obligatoires de la Loi sur les SNA en matière d'établissement des redevances, lesquels prescrivent, entre autres choses, que le tarif des redevances, établi d'après des projections raisonnables et prudentes, ne peut être tel que les produits découlant de ces redevances soient supérieurs aux obligations financières courantes et futures de la Société dans le cadre de la prestation des services de navigation aérienne civile. Aux termes de ces paramètres, le conseil d'administration de la Société (le « conseil »), agissant en qualité de régulateur de tarifs, approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances d'usage ainsi que la date à laquelle elles doivent avoir lieu.

La Société planifie ses activités de façon à atteindre le seuil de rentabilité dans l'état consolidé du résultat net à la clôture de chaque exercice après avoir constaté des ajustements au compte de stabilisation des tarifs. Ainsi, la Société ne s'attend pas à ce que les résultats non distribués présentent une variation nette à la clôture de l'exercice. Les incidences de la réglementation des tarifs sur les états financiers consolidés de la Société sont décrites à la note 7.

Aux termes de la Loi sur les SNA, la Société doit donner aux usagers un préavis de toute redevance qu'elle se propose d'établir ou de réviser, et elle doit les consulter à ce sujet. Les usagers peuvent faire valoir leur point de vue auprès de la Société de même qu'ils peuvent interjeter appel des redevances révisées devant l'Office des transports du Canada en invoquant des motifs selon lesquels la Société a violé les paramètres obligatoires édictés dans la Loi sur les SNA ou a omis de donner aux usagers les préavis prévus par la loi.

NAV CANADA est une société domiciliée au Canada. Le siège social de NAV CANADA est situé au 77, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario), Canada, K1P 5L6. Les présents états financiers consolidés de NAV CANADA comprennent les comptes de ses filiales.

2. Mode de présentation

a) Déclaration de conformité

Les présents états financiers consolidés ont été établis selon les Normes internationales d'information financière (International Financial Reporting Standards, ou « IFRS ») publiées par l'International Accounting Standard Board (« IASB »).

La publication des présents états financiers consolidés a été approuvée par le conseil en date du 24 octobre 2019.

b) Base d'évaluation

Les présents états financiers consolidés ont été établis au coût historique, sauf pour ce qui est des éléments significatifs suivants :

- les instruments financiers classés et désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net, qui sont évalués à la juste valeur;
- les passifs au titre des prestations définies, qui sont comptabilisés comme le montant net de la valeur actualisée des obligations au titre de prestations définies et des actifs du régime évalués à la juste valeur.

c) Monnaie fonctionnelle et monnaie de présentation

Ces états financiers consolidés sont présentés en dollars canadiens (« \$ CA »), soit la monnaie fonctionnelle et de présentation de la Société. Toutes les informations présentées ont été arrondies au million de dollars près, à moins d'indication contraire.

d) Estimations comptables et jugements critiques

L'établissement des présents états financiers consolidés exige que la direction ait recours à son jugement et fasse des estimations à l'égard d'événements futurs.

Les estimations et les jugements sont continuellement évalués et sont fondés sur l'expérience antérieure et d'autres facteurs, y compris les attentes quant aux événements futurs jugés raisonnables selon les circonstances. Les estimations comptables, par définition, correspondront rarement aux résultats réels. Les paragraphes qui suivent décrivent :

- les jugements les plus critiques posés par la direction lors de l'application des méthodes comptables;
- les estimations et les hypothèses comptables les plus critiques formulées par la direction lors de l'établissement de la valeur des actifs et des passifs.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

i) Principales sources d'incertitude liée aux estimations et aux hypothèses

- Juste valeur du placement sous forme d'actions privilégiées

Le placement de la Société sous forme d'actions privilégiées d'Aireon LLC (« Aireon ») est comptabilisé à titre d'instrument financier et est désigné comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net. En mai 2018, NATS, le fournisseur de services de navigation aérienne (« FSNA ») du Royaume-Uni, a investi dans Aireon. La Société s'est appuyée sur le prix payé par cet investisseur (note 10) pour estimer la juste valeur d'Aireon et de son placement dans l'entité sous forme d'actions privilégiées. L'évaluation indépendante de la valeur d'Aireon obtenue en août 2019 a confirmé la valeur du placement de la Société sous forme d'actions privilégiées déterminée en fonction du prix payé par NATS. L'évaluation est assujettie à l'incertitude relative à l'estimation et dépend du succès de la réalisation des objectifs financiers, techniques et opérationnels par Aireon, comme il est décrit aux notes 3 a) et 10.

- Avantages du personnel

Les régimes à prestations définies, les autres avantages à long terme, les indemnités de fin de contrat de travail et les avantages à court terme requièrent des hypothèses actuarielles importantes pour estimer les obligations au titre des prestations futures et le rendement des actifs des régimes. Les hypothèses comprennent la rémunération, l'âge de retraite et les hypothèses relatives à la mortalité des membres du personnel et des retraités, les coûts liés aux soins de santé, l'inflation, le taux d'actualisation, le rendement prévu des placements et d'autres facteurs pertinents. La Société fait appel à un actuaire au moins une fois par année concernant ces hypothèses. En raison de la nature à long terme de ces programmes d'avantages sociaux, les estimations sont assujetties à d'importantes incertitudes et les résultats réels peuvent différer de façon importante des obligations comptabilisées par la Société.

La majorité du personnel de la Société est syndiquée et couverte par des conventions collectives. Parfois, une convention vient à échéance avant l'entrée en vigueur d'une nouvelle convention. La direction doit estimer le total du coût au titre du personnel pour les services rendus pour la période et doit, par conséquent, estimer l'incidence rétroactive des conventions collectives lorsqu'elles sont finalisées. La direction fait une estimation en se fondant, sans toutefois s'y limiter, sur les conventions réelles qui sont venues à échéance, l'expérience antérieure, le nombre d'employés concernés et les salaires actuels de ces employés.

e) **Nouvelles normes, modifications et interprétations adoptées**

Certaines prises de position ayant été publiées par l'IASB ou par l'IFRS Interpretations Committee devaient entrer en vigueur obligatoirement pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2018.

La norme et l'interprétation suivantes ont été adoptées par la Société en date du 1^{er} septembre 2018.

IFRS 15, Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients (« IFRS 15 »)

L'IFRS 15 instaure un nouveau modèle selon lequel les produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients doivent être comptabilisés de manière à montrer le transfert de biens ou de services à des montants qui reflètent la contrepartie à laquelle la Société s'attend à avoir droit en échange de ces biens ou services. Le modèle propose deux méthodes pour la comptabilisation des produits, soit à un moment précis ou progressivement, et prévoit une analyse des transactions fondée sur les contrats en cinq étapes pour déterminer si un montant doit être comptabilisé au titre des produits et, le cas échéant, pour établir le montant comptabilisé ainsi que la date de comptabilisation.

Conformément aux dispositions transitoires de l'IFRS 15, la nouvelle norme a été appliquée rétrospectivement. L'incidence de l'application de l'IFRS 15 sur le résultat net découlant des contrats générateurs de produits en cours était de néant au 1^{er} septembre 2017. La Société a analysé ses flux de rentrées et ses principaux contrats conclus avec des clients au moyen du modèle en cinq étapes de l'IFRS 15, à la suite de quoi il a été établi qu'il n'était pas nécessaire d'apporter quelque changement que ce soit au résultat net ou au calendrier de comptabilisation des produits.

La Société s'est prévaluée de la mesure de simplification suivante dans l'application de l'IFRS 15.

- Les contrats achevés qui ont commencé et se sont terminés au cours du même exercice et les contrats qui ont été achevés avant le 1^{er} septembre 2017 n'ont pas été retraités.

Pour de plus amples renseignements, notamment sur les informations supplémentaires qui doivent être fournis aux termes de l'IFRS 15, il y a lieu de se reporter à la note 4.

Les principales méthodes comptables que la Société applique à ses flux de rentrées sont décrites à la note 3 k).

IFRIC 22, Transactions en monnaie étrangère et contrepartie anticipée (« IFRIC 22 »)

L'IFRIC 22 vient préciser que la date de transaction aux fins de la détermination du cours de change à appliquer lors de la comptabilisation initiale de l'actif, de la charge ou des produits connexes (ou de la partie d'actif, de charge ou des produits connexes) est la date de la comptabilisation initiale, par l'entité, de l'actif non monétaire ou du passif non monétaire issu du paiement ou de la réception de la contrepartie anticipée. La Société a adopté l'IFRIC 22 en date du 1^{er} septembre 2018, ce qui n'a eu aucune incidence sur ses états financiers consolidés.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

2. Mode de présentation (suite)**f) Prises de position comptables futures**

L'IASB a publié un certain nombre de normes et modifications qui ne sont pas encore en vigueur. La Société continue d'analyser ces normes et modifications afin de déterminer leur incidence sur ses états financiers consolidés. À l'heure actuelle, la Société ne prévoit adopter aucune de ces normes et modifications avant leur date d'entrée en vigueur.

IFRS 16, Contrats de location (« IFRS 16 »)

En janvier 2016, l'IASB a publié l'IFRS 16, menant à terme son projet d'amélioration de l'information financière à l'égard des contrats de location. La nouvelle norme remplacera l'IAS 17, *Contrats de location* (l'« IAS 17 »). Elle énonce les principes de comptabilisation, d'évaluation, de présentation et d'informations à fournir pour les deux parties à un contrat. Pour les preneurs, l'IFRS 16 élimine le classement d'un contrat de location à titre de contrat de location simple ou de contrat de location-financement qui existe aux termes de l'IAS 17, et exige la comptabilisation des actifs et des passifs liés à tous les contrats de location d'une durée de plus de 12 mois, à moins que la valeur de l'actif sous-jacent soit faible. L'IFRS 16 reprend en substance les exigences de comptabilisation pour le bailleur qui sont énoncées dans l'IAS 17; elle maintient le classement d'un contrat de location à titre de contrat de location simple ou de contrat de location-financement, de même que la comptabilisation d'un contrat de location selon son classement. L'IFRS 16 doit être appliquée rétrospectivement selon une application rétrospective intégrale ou une application rétrospective modifiée, pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2019. L'application anticipée est permise.

La Société a revu en détail les contrats qui entrent dans le champ d'application de l'IFRS 16 et a conclu que les conséquences en matière de comptabilité sont minimales. La Société prévoit employer la méthode d'application rétrospective modifiée au moment où elle appliquera l'IFRS 16. En ce qui a trait à tout contrat de location qui répond à la définition de contrat de location selon l'IFRS 16 et qui était classé auparavant en tant que contrat de location simple, la Société s'attend à ce que la valeur de son actif au titre du droit d'utilisation soit égale à l'obligation locative à l'adoption de l'IFRS 16 le 1^{er} septembre 2019.

Cadre conceptuel de l'information financière (« le Cadre conceptuel »)

Le 29 mars 2018, l'IASB a publié une version révisée du Cadre conceptuel, sur lequel il s'appuie pour établir de nouvelles normes. Le Cadre conceptuel n'est pas une norme comptable et il ne supprime pas les dispositions des autres normes IFRS. La version révisée du Cadre conceptuel précise que, pour être utile, l'information financière doit être à la fois pertinente et présentée de façon fidèle. Il renferme également des définitions révisées d'un actif et d'un passif, il fournit des critères de comptabilisation des actifs et des passifs et il confirme que différentes méthodes d'évaluation s'avèrent utiles et sont permises.

L'IASB a également publié le document intitulé *Modifications des références au Cadre conceptuel dans les normes IFRS* (« les Modifications ») afin de mettre à jour les références aux versions antérieures du Cadre conceptuel dans les normes IFRS. Le Cadre conceptuel et les Modifications entreront en vigueur le 1^{er} janvier 2020 et leur application anticipée est permise. L'ampleur de l'incidence de ce changement n'a pas encore été déterminée.

IAS 1, Présentation des états financiers (« IAS 1 ») et IAS 8, Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs (« IAS 8 »)

Le 31 octobre 2018, l'IASB a publié des modifications à l'IAS 1 et à l'IAS 8 qui servent à clarifier la définition du terme « significatif » et l'application de cette notion. L'objectif de ces modifications est d'aider les entités à déterminer l'information qui doit être incluse dans leurs états financiers.

Les modifications s'appliqueront aux périodes ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2020. L'ampleur de l'incidence de ces modifications sur la Société n'a pas encore été établie.

3. Principales méthodes comptables

Les méthodes comptables énoncées ci-après ont été appliquées de manière uniforme à toutes les périodes présentées dans les présents états financiers consolidés.

a) Méthode de consolidation**i) Filiales**

Les filiales sont des entités contrôlées par la Société. La Société contrôle une entité émettrice lorsqu'elle est exposée ou qu'elle a droit à des rendements variables en raison de ses liens avec l'entité émettrice et qu'elle a la capacité d'influer sur ces rendements du fait du pouvoir qu'elle détient sur celle-ci. Les états financiers des filiales sont intégrés dans les états financiers consolidés depuis la date de la prise du contrôle jusqu'à la date de la perte du contrôle. Les méthodes comptables des filiales sont conformes à celles adoptées par la Société. Tous les soldes et opérations intersociétés sont éliminés au moment de la consolidation.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Les états financiers consolidés de la Société comprennent les filiales suivantes :

| Nom de la filiale | Lieu de l'établissement principal et pays de constitution | Pourcentage de la participation |
|---|---|---------------------------------|
| NAV CANADA Inventory Holding Company Inc. | Canada | 100 % |
| NAV CANADA ATM Inc. | Canada | 100 % |
| NAV CANADA Satellite, Inc. | États-Unis | 100 % |
| NCPP Investment Holding Company Inc. | Canada | 100 % |

ii) Participations dans des coentreprises et des entreprises associées

Il y a coentreprise lorsqu'il existe un accord contractuel qui établit un contrôle conjoint sur les activités de l'entreprise, que les décisions stratégiques concernant les activités financières et d'exploitation requièrent le consentement unanime des parties partageant le contrôle et que les parties ont des droits sur l'actif net de l'entreprise.

Les entreprises associées sont des entités sur lesquelles la Société peut exercer une influence notable, mais qui toutefois ne constituent pas des filiales.

Les participations dans des coentreprises sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. Elles sont initialement comptabilisées au coût, ce qui comprend les coûts de transaction. Après la comptabilisation initiale, les états financiers consolidés comprennent la quote-part revenant au participant du résultat net et des autres éléments du résultat global des entreprises comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, jusqu'à la date à laquelle le contrôle conjoint ou l'influence notable prend fin. La participation de la Société dans l'entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence est déduite en fonction des distributions reçues au cours de l'exercice.

Lorsque la quote-part de la Société dans les pertes subies par une entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence est égale ou supérieure à sa participation dans cette entreprise, la Société cesse de comptabiliser sa part des pertes supplémentaires. Les pertes supplémentaires font l'objet d'une provision et un passif est comptabilisé, mais seulement dans la mesure où la Société a contracté une obligation légale ou implicite ou effectué des paiements pour le compte de l'entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence.

La Société détient 50 % (50 % au 31 août 2018) des actions émises et en circulation de Searidge Technologies Inc. (« Searidge »), lesquelles sont détenues par l'intermédiaire de NAV CANADA ATM Inc. La Société a classé sa participation dans Searidge à titre de participation dans une coentreprise.

Comme il est mentionné à la note 10, la Société est partie à un accord avec Iridium et les investisseurs supplémentaires qui permet à la Société d'exercer une influence notable sur les activités financières et d'exploitation stratégiques d'Aireon. Le placement de la Société dans Aireon est détenu par l'entremise de NAV Canada Satellite, Inc. Cet accord représente un placement dans une entreprise associée et la Société possède un droit sur l'actif net d'Aireon qui lui reviendra à l'exercice de son option de conversion de ses actions privilégiées en actions ordinaires. Au 31 août 2019, la quote-part de la Société dans les actifs nets d'Aireon était de néant et, par conséquent, la quote-part de la Société dans le résultat net et les autres éléments du résultat global d'Aireon était de néant. À moins que la Société n'exerce son droit de convertir ses actions privilégiées en actions ordinaires, elle n'a pas accès aux actifs nets d'Aireon et sa participation est par conséquent comptabilisée comme un instrument financier.

b) Monnaie étrangère

Les transactions en monnaie étrangère sont converties dans la monnaie fonctionnelle au taux de change en vigueur à la date des transactions. Les actifs et les passifs monétaires libellés en monnaie étrangère à la date de clôture sont reconvertis dans la monnaie fonctionnelle à cette date. Les actifs et les passifs non monétaires libellés en monnaie étrangère, qui sont comptabilisés au coût historique, sont convertis au taux de change en vigueur à la date de la transaction initiale. Les profits et les pertes de change sont présentés selon leur montant net dans le résultat net au sein des autres produits et charges, sauf dans le cas des couvertures des flux de trésorerie désignées qui sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global.

c) Instruments financiers

i) Comptabilisation

Les actifs financiers et les passifs financiers, y compris les dérivés, sont comptabilisés lorsque la Société devient partie aux dispositions contractuelles de l'instrument financier.

Les actifs et passifs financiers sont compensés et le solde net est présenté dans l'état de la situation financière s'il existe un droit juridiquement exécutoire de compenser les montants comptabilisés et qu'il y a intention de procéder au règlement sur la base du montant net ou de réaliser l'actif et de régler le passif simultanément.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

3. Principales méthodes comptables (suite)**c) Instruments financiers (suite)**

ii) Classement

La Société classe ses actifs financiers et ses passifs financiers dans les catégories d'évaluation suivantes :

- ceux qui seront ultérieurement évalués à la juste valeur par le biais du résultat net;
- ceux qui seront évalués au coût amorti.

Le classement des actifs financiers est fonction du modèle économique utilisé pour gérer les actifs financiers et des modalités contractuelles dont sont assortis les flux de trésorerie. Les passifs financiers sont classés dans la catégorie des passifs qui seront évalués au coût amorti, à moins qu'ils ne soient désignés comme faisant partie de ceux qui seront ultérieurement évalués à la juste valeur par le biais du résultat net.

iii) Évaluation

Au moment de la comptabilisation initiale, tous les instruments financiers autres que les créances clients qui ne comportent pas une composante de financement importante doivent être évalués à la juste valeur. Si un actif financier ou un passif financier n'est pas ultérieurement évalué à la juste valeur par le biais du résultat net, alors l'évaluation initiale comprend les coûts de transaction qui sont directement imputables à l'acquisition ou à l'émission de l'instrument.

Les créances clients qui ne comportent pas une composante de financement importante sont évaluées initialement à leur prix de transaction.

L'objectif selon le modèle économique de la Société consiste à percevoir des flux de trésorerie contractuels et ces flux de trésorerie contractuels correspondent uniquement à des remboursements de principal et (ou) à des versements d'intérêts. Les actifs financiers sont donc habituellement évalués ultérieurement au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, déduction faite de toute perte de valeur. Tous les autres actifs financiers sont évalués à la juste valeur et les variations de celle-ci, y compris les intérêts ou dividendes reçus, sont comptabilisées dans le résultat net ou dans les autres éléments du résultat global. À l'heure actuelle, la Société n'a aucun actif financier évalué à la juste valeur par le biais des autres éléments du résultat global.

En règle générale, les passifs financiers sont ultérieurement évalués au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif, à moins qu'ils soient détenus à des fins de transaction, qu'ils soient des dérivés ou qu'ils aient été désignés comme des passifs qui seront ultérieurement évalués à la juste valeur par le biais du résultat net. La Société n'a désigné aucun passif financier comme étant évalué à la juste valeur par le biais du résultat net.

Les actifs financiers comprenant des dérivés incorporés sont considérés dans leur intégralité pour déterminer si leurs flux de trésorerie correspondent uniquement à des remboursements de principal et à des versements d'intérêts. Les dérivés incorporés dans des passifs financiers sont traités comme des dérivés distincts lorsque leurs risques et caractéristiques économiques ne sont pas liés étroitement à ceux du contrat hôte, qu'un instrument distinct assorti des mêmes modalités que le dérivé incorporé répond à la définition d'un dérivé et que l'instrument composé n'est pas évalué à la juste valeur par le biais du résultat net. Les variations de la juste valeur des dérivés incorporés séparables sont comptabilisées immédiatement dans le résultat net.

iv) Dépréciation

La Société se sert du modèle de « pertes de crédit attendues » pour le calcul de la dépréciation et elle comptabilise les pertes de crédit attendues en tant que correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de la situation financière si elles ont trait à un actif financier évalué au coût amorti. Dans le cas des créances clients, la Société applique, comme le permet l'IFRS 9, *Instruments financiers*, une méthode simplifiée selon laquelle les pertes de crédit attendues pour la durée de vie doivent être comptabilisées depuis la comptabilisation initiale des créances clients. La valeur comptable de ces actifs est présentée compte tenu de toute correction de valeur pour pertes dans l'état consolidé de la situation financière.

v) Dérivés et comptabilité de couverture

Les dérivés sont initialement comptabilisés et réévalués ultérieurement à la juste valeur chaque date de clôture. La comptabilisation des variations ultérieures de la juste valeur dépend de la désignation ou non du dérivé à titre d'instrument de couverture et, si tel est le cas, de la nature de l'élément couvert et du type de relation de couverture désignée. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés qui ont été désignés comme étant des instruments de couverture dans des relations de couverture de flux de trésorerie sont comptabilisées dans les autres éléments du résultat global. Les variations de la juste valeur des instruments financiers dérivés qui n'ont pas été désignés de la sorte sont comptabilisées par le biais du résultat net à mesure qu'elles surviennent.

La Société a recours à des instruments financiers dérivés pour gérer les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt. Les actifs et les passifs dérivés de la Société sont composés de swaps de taux d'intérêt à terme et de contrats à terme sur obligations et de contrats de change à terme. La juste valeur de ces dérivés est calculée au moyen de l'actualisation des flux de trésorerie futurs attendus en fonction des taux d'intérêt actuels et des taux de change à terme.

Lorsque cela est permis, la Société comptabilise ces instruments financiers à titre de couvertures de flux de trésorerie, de sorte que les profits et les pertes qui se contrebalancent sont comptabilisés dans les résultats de la même période que l'élément couvert. À la désignation initiale de la couverture, la relation entre l'élément couvert et l'élément de couverture est documentée en bonne et due forme, y compris les objectifs de gestion des risques et la stratégie sous-jacente à la mise en place de l'opération de couverture de la Société, de même que les méthodes qui serviront à évaluer l'efficacité de

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

la relation de couverture. L'efficacité de la relation de couverture est évaluée à la mise en place du contrat visant l'élément de couverture, et ensuite à chaque date de clôture afin de s'assurer que la relation est efficace et qu'elle le demeurera. Pour les couvertures de flux de trésorerie d'une transaction prévue, la transaction doit être hautement probable et doit comporter une exposition aux variations de flux de trésorerie qui pourraient, finalement, influencer sur le bénéfice net.

Couvertures de flux de trésorerie

Lorsqu'un dérivé est désigné comme instrument de couverture dans une couverture de l'exposition aux variations des flux de trésorerie qui sont attribuables à un risque particulier associé à un actif ou à un passif comptabilisé ou à une transaction prévue et hautement probable qui pourrait influencer sur le résultat net, la partie efficace de la variation de la juste valeur du dérivé est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global et présentée dans les capitaux propres. Le montant comptabilisé dans les autres éléments du résultat global est transféré dans le résultat net de la même période ou des mêmes périodes que celles au cours desquelles les flux de trésorerie couverts influent sur le résultat net, sous le même poste de l'état du résultat net que l'élément couvert. Toute partie inefficace est comptabilisée immédiatement dans le résultat net.

Si l'instrument de couverture ne satisfait plus aux critères de comptabilité de couverture, s'il arrive à échéance ou s'il est vendu, résilié ou exercé, la comptabilité de couverture cessera d'être pratiquée, de manière prospective. Le profit ou la perte cumulé comptabilisé antérieurement dans les autres éléments du résultat global demeure dans les capitaux propres jusqu'à ce que la transaction prévue influe sur le résultat net. Si l'on ne s'attend plus à ce que la transaction prévue se réalise, le solde cumulatif inscrit dans les capitaux propres est alors comptabilisé immédiatement dans le résultat net.

d) Avantages du personnel**i) Régimes à prestations définies**

L'obligation au titre des prestations définies et les coûts estimés des régimes de retraite à prestations définies de la Société ainsi que des autres avantages postérieurs à l'emploi sont calculés annuellement par un actuinaire qualifié qui utilise la méthode des unités de crédit projetées. Les calculs actuariels sont effectués selon les estimations de la direction quant au rendement prévu des placements, à la rémunération, à l'âge de retraite des membres du personnel, aux taux de mortalité, aux coûts liés aux soins de santé, à l'inflation et à d'autres facteurs. Le taux d'actualisation est établi selon le rendement à la date de clôture d'obligations de sociétés canadiennes de premier ordre dont les dates d'échéance se rapprochent de celles des obligations de la Société. La situation de capitalisation du régime, ou l'actif ou le passif au titre des prestations définies, correspond au montant des prestations futures acquises par les membres du personnel en échange de leurs services pour la période en cours et les périodes antérieures, en actualisant ce montant et en déduisant la juste valeur des actifs du régime. Les actifs ou les passifs au titre des prestations définies sont présentés comme des éléments non courants dans l'état de la situation financière.

La Société comptabilise les gains et pertes actuariels sur les actifs des régimes (en excluant les intérêts) dans les autres éléments du résultat global dans la période au cours de laquelle ils sont constatés, sans reclassement subséquent dans le résultat net. La Société a choisi de reclasser dans les résultats non distribués les ajustements des autres éléments du résultat global.

Le coût des services afférents aux charges liées aux avantages du personnel est comptabilisé dans les salaires et avantages du personnel. Le montant des intérêts émanant des obligations nettes au titre des prestations constituées est comptabilisé dans le résultat net et présenté dans le coût financier net lié aux avantages du personnel. Une tranche du montant des charges liées aux avantages du personnel est attribuée au coût des actifs en cours de développement.

Lorsque les avantages sont révisés, la partie modifiée des avantages au titre des services passés rendus par les membres du personnel est immédiatement comptabilisée dans le résultat net. Les profits ou les pertes sur la réduction ou le règlement sont comptabilisés dans le résultat net de la période au cours de laquelle la réduction ou le règlement survient.

Les deux régimes de retraite agréés de la Société sont assujettis à des exigences de financement minimal. Le passif à l'égard des exigences de financement minimal est établi au moyen des exigences de financement minimal prévues selon les meilleures estimations de la direction concernant l'évaluation actuarielle de la situation de capitalisation du régime, des taux d'actualisation de marché, des augmentations salariales estimées, de la capacité de la Société à prendre des congés de cotisation et de sa capacité à utiliser des lettres de crédit pour garantir les paiements spéciaux de solvabilité révélés par les évaluations actuarielles aux fins de capitalisation.

Lorsque la situation de capitalisation du régime donne lieu à un actif (un excédent du régime), l'actif comptabilisé est limité à la valeur actualisée des avantages économiques disponibles, soit sous forme de remboursements futurs du régime, soit sous forme de diminution des cotisations futures au régime. La Société comptabilise les ajustements à cette limite dans les autres éléments du résultat global dans la période au cours de laquelle ils sont constatés, sans reclassement subséquent dans le résultat net.

ii) Autres avantages à long terme

La Société offre d'autres avantages à long terme aux membres de son personnel, y compris des prestations d'invalidité de longue durée (« ILD »), des congés de maladie cumulatifs (qui s'acquièrent et qui ne s'acquièrent pas) et un régime incitatif d'avantages à long terme à l'intention des cadres. Le régime de prestations d'ILD est capitalisé. La direction utilise les mêmes méthodes et estimations pour évaluer les avantages à long terme que pour les régimes d'avantages à prestations définies; toutefois, les gains ou pertes actuariels sont inclus dans le résultat net dans la période au cours de laquelle ils surviennent. La charge nette du régime d'avantages à long terme est présentée dans le poste « Salaires et avantages du personnel », déduction faite des coûts attribués aux actifs en cours de développement.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

3. Principales méthodes comptables (suite)**d) Avantages du personnel (suite)**

iii) Indemnités de fin de contrat de travail

Les indemnités de fin de contrat de travail sont comptabilisées comme une charge dans le résultat net lorsque la Société s'est engagée à mettre fin à l'emploi ou à octroyer des indemnités de fin de contrat de travail à la suite d'une offre faite pour encourager les départs volontaires. Les indemnités pour les départs volontaires sont comptabilisées comme une charge s'il est probable que l'offre soit acceptée et si l'on peut déterminer de manière fiable le nombre de personnes qui accepteront l'offre. Les indemnités sont actualisées lorsqu'elles sont payables plus de 12 mois après la date de clôture.

iv) Avantages à court terme

Les obligations au titre des avantages à court terme sont évaluées sur une base non actualisée et tiennent compte du montant supplémentaire que la Société s'attend à payer en raison des droits non utilisés à la date de clôture. Les charges sont comptabilisées dans le résultat net à mesure que les services sont rendus. Les avantages à court terme comprennent les salaires, les vacances et les autres congés.

e) Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur, le cas échéant. Le coût des immobilisations corporelles comprend les dépenses directement attribuables à l'acquisition de l'actif. Le coût des actifs en cours de développement comprend les coûts des matières premières et de la main-d'œuvre directe, les avantages du personnel, ainsi que tous les autres coûts directement attribuables à la mise en état de fonctionnement d'un actif en vue de son utilisation attendue, de même que les coûts relatifs au démantèlement et à l'enlèvement des immobilisations et à la remise en état du site sur lequel elles sont situées lorsqu'une obligation juridique ou implicite existe à cet égard. Les coûts d'emprunt à l'égard des actifs qualifiés sont inscrits à l'actif selon la méthode comptable de la Société, comme il est présenté à la note 3 h).

Les coûts ultérieurs à la comptabilisation initiale sont inclus dans la valeur comptable de l'actif ou comptabilisés comme un actif distinct, le cas échéant, seulement lorsqu'il est probable que des avantages économiques futurs associés à cet actif iront à la Société et que le coût de l'actif peut être évalué de façon fiable. La charge au titre des réparations et de la maintenance est comptabilisée dans l'état du résultat net de la période au cours de laquelle elle est engagée.

Lorsque des parties d'une immobilisation corporelle ont des durées d'utilité différentes, elles sont comptabilisées comme des composantes des immobilisations corporelles et elles sont amorties séparément. L'amortissement commence lorsque la construction est achevée et que l'actif est prêt pour la mise en service. Les terrains et les actifs en cours de développement ne sont pas amortis. L'amortissement des autres actifs est comptabilisé dans l'état du résultat net selon le mode linéaire sur les durées d'utilité estimatives suivantes :

| Actifs | Durées d'utilité estimatives (en années) |
|----------------------|--|
| Bâtiments | De 15 à 40 |
| Systemes et matériel | De 3 à 25 |

Les durées d'utilité estimatives, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement sont examinées et ajustées de manière prospective, au besoin, chaque date de clôture.

Un élément d'immobilisation corporelle est décomptabilisé au moment de sa sortie, de son remplacement ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est prévu à l'égard de son utilisation ou de sa sortie. Tout profit ou perte résultant de la décomptabilisation de l'actif est déterminé par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'actif. Ces profits ou ces pertes sont inscrits à l'état du résultat net au cours de la période durant laquelle l'actif est décomptabilisé.

Autres apports aux immobilisations corporelles

Les sommes reçues de tierces parties, avec lesquelles la Société n'entretient pas de relation client, qui se rapportent à l'installation, à l'aménagement ou à la construction d'immobilisations corporelles sont déduites de la valeur comptable de l'actif.

f) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul de l'amortissement et du cumul des pertes de valeur, le cas échéant. Les dépenses inscrites à l'actif comprennent le coût des matières premières, les coûts de la main-d'œuvre directe et tous les autres frais directement attribuables à la préparation de l'actif en vue de son utilisation prévue. Les coûts d'emprunt à l'égard des actifs qualifiés sont inscrits à l'actif selon la méthode comptable de la Société, comme il est présenté à la note 3 h).

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Une immobilisation incorporelle développée à l'interne et en cours de développement est comptabilisée si tous les critères de comptabilisation suivants sont respectés : la faisabilité technique de l'achèvement de l'immobilisation, l'intention et la capacité d'achever l'immobilisation, l'intention et la capacité de mettre en service ou de vendre l'immobilisation, l'établissement de la façon dont l'immobilisation incorporelle générera des avantages économiques futurs, la disponibilité de ressources techniques, financières et autres appropriées pour achever le développement de l'immobilisation et pour mettre en service ou vendre l'immobilisation et la capacité à évaluer de façon fiable les dépenses attribuables à l'immobilisation. Les frais de recherche sont comptabilisés en charges dans l'état du résultat net à mesure qu'ils surviennent.

Après la comptabilisation initiale, les coûts ne sont inscrits à l'actif que lorsqu'ils donnent lieu à un accroissement des avantages économiques futurs associés à l'actif auquel ils correspondent et que les coûts peuvent être évalués de façon fiable; sinon, ils sont comptabilisés dans les charges d'exploitation à l'état du résultat net.

La Société a le droit, aux termes de la Loi sur les SNA, de fournir des services de navigation aérienne civile et elle est la seule autorité compétente pouvant fixer et percevoir des redevances d'usage pour de tels services. Bien que la Loi sur les SNA n'impose pas de limite sur la durée de ces droits aux fins de comptabilisation, le droit de navigation aérienne de la Société sera entièrement amorti d'ici 2042, soit la période de recouvrement qu'a établie le conseil, agissant en qualité de régulateur de tarifs.

L'amortissement des autres immobilisations incorporelles débute lorsque le développement prend fin ou que l'actif peut être mis en service. L'amortissement se fait sur la période des avantages futurs attendus. L'amortissement des immobilisations incorporelles est comptabilisé dans l'état du résultat net selon le mode linéaire sur les durées d'utilité estimatives suivantes :

| Actifs | Durées d'utilité estimatives (en années) |
|------------------------------|--|
| Droit de navigation aérienne | 46 |
| Logiciels achetés | De 5 à 20 |
| Logiciels maison | De 5 à 20 |

Les immobilisations incorporelles en cours de développement ne sont pas amorties.

Les durées d'utilité estimatives, les valeurs résiduelles et les méthodes d'amortissement sont examinées et ajustées de manière prospective, au besoin, chaque date de clôture.

Une immobilisation incorporelle est décomptabilisée au moment de sa sortie, de son remplacement ou lorsqu'aucun avantage économique futur n'est prévu à l'égard de son utilisation ou de sa sortie. Le profit ou la perte résultant de la décomptabilisation de l'actif est déterminé par la comparaison du produit de la sortie avec la valeur comptable de l'actif. Ces profits ou ces pertes sont inscrits à l'état du résultat net à titre de produits ou de charges au cours de la période durant laquelle l'actif est décomptabilisé.

g) Dépréciation d'actifs non financiers

À la clôture de chaque période de présentation de l'information financière, la Société réévalue ses immobilisations corporelles et incorporelles afin de déterminer s'il existe un indice qu'une perte de valeur s'est produite. Si une telle indication existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée. Les hypothèses pour évaluer la valeur recouvrable concernent le droit de continuer à fournir des services de navigation aérienne civile et l'autorité exclusive de fixer et de percevoir les redevances d'usage pour de tels services. Si des changements surviennent à l'égard de n'importe quelle de ces attentes, des charges de dépréciation pourraient être requises, ce qui entraînerait des répercussions importantes sur les résultats d'exploitation. Le goodwill et les actifs en cours de développement sont soumis annuellement à un test de dépréciation.

La valeur recouvrable d'un actif ou d'une unité génératrice de trésorerie (« UGT ») est la valeur la plus élevée entre sa valeur d'utilité et sa juste valeur diminuée des coûts de vente. Aux fins de l'évaluation de la valeur d'utilité, les flux de trésorerie futurs estimés sont comptabilisés à leur valeur actualisée par application d'un taux d'actualisation qui reflète les appréciations actuelles du marché, de la valeur temps de l'argent et des risques spécifiques à l'actif ou à l'UGT. Si la valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est inférieure à sa valeur comptable, la valeur comptable de l'actif ou de l'UGT doit être ramenée à sa valeur recouvrable. Une perte de valeur est immédiatement comptabilisée comme une charge dans le résultat net.

Lorsqu'un actif ne génère pas de flux de trésorerie qui sont indépendants des autres actifs, la Société estime la valeur recouvrable de l'UGT à laquelle l'actif appartient. Étant donné que le SNA est exploité comme un système, il n'est pas possible d'isoler de manière concluante les flux de trésorerie attribuables à des actifs distincts dans le système. Le système de navigation aérienne est donc considéré comme une seule UGT. Lorsque des actifs dans le système ne sont plus requis, une évaluation distincte de ces actifs a lieu.

Les soldes des comptes de report réglementaires doivent être remis ou recouverts au moyen des redevances d'usage de la Société selon l'approbation des tarifs par le régulateur de tarifs en fonction des règles de facturation de la Loi sur les SNA. Afin de déterminer s'il existe une indication que des actifs des comptes de report réglementaires ont pu se déprécier, la Société examine sa capacité à recouvrer les soldes des comptes de report réglementaires au moyen des redevances d'usage futures à l'égard de la prestation des services de navigation aérienne civile tel qu'il est défini dans la Loi sur les SNA.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

3. Principales méthodes comptables (suite)**h) Coûts d'emprunt**

Les coûts d'emprunt directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'actifs qualifiés sont ajoutés au coût de ces actifs jusqu'à ce que les actifs soient prêts à être mis en service ou vendus. Les actifs qualifiés sont ceux qui prennent nécessairement plus de un an à préparer pour être mis en service. Tous les autres coûts d'emprunt sont comptabilisés dans l'état du résultat net au moyen de la méthode du taux d'intérêt effectif.

i) Provisions

Une provision est comptabilisée si, du fait d'un événement passé, la Société a une obligation actuelle, juridique ou implicite, dont le montant peut être estimé de manière fiable, et s'il est probable qu'une sortie d'avantages économiques soit nécessaire pour éteindre l'obligation. Le montant des provisions est déterminé par l'actualisation des flux de trésorerie futurs estimés, ajusté en fonction des risques propres au passif, à un taux d'intérêt sans risque qui reflète les appréciations actuelles du marché de la valeur temps de l'argent. Les augmentations du montant des provisions attribuables au temps écoulé (la désactualisation) sont comptabilisées comme une charge financière.

Les provisions sont revues chaque date de clôture et ajustées pour refléter la meilleure estimation à cette date.

Les passifs relatifs au démantèlement sont comptabilisés au moment où la Société a une obligation juridique ou implicite de démanteler ou d'enlever un actif et de restaurer le lieu où l'actif est situé. Lorsque le passif est initialement inscrit, un montant équivalent est inscrit à l'actif à titre de coût inhérent aux bâtiments, aux systèmes ou au matériel connexe. Toutes les modifications qui sont apportées à la provision relative au démantèlement résultant des variations des coûts futurs estimés ou des changements importants au taux d'actualisation sont ajoutées au coût de l'actif connexe ou en sont déduites dans la période considérée. Le coût inscrit à l'actif est amorti sur la durée d'utilité de l'immobilisation.

j) Comptes de report réglementaires

Le moment de la constatation de certains produits et charges diffère de celui qui serait autrement attendu de sociétés qui ne sont pas soumises à des lois de réglementation régissant le niveau de leurs redevances; il y a lieu de consulter la note 7 pour en connaître les effets.

L'approche de la Société à l'égard de la détermination des redevances d'usage est fondée sur les règles de facturation de la Loi sur les SNA, lesquelles prescrivent, entre autres choses, que le tarif des redevances, établi d'après des projections raisonnables et prudentes, ne peut être tel que les produits découlant de ces redevances soient supérieurs aux obligations financières courantes et futures de la Société dans le cadre de la prestation des services de navigation aérienne civile. Aux termes de ces paramètres, le conseil, agissant en qualité de régulateur de tarifs, approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances d'usage ainsi que la date à laquelle elles doivent avoir lieu.

En janvier 2014, l'IASB a publié l'IFRS 14, *Comptes de report réglementaires* (l'« IFRS 14 »), comme norme provisoire permettant aux entités ayant des activités à tarifs réglementés de continuer à comptabiliser les soldes des comptes de report réglementaires conformément à leur référentiel comptable antérieur. L'IFRS 14 s'adresse uniquement aux nouveaux adoptants des IFRS et demeure en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit abrogée ou remplacée par une directive permanente à l'égard de la comptabilisation des activités à tarifs réglementés. La Société a comptabilisé des soldes des comptes de report réglementaires dans ses états financiers consolidés établis conformément aux PCGR canadiens avant l'adoption des IFRS et a choisi d'appliquer de manière anticipée cette norme le 1^{er} septembre 2014 lorsqu'elle a adopté les IFRS.

Afin d'atténuer l'incidence de facteurs imprévisibles et incontrôlables sur ses activités, à savoir principalement les fluctuations imprévues de la circulation aérienne, la Société applique une procédure de stabilisation des tarifs. Des montants sont ajoutés au compte de stabilisation des tarifs ou en sont déduits, en fonction des variations des montants utilisés lors de l'établissement des redevances d'usage. De plus, pour certaines opérations où l'échéancier des flux de trésorerie diffère significativement de la comptabilisation, la Société comptabilise d'autres montants de report réglementaires afin de différer la comptabilisation dans la période où ils seront pris en compte pour l'établissement des tarifs. Ces opérations sont généralement prises en compte pour l'établissement du taux lorsqu'il est prévu que les montants seront réalisés en trésorerie, sauf pour les flux de trésorerie relatifs aux instruments de couverture, qui sont pris en compte pour l'établissement des tarifs dans la même période que celle de l'opération couverte sous-jacente.

k) Produits

Les produits sont évalués en fonction de la contrepartie stipulée dans le contrat conclu avec le client et sont comptabilisés à mesure que la Société remplit les obligations de prestation décrites au contrat et transfère le contrôle du produit ou du service au client.

i) Redevances d'usage

La plupart des produits de la Société sont tirés des redevances d'usage perçues pour les services de navigation aérienne. Les produits sont constatés lorsque les services de navigation aérienne sont rendus. Les tarifs au titre des redevances d'usage sont approuvés par le conseil, agissant en qualité de régulateur de tarifs.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Les remboursements au titre des redevances d'usage sont comptabilisés lorsqu'ils sont approuvés par le conseil, agissant en qualité de régulateur de tarifs, ou lorsqu'une obligation implicite existe.

Les modalités générales de paiement de la Société prévoient des périodes de paiement de trente jours pour les services de navigation aérienne, mais des délais de paiement plus courts sont imposés dans le cas de certains clients, lorsque les circonstances le justifient. Les politiques de crédit de la Société exigent aussi des paiements à l'avance ou l'obtention d'une sûreté adéquate dans certaines circonstances.

ii) Contrats de services et de développement

Les produits sont constatés lorsque les services sont rendus. Les produits tirés d'un contrat de prestation de service sont généralement comptabilisés selon la méthode linéaire sur la durée du service.

Normalement, les produits tirés des contrats de développement sont constatés progressivement à mesure que les obligations de prestation sont remplies. Les produits sont comptabilisés en fonction du degré d'avancement des travaux prévus au contrat à la date de clôture et sont évalués selon la méthode des coûts engagés. Selon la méthode des coûts engagés, l'évaluation du degré d'avancement des travaux correspond au ratio des coûts engagés à une date déterminée par rapport au coût estimé total des travaux à exécuter au titre de l'obligation de prestation. Les produits sont comptabilisés proportionnellement à mesure que les coûts sont engagés.

Les estimations des produits, des coûts ou du degré d'avancement sont revues lorsque les circonstances changent. Toute variation des produits ou des coûts estimés qui pourrait en résulter est reflétée dans le résultat net de la période au cours de laquelle la direction est instruite des circonstances qui ont donné lieu à la révision.

Dans certains cas, les produits sont comptabilisés à un moment précis, soit lorsque les obligations de prestation sont remplies, ce qui se produit normalement à l'achèvement du contrat.

Lorsque la direction détermine qu'il est probable que le total des coûts du contrat sera supérieur au total des produits du contrat, la perte attendue doit être immédiatement comptabilisée en charges.

Soldes des contrats

Le calendrier de la comptabilisation des produits, de la facturation et de l'encaissement donne lieu à des créances facturées ou non facturées (débiteurs et autres) ainsi qu'à des avances accordées à des clients et à des dépôts (produits différés) figurant dans l'état consolidé de la situation financière.

Les redevances d'usage sont facturées mensuellement en concordance avec la comptabilisation des produits, ce qui donne lieu à des débiteurs. Les redevances annuelles ou trimestrielles, qui s'appliquent généralement aux aéronefs à hélice et qui sont facturées annuellement ou trimestriellement, différées, puis comptabilisées au cours de la période durant laquelle les services sont rendus, ce qui donne lieu à des produits différés, font exception à cette règle.

En ce qui a trait aux contrats de services et de développement, les travaux sont facturés à mesure qu'ils sont réalisés aux termes des modalités de contrat convenues, soit périodiquement, soit lorsqu'une étape définie contractuellement est achevée. Le moment de la comptabilisation des produits par opposition à celui de la facturation peut donner lieu à des produits à recevoir ou à des produits différés.

l) Paiements au titre de la location

Les paiements versés aux termes des contrats de location simple sont comptabilisés dans l'état du résultat net à titre de charges d'exploitation selon le mode linéaire sur la durée du contrat de location. Les avantages reçus au titre de la location sont comptabilisés comme étant constitutifs du total de la charge locative, sur la durée du contrat de location.

m) Produits financiers et autres charges financières

Les produits financiers comprennent les produits d'intérêts sur les placements et les variations de la juste valeur des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net. Les produits d'intérêts sont comptabilisés dans le résultat net, selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Les autres charges financières comprennent les charges d'intérêts sur les emprunts, la désactualisation des provisions, les variations de la juste valeur d'actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net et les pertes de valeur comptabilisées sur des actifs financiers. Les coûts d'emprunt qui ne sont pas directement attribuables à l'acquisition, à la construction ou à la production d'un actif qualifié sont comptabilisés dans le résultat net selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

n) Impôt sur le résultat

i) Impôt exigible

NAV CANADA est exonérée de l'impôt sur le résultat, du fait qu'elle répond à la définition d'organisation à but non lucratif en vertu de la *Loi de l'impôt sur le revenu du Canada* (la « LIR »). Toutefois, ses filiales en exploitation au Canada et dans d'autres territoires sont assujetties à l'impôt canadien et à l'impôt à l'étranger.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

3. Principales méthodes comptables (suite)**n) Impôt sur le résultat (suite)**

ii) Impôt différé

Les actifs et les passifs d'impôt différé sont comptabilisés au titre de l'incidence fiscale des différences entre les valeurs comptables des actifs et passifs et leur valeur fiscale respective. Les actifs d'impôt différé sont comptabilisés au titre des différences temporaires déductibles ainsi qu'au titre des pertes fiscales et réductions d'impôt inutilisées dans la mesure où il est probable que l'on disposera de bénéfices imposables futurs auxquels ces éléments pourront être imputés. Les actifs d'impôt différé sont examinés chaque date de clôture et sont réduits lorsque la réalisation de l'avantage fiscal connexe n'est plus probable.

Les actifs et passifs d'impôt différé sont évalués d'après les taux d'impôt et les lois fiscales qui ont été adoptés ou quasi adoptés à la date de clôture et dont l'application est attendue sur leur période respective de réalisation. Ces montants sont réévalués chaque période au cas où il y aurait des modifications aux taux d'impôt.

Les actifs et passifs d'impôt différé sont compensés lorsqu'il existe un droit ou une intention de compenser des actifs et passifs d'impôt exigible relevant de la même administration fiscale.

o) Présentation de l'information sectorielle

Les secteurs d'exploitation sont présentés de la même manière que les informations de gestion sont présentées au principal décideur opérationnel. Le principal décideur opérationnel, à qui il incombe d'affecter les ressources et d'évaluer la performance des activités d'exploitation, a été déterminé comme étant le président et chef de la direction de la Société. L'activité principale de la Société consiste à fournir des services de navigation aérienne pour lesquels elle perçoit des redevances d'usage. Cette activité principale constitue l'unique secteur isolable de la Société. Les services de navigation aérienne de la Société sont dispensés principalement au Canada. La quasi-totalité des dépenses d'investissement et des immobilisations de la Société sont situées au Canada.

4. Produits

Les redevances d'usage par types de services de navigation aérienne fournis pour les exercices clos les 31 août se sont établies comme suit :

| | 2019 | 2018 |
|---|----------|----------|
| Redevances de survol ¹⁾ | 706 \$ | 704 \$ |
| Redevances d'aérogare ²⁾ | 537 | 517 |
| Redevances quotidiennes/annuelles/trimestrielles ³⁾ | 93 | 93 |
| Redevances d'utilisation des services de navigation de l'Atlantique Nord et de communications internationales ⁴⁾ | 48 | 45 |
| | 1 384 \$ | 1 359 \$ |

¹⁾ Les redevances de survol ayant trait aux services de navigation aérienne fournis ou offerts aux aéronefs au cours de la phase de survol, que ce soit pour la navigation dans l'espace aérien contrôlé par le Canada ou pour décoller du Canada ou y atterrir. Cette obligation de prestation est remplie à un moment précis.

²⁾ Les redevances d'aérogare ayant trait aux services de navigation aérienne fournis ou mis à la disposition des aéronefs à l'aéroport ou à proximité de ce dernier. Cette obligation de prestation est remplie à un moment précis.

³⁾ Les redevances quotidiennes/annuelles/trimestrielles ayant trait aux services de navigation de survol et d'aérogare. Ces redevances s'appliquent généralement aux aéronefs à hélice. Les obligations de prestation sont remplies au cours de la période durant laquelle les services de navigation aérienne sont offerts.

⁴⁾ Les redevances d'utilisation des services de navigation de l'Atlantique Nord et de communications internationales ayant trait à certains services de navigation aérienne et de communications fournis ou mis à la disposition des aéronefs alors qu'ils survolent l'Atlantique Nord. Ces services sont mis à la disposition des aéronefs lorsqu'ils se trouvent hors de l'espace aérien souverain du Canada, mais pour lequel le Canada a des responsabilités au chapitre du contrôle de la circulation aérienne aux termes des conventions internationales. Les redevances de communications internationales comprennent également les services fournis ou offerts aux aéronefs survolant l'espace aérien canadien du nord. Ces obligations de prestation sont remplies à un moment précis.

La Société compte deux clients représentant chacun plus de 10 % des produits. Pour l'exercice clos le 31 août 2019 (l'« exercice 2019 »), les produits provenant du client le plus important se sont établis à 275 \$ [266 \$ pour l'exercice clos le 31 août 2018 (l'« exercice 2018 »)] et ceux provenant du deuxième client en importance se sont chiffrés à 158 \$ (167 \$ pour l'exercice 2018), représentant ensemble 30 % (31 % pour l'exercice 2018) des produits de la Société. Les produits tirés de ces deux principaux clients découlent de la prestation de services de navigation aérienne.

Pour l'exercice 2019, les autres produits représentent essentiellement les produits attribuables aux contrats de services et de développement de 30 \$ (37 \$ pour l'exercice 2018).

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

5. Salaires et avantages du personnel

Les salaires et avantages du personnel pour les exercices clos les 31 août comprennent ce qui suit :

| | 2019 | 2018 |
|---|----------|--------|
| Salaires et autres | 808 \$ | 775 \$ |
| Avantages sociaux complémentaires (exclusion faite des prestations de retraite) | 84 | 79 |
| Coût des prestations pour les services rendus au cours de la période | 169 | 177 |
| Moins le montant inscrit à l'actif au titre des salaires et avantages du personnel | (34) | (46) |
| | 1 027 \$ | 985 \$ |

6. Produits financiers et autres charges financières

Les produits financiers et les autres charges financières pour les exercices clos les 31 août se sont composés de ce qui suit :

| | 2019 | 2018 |
|--|---------|---------|
| Produits financiers | | |
| Produits d'intérêts sur les actifs financiers au coût amorti | (3) \$ | (4) \$ |
| Variation nette de la juste valeur des actifs financiers à la juste valeur par le biais du résultat net | (11) | (54) |
| | (14) \$ | (58) \$ |
| Autres charges financières | | |
| Charges d'intérêts sur les passifs financiers au coût amorti | 79 \$ | 82 \$ |
| Moins les coûts d'emprunt inscrits à l'actif | (5) | (5) |
| | 74 \$ | 77 \$ |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

7. Incidence des comptes de report réglementaires sur les états financiers

Selon l'information que la Société est tenue de fournir à titre d'entité assujettie à la réglementation des tarifs, les soldes des comptes de report réglementaires sont les suivants aux dates indiquées :

| | 31 août 2018 | Report réglemen- taire | Recouvre- ment ou reprise | 31 août 2019 | Période de recouvre- ment |
|--|-----------------|------------------------------|---------------------------------|-----------------|---------------------------------|
| Soldes débiteurs des comptes de report réglementaires | | | | | |
| Impôt différé | 50 \$ | (2) \$ | - \$ | 48 \$ | 2), 3) |
| Avantages du personnel : | | | | | |
| Congés de maladie cumulatifs b) | 25 | - | 2 | 27 | 4) |
| Réévaluations des autres avantages postérieurs à l'emploi | 20 | 17 | (6) | 31 | 5), 10) |
| Cotisations aux régimes de retraite c) | 98 | 96 | - | 194 | 6) |
| Réévaluations des régimes de retraite c) | 643 | 1 010 | - | 1 653 | 6), 10) |
| Réévaluations des régimes complémentaires de retraite | 55 | 13 | (4) | 64 | 5), 10) |
| Opération de couverture réalisée | 63 | 9 | (2) | 70 | 1), 9) |
| | <u>954 \$</u> | <u>1 143 \$</u> | <u>(10) \$</u> | <u>2 087 \$</u> | |
| Soldes (créditeurs) des comptes de report réglementaires | | | | | |
| Compte de stabilisation des tarifs a) | (124) \$ | 13 \$ | 18 \$ | (93) \$ | 7) |
| Dérivés | (3) | 11 | (9) | (1) | 1), 9) |
| Avantages du personnel : | | | | | |
| Cotisations au titre des prestations d'invalidité de longue durée | (5) | - | 4 | (1) | 8) |
| Variation de la juste valeur du placement sous forme d'actions privilégiées | (253) | (21) | - | (274) | 2) |
| Participation dans une entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence | (3) | - | - | (3) | 3) |
| Opération de couverture réalisée | (6) | - | 2 | (4) | 1) |
| | <u>(394) \$</u> | <u>3 \$</u> | <u>15 \$</u> | <u>(376) \$</u> | |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

| | 31 août 2017 | Report réglemen- taire | Recouvre- ment ou reprise | 31 août 2018 | Période de recouvre- ment |
|--|-----------------|------------------------------|---------------------------------|-----------------|---------------------------------|
| Soldes débiteurs des comptes de report réglementaires | | | | | |
| Dérivés | 13 \$ | (13) \$ | - \$ | - \$ | 1), 9) |
| Impôt différé | 56 | (6) | - | 50 | 2), 3) |
| Avantages du personnel : | | | | | |
| Congés de maladie cumulatifs b) | 30 | (4) | (1) | 25 | 4) |
| Réévaluations des autres avantages postérieurs à l'emploi | 41 | (14) | (7) | 20 | 5), 10) |
| Cotisations aux régimes de retraite c) | - | 108 | (10) | 98 | 6) |
| Réévaluations des régimes de retraite c) | 1 251 | (608) | - | 643 | 6), 10) |
| Réévaluations des régimes complémentaires de retraite | 33 | 22 | - | 55 | 5), 10) |
| Opération de couverture réalisée | 51 | 13 | (1) | 63 | 1), 9) |
| | <u>1 475 \$</u> | <u>(502) \$</u> | <u>(19) \$</u> | <u>954 \$</u> | |
| Soldes (créditeurs) des comptes de report réglementaires | | | | | |
| Compte de stabilisation des tarifs a) | (131) \$ | (3) \$ | 10 \$ | (124) \$ | 7) |
| Dérivés | - | (3) | - | (3) | 1), 9) |
| Avantages du personnel : | | | | | |
| Cotisations aux régimes de retraite c) | (9) | 9 | - | - | 6) |
| Cotisations au titre des prestations d'invalidité de longue durée | (8) | - | 3 | (5) | 8) |
| Variation de la juste valeur du placement sous forme d'actions privilégiées | (185) | (68) | - | (253) | 2) |
| Participation dans une entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence | (4) | 1 | - | (3) | 3) |
| Opération de couverture réalisée | (5) | (2) | 1 | (6) | 1) |
| | <u>(342) \$</u> | <u>(66) \$</u> | <u>14 \$</u> | <u>(394) \$</u> | |

¹⁾ Les couvertures de flux de trésorerie sont prises en compte pour l'établissement des tarifs au cours de la même période que l'opération couverte sous-jacente.

Les pertes (profits) liés à la juste valeur sur les contrats de change à terme sont pris en compte pour l'établissement des tarifs au cours de la période où ils sont réalisés. Les pertes (profits) liés à la juste valeur sur les swaps de taux d'intérêt à terme et les instruments dérivés à terme sur obligations sont différés et pris en compte pour l'établissement des tarifs sur la durée de l'instrument d'emprunt connexe.

²⁾ Les reports réglementaires liés au placement de la Société dans Aireon sont pris en compte pour l'établissement des tarifs lorsqu'ils sont réalisés en trésorerie par la réception de dividendes après impôt. Le report réglementaire total au titre de l'impôt sur le résultat lié au placement de la Société dans Aireon était de 48 \$ au 31 août 2019 (49 \$ au 31 août 2018).

³⁾ Le profit latent à l'égard de la participation résiduelle de 50 % de la Société dans Searidge, de même que sa quote-part dans l'actif net de Searidge, sont pris en compte aux fins de l'établissement des tarifs lorsque le montant est réalisé en trésorerie, après impôt (par exemple, au moyen d'une vente d'une partie ou de la totalité de la participation ou la réception du dividende). Le report réglementaire total au titre de l'impôt sur le résultat lié à la quote-part de la Société dans l'actif net de Searidge était de néant au 31 août 2019 (1 \$ au 31 août 2018).

⁴⁾ Les droits aux congés de maladie cumulatifs qui ne s'acquiescent pas sont pris en compte pour l'établissement des tarifs lorsque les congés de maladie sont utilisés et payés en trésorerie. Les droits aux congés de maladie cumulatifs acquis sont pris en compte pour l'établissement des tarifs dans la période au cours de laquelle les membres du personnel fournissent des services.

⁵⁾ Ces montants de réévaluation seront recouverts par l'amortissement des réévaluations des exercices antérieurs sur la durée moyenne prévue de la carrière active des participants au régime.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

7. Incidence des comptes de report réglementaires sur les états financiers (suite)

- ⁶⁾ Les coûts découlant des régimes de retraite de la Société pour ses régimes capitalisés sont pris en compte pour l'établissement des tarifs en fonction des apports en trésorerie de la Société aux fonds des régimes de retraite comme il est décrit à la note 7 c) ci-après. Les ajustements aux régimes de retraite liés à l'adoption des IFRS et les réévaluations ultérieures sont différés et pris en compte pour l'établissement des tarifs à mesure que les apports en trésorerie aux fonds des régimes de retraite sont effectués.
- La Société a effectué des cotisations de 44 \$ au titre du déficit de solvabilité pour l'exercice clos le 31 août 2017 (l'« exercice 2017 ») qui ont été différées. Au cours de l'exercice 2018, une somme de 10 \$ a été recouvrée. Le solde de 34 \$ devrait être recouvert au moyen des redevances d'usage ultérieures.
- ⁷⁾ Afin d'atténuer l'incidence de facteurs imprévisibles et incontrôlables sur ses activités, à savoir principalement les fluctuations imprévues de la circulation aérienne, la Société applique une procédure de stabilisation des tarifs. Des montants sont ajoutés au compte de stabilisation des tarifs ou en sont déduits, en fonction des variations des montants utilisés lors de l'établissement des redevances d'usage.
- De plus, dans le cadre de certaines opérations où le calendrier des flux de trésorerie diffère de manière importante de la comptabilisation, la Société comptabilise d'autres comptes de report réglementaires afin de différer la comptabilisation jusqu'à la période au cours de laquelle ils seront pris en compte pour l'établissement des tarifs.
- ⁸⁾ La Société recouvre le coût annuel des cotisations au titre du régime d'ILD au régime capitalisé.
- ⁹⁾ Le mouvement net des comptes de report réglementaires lié aux autres éléments du résultat global découlant des variations de la juste valeur des couvertures de flux de trésorerie pour l'exercice 2019, qui s'est élevé à 10 \$, comprend un montant de 1 \$ lié à l'amortissement des pertes sur les opérations de couverture réalisées comptabilisées dans le résultat net ainsi qu'un montant de 11 \$ servant à différer les ajustements de la juste valeur positifs au titre des dérivés désignés comme des couvertures de flux de trésorerie.
- ¹⁰⁾ Le mouvement net des comptes de report réglementaires lié aux autres éléments du résultat global découlant de la réévaluation des régimes à prestations définies du personnel pour l'exercice 2019 s'est élevé à 1 040 \$, ce qui comprend un montant lié aux réévaluations des régimes de retraite de 1 010 \$, un montant lié aux réévaluations des autres avantages postérieurs à l'emploi de 17 \$ et un montant lié aux réévaluations des régimes complémentaires de retraite de 13 \$.

L'écart cumulé entre le total des soldes débiteurs des comptes de report réglementaires et le total des soldes créditeurs des comptes de report réglementaires est présenté dans les capitaux propres chaque date de clôture.

Lorsqu'il établit le montant des redevances d'usage, le conseil prend en compte le solde du compte de stabilisation des tarifs, la mesure dans laquelle les charges d'exploitation varient et les liquidités disponibles pour en déterminer le niveau approprié.

Le 15 août 2019, la Société a publié un avis au sujet de la mise en œuvre de changements aux redevances d'usage. L'instauration des redevances révisées se fera en deux phases, les nouveaux taux entrant en vigueur le 1^{er} septembre 2019 et le 1^{er} janvier 2020. Les tarifs de base révisés ayant pris effet le 1^{er} septembre 2019 correspondent en moyenne à une hausse de 0,8 % par rapport aux tarifs de base précédents, ce qui permet de recouvrer les frais liés aux services de données de surveillance satellitaire dans l'espace aérien intérieur. Le 1^{er} janvier 2020, les tarifs augmenteront en moyenne de 3,6 % par rapport aux tarifs de base en vigueur au 31 août 2019 afin de recouvrer les frais liés aux services de données de surveillance satellitaire dans l'espace aérien océanique. Ces révisions varient selon les redevances. Par conséquent, certains clients paieront davantage alors que les hausses des redevances payées par d'autres se situeront en dessous des hausses moyennes susmentionnées.

Après le 31 août 2019, l'Association internationale du transport aérien a interjeté appel au sujet des redevances d'usage révisées auprès de l'Office des transports du Canada. Pour plus d'information, il y a lieu de se reporter à la note 21.

La Société n'utilise pas de taux de rendement pour refléter la valeur temps de l'argent pour tout solde de comptes de report réglementaires que ce soit.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Le tableau ci-dessous illustre l'incidence des ajustements au titre de la stabilisation des tarifs et du mouvement net des comptes de report réglementaires sur le résultat net présenté dans l'état consolidé du résultat net :

| | 2019 | 2018 |
|---|----------|----------|
| Avant le mouvement net des comptes de report réglementaires | | |
| Produits | 1 437 \$ | 1 415 \$ |
| Charges d'exploitation | 1 449 | 1 396 |
| Autres (produits) et charges | 91 | 60 |
| Recouvrement d'impôt sur le résultat | (3) | (8) |
| | (100) | (33) |
| Mouvement net des comptes de report réglementaires | | |
| Ajustements au titre de la stabilisation des tarifs (voir le tableau ci-après) | 31 | 7 |
| Autres ajustements aux comptes de report réglementaires | | |
| Cotisations des membres du personnel aux régimes de retraite | 96 | 107 |
| Autres avantages du personnel | (5) | (9) |
| Placements sous forme d'actions privilégiées, avant impôt | (21) | (68) |
| Participation dans une entreprise comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence | - | 1 |
| Impôt sur le résultat | (2) | (6) |
| Opérations de couverture réalisées | 1 | 1 |
| | 69 | 26 |
| | 100 | 33 |
| Bénéfice net (perte nette), compte tenu des ajustements au titre de la stabilisation des tarifs et des ajustements aux comptes de report réglementaires | - \$ | - \$ |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

7. Incidence des comptes de report réglementaires sur les états financiers (suite)**a) Compte de stabilisation des tarifs**

Le solde créditeur du compte de stabilisation des tarifs est composé de reports d'exploitation. Si les produits réels dépassent les charges réelles de la Société, l'excédent est inscrit comme un crédit au compte de stabilisation des tarifs. Inversement, si les produits réels s'avèrent inférieurs aux charges réelles, le manque à gagner est inscrit comme un débit au compte de stabilisation des tarifs. Un solde débiteur inscrit dans le compte de stabilisation des tarifs représente un montant qui pourra être recouvré au moyen de redevances d'usage futures, tandis qu'un solde créditeur représente un montant qui devra être cédé au moyen de réductions ultérieures des redevances d'usage.

Le tableau qui suit présente les mouvements nets du compte de stabilisation des tarifs.

| | Exercices clos les 31 août | |
|---|----------------------------|--------|
| | 2019 | 2018 |
| Solde du compte de stabilisation des tarifs à l'ouverture de la période | 124 \$ | 131 \$ |
| Écarts par rapport aux prévisions | | |
| Produits supérieurs (inférieurs) aux prévisions | (10) | 24 |
| Charges d'exploitation supérieures aux prévisions | (3) | (13) |
| Autres (produits) et charges inférieurs aux prévisions | 27 | 62 |
| Mouvement net des autres comptes de report réglementaires | (27) | (70) |
| Écarts totaux par rapport aux niveaux prévus | (13) | 3 |
| Ajustement approuvé initial ¹⁾ | (18) | (10) |
| Mouvement net du compte de stabilisation des tarifs comptabilisé dans le résultat net | (31) | (7) |
| Solde du compte de stabilisation des tarifs à la clôture de la période | 93 \$ | 124 \$ |

¹⁾ Afin que les résultats d'exploitation atteignent le seuil de rentabilité au cours de l'exercice 2019, le conseil a approuvé une diminution du compte de stabilisation des tarifs résultant d'une insuffisance prévue. Ainsi, un virement de 18 \$ depuis le compte de stabilisation des tarifs a été effectué de manière constante au cours de l'exercice (10 \$ pour l'exercice 2018).

b) Avantages du personnel – Soldes débiteurs des congés de maladie cumulatifs

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|--|--------------|--------------|
| Congés de maladie cumulatifs qui ne s'acquièrent pas | 17 \$ | 17 \$ |
| Congés de maladie cumulatifs acquis | 10 | 8 |
| Total des congés de maladie cumulatifs | 27 \$ | 25 \$ |

NAV CANADA
Notes afférentes aux états financiers consolidés

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

c) Cotisations de retraite

Au 31 août 2019, les soldes débiteurs des comptes de report réglementaires comprenaient un montant de 194 \$ lié au recouvrement de cotisations de retraite au moyen des redevances d'usage (98 \$ au 31 août 2018). Le passif au titre des prestations constituées à l'égard des régimes de retraite, déduction faite des reports réglementaires connexes, s'établissait comme suit :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|--|--------------|--------------|
| Passif au titre des avantages du personnel | (1 813) \$ | (707) \$ |
| Moins : | | |
| Reports réglementaires des ajustements hors trésorerie | 1 653 | 643 |
| Insuffisance des cotisations aux régimes de retraite par rapport à la charge de retraite | (160) \$ | (64) \$ |
| Soldes débiteurs réglementaires – recouvrement de cotisations | 194 \$ | 98 \$ |
| Insuffisance de la charge réglementaire cumulative par rapport aux cotisations | 34 \$ | 34 \$ |

La Société utilise une approche réglementaire pour déterminer la charge nette comptabilisée au résultat net pour les coûts liés à ses régimes de retraite capitalisés. L'objectif de cette approche vise à refléter le coût en trésorerie des régimes de retraite capitalisés dans le résultat net en comptabilisant un ajustement aux comptes de report réglementaires connexes. Ces ajustements réglementaires correspondent à l'écart entre les coûts des régimes de retraite, tels qu'ils sont établis selon l'IAS 19, *Avantages du personnel*, et le coût annuel en trésorerie des régimes en fonction de l'hypothèse de la continuité de l'exploitation. Le report réglementaire lié aux cotisations de retraite de 194 \$ comprend un recouvrement de 10 \$ sur les cotisations de 44 \$ au titre du déficit de solvabilité effectuées au cours de l'exercice 2017. Le solde de 34 \$ devrait être recouvré au moyen des redevances d'usage ultérieures. La capitalisation des prestations de retraite du personnel par rapport à la charge, compte tenu des ajustements réglementaires, comptabilisée dans l'état consolidé du résultat net est présentée ci-après.

| | Exercices clos les 31 août | |
|---|----------------------------|--------|
| | 2019 | 2018 |
| État consolidé du résultat net | | |
| Coût des prestations pour services rendus au cours de la période ¹⁾ | 164 \$ | 173 \$ |
| Charges d'intérêts nettes ¹⁾ | 24 | 41 |
| Moins : reports réglementaires | (96) | (107) |
| | 92 | 107 |
| Cotisations de la Société aux régimes de retraite versées en trésorerie | | |
| Prestations pour services rendus au cours de la période en fonction de l'hypothèse de la continuité de l'exploitation | 92 | 97 |
| Recouvrement réglementaire de cotisations au titre du déficit de solvabilité pour l'exercice 2017 | - \$ | 10 \$ |

¹⁾ Pour l'exercice 2019, le coût des prestations pour services rendus au cours de la période ne comprend pas le montant de 5 \$ relatif au régime de retraite non capitalisé de la Société (4 \$ pour l'exercice 2018) et les charges d'intérêts nettes ne comprennent pas le montant de 5 \$ relatif au régime de retraite non capitalisé de la Société (3 \$ pour l'exercice 2018).

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

8. Débiteurs et autres

Les débiteurs et autres se composaient de ce qui suit :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|--|--------------|--------------|
| Créances clients | 75 \$ | 84 \$ |
| Débiteurs comptabilisés et travaux en cours non facturés | 20 | 19 |
| Taxes à la consommation à recevoir | 4 | - |
| Provision pour créances douteuses | (1) | (1) |
| | 98 \$ | 102 \$ |

L'exposition de la Société au risque de crédit et au risque de change ainsi qu'aux pertes de valeur liées aux débiteurs est décrite à la note 15.

9. Placements courants

Au 31 août 2019, les placements courants étaient composés du fonds de réserve pour le service de la dette de 72 \$ (71 \$ au 31 août 2018).

Aux termes de l'acte de fiducie cadre (note 14), la Société est tenue de créer et de maintenir certains fonds de réserve, comme suit :

À la clôture de chaque exercice, le solde du fonds de réserve pour le service de la dette doit être égal ou supérieur à l'obligation annuelle prévue au titre du service de la dette (amortissement du principal, intérêts et frais) sur les obligations impayées aux termes de l'acte de fiducie cadre, calculée de la manière prévue dans l'acte de fiducie cadre. Tout apport supplémentaire devant être versé au fonds de réserve pour le service de la dette doit, à tout le moins, être fait en versements égaux pendant les quatre trimestres suivants. Les sommes déposées dans le fonds de réserve pour le service de la dette sont détenues par un fiduciaire sous forme d'instruments du marché monétaire à court terme de première qualité et ne sont libérées qu'aux fins du remboursement du principal et du paiement des intérêts et des frais à payer relativement à l'encours des emprunts aux termes de l'acte de fiducie cadre. Toutefois, dans la mesure où aucun événement entraînant une situation de défaut ne s'est produit et continue d'exister, des fonds excédentaires peuvent être libérés de temps à autre à la demande de la Société.

Aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale (note 14), la Société est tenue de conserver un montant de biens liquides similaire à celui exigé aux termes de l'acte de fiducie cadre relativement aux fonds de réserve. Plus précisément, la Société doit conserver des biens liquides équivalant au moins aux charges d'intérêts nettes sur 12 mois majorées d'un montant correspondant à 25 % des charges d'exploitation et d'entretien annuelles. Les biens liquides comprennent la trésorerie et les placements admissibles à ce titre, les montants détenus dans le fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ainsi que dans le fonds de réserve pour le service de la dette, de même que toute tranche non utilisée d'une facilité de crédit consentie. En outre, la Société doit maintenir des biens liquides en trésorerie équivalant aux charges d'intérêts nettes sur 12 mois. Les actifs liquides comprennent la trésorerie et les placements admissibles à ce titre détenus dans les fonds de réserve maintenus aux termes de l'acte de fiducie cadre.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

10. Placement sous forme d'actions privilégiées d'Aireon

En novembre 2012, la Société a signé des ententes (les « ententes de novembre 2012 ») établissant les modalités de sa participation dans Aireon, coentreprise avec Iridium. Aireon a pour mandat d'offrir une capacité de surveillance par satellite mondiale aux FSNA à travers le monde, par l'intermédiaire de récepteurs de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (« ADS-B ») intégrés comme charge utile supplémentaire dans la constellation de satellites NEXT d'Iridium. Aireon a commencé ses activités commerciales le 27 mars 2019.

En décembre 2013, les ententes de novembre 2012 ont été modifiées (les « ententes de décembre 2013 ») afin que trois autres FSNA d'importance, soit ENAV (Italie), Irish Aviation Authority (l'« IAA ») et Naviar (Danemark) puissent procéder à un investissement global de 120 \$ US (160 \$ CA) dans Aireon.

En mai 2018, les ententes de décembre 2013 ont été modifiées afin que NATS puisse procéder à un investissement de 69 \$ US (92 \$ CA) dans Aireon.

Conformément aux ententes en vigueur, une tranche de la participation sous forme d'actions ordinaires actuelle d'Iridium dans Aireon sera ultérieurement rachetée contre un paiement d'Aireon de 120 \$ US (160 \$ CA), ce qui déterminera de façon définitive les participations de tous les investisseurs dans Aireon. À la suite du rachat et de la conversion connexe de la totalité des actions privilégiées en actions ordinaires, NAV CANADA détiendra 45,3 % de la participation sous forme d'actions ordinaires pleinement diluée dans Aireon, ENAV et NATS en détiendront 11,1 % et l'IAA et Naviar en détiendront chacun 5,3 %, alors qu'Iridium détiendra la participation restante de 21,8 %. Ce rachat devrait avoir lieu d'ici le 31 août 2021.

Au 31 août 2019, le placement de la Société dans Aireon s'élevait à 150 \$ US (200 \$ CA) [150 \$ US (196 \$ CA) au 31 août 2018]. La Société est représentée par cinq des onze membres du conseil d'administration d'Aireon. Au 31 août 2019, la participation totale de la Société en actions ordinaires sur une base pleinement diluée après la conversion et compte non tenu du rachat qui sera effectué par Iridium s'établissait à 37,2 % (37,2 % au 31 août 2018).

Le placement de la Société sous forme d'actions privilégiées d'Aireon prévoit un dividende annuel cumulatif de 5 % [sauf pour la deuxième phase d'investissement d'un montant de 40 \$ US (53 \$ CA), qui prévoit un dividende annuel cumulatif de 10 %] calculé à compter de la date d'émission. Les actions privilégiées sont rachetables contre trésorerie en trois versements annuels à compter de janvier 2021, si les actions privilégiées n'ont pas encore été converties en actions ordinaires ou rachetées à ce moment. Les paiements en trésorerie au titre de ces obligations de rachat comprendront tout dividende non versé.

La Société peut en tout temps ou à l'occasion choisir de convertir une tranche ou la totalité des actions privilégiées d'Aireon qu'elle détient en actions ordinaires.

Tant que l'option de conversion n'est pas exercée, le placement de la Société sous forme d'actions privilégiées ne confère aucun droit à l'actif net résiduel d'Aireon à la Société et, par conséquent, le placement est comptabilisé à titre d'instrument financier classé et évalué à la juste valeur par le biais du résultat net.

Par suite de l'investissement effectué par NATS en mai 2018, la Société s'est appuyée sur le prix payé par NATS pour le placement de celle-ci sous forme d'actions privilégiées d'Aireon pour évaluer la juste valeur de son propre placement dans Aireon depuis cette date jusqu'au 31 août 2018. L'évaluation indépendante de la valeur d'Aireon obtenue en août 2019 a confirmé la valeur du placement de la Société sous forme d'actions privilégiées déterminée en fonction du prix payé par NATS (note 15).

Les actifs et les passifs d'impôt différé de la Société au 31 août 2019 sont rattachés à son placement dans Aireon et sont détenus au sein d'une des filiales entièrement détenues de la Société. Aireon est une société à responsabilité limitée dont le siège social se situe aux États-Unis et est considérée comme une société de personnes à des fins fiscales américaines et, par conséquent, n'est généralement pas assujettie directement à l'impôt sur le résultat. On attribue plutôt à la Société, à Iridium et aux investisseurs supplémentaires une portion du bénéfice imposable (de la perte fiscale) d'Aireon selon leur participation respective dans le bénéfice imposable ou la perte fiscale d'Aireon aux termes des lois fiscales américaines. La Société a comptabilisé des passifs d'impôt différé se chiffrant à 83 \$ CA (60 \$ CA au 31 août 2018) principalement attribuable à la hausse de la juste valeur de la participation de la Société dans Aireon. La Société a comptabilisé des actifs d'impôt différé se chiffrant à 35 \$ CA (11 \$ CA au 31 août 2018) au titre des pertes d'exploitation et des frais de recherche et développement reportés en avant attribués à la filiale de la Société. La comptabilisation des actifs d'impôt différé est fondée sur l'évaluation par la direction de la probabilité de leur réalisation. Les pertes d'exploitation reportées en avant viendront à échéance à compter de l'année civile 2033. Les actifs et passifs d'impôt différé sont présentés sur une base nette dans l'état consolidé de la situation financière à titre de passif d'impôt différé comme il est présenté dans le tableau ci-après.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

10. Placement sous forme d'actions privilégiées d'Aireon (suite)

Le tableau suivant présente l'incidence du placement de la Société sous forme d'actions privilégiées d'Aireon et l'incidence du recours à la comptabilité des activités à tarifs réglementés sur l'état de la situation financière de la Société :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|--|--------------|--------------|
| Placement sous forme d'actions privilégiées | 439 \$ | 418 \$ |
| Passif d'impôt différé | (48) | (49) |
| Incidence sur la situation financière du placement sous forme d'actions privilégiées d'Aireon, compte non tenu de la comptabilité des activités à tarifs réglementés | 391 \$ | 369 \$ |
| Soldes débiteurs des comptes de report réglementaires | | |
| Passif d'impôt réglementaire différé | 48 \$ | 49 \$ |
| Soldes créditeurs des comptes de report réglementaires | | |
| Variation cumulée de la juste valeur du placement sous forme d'actions privilégiées | (274) \$ | (253) \$ |
| Incidence nette sur la situation financière du placement sous forme d'actions privilégiées d'Aireon, compte tenu de la comptabilité des activités à tarifs réglementés | 165 \$ | 165 \$ |

L'incidence nette sur la situation financière du placement de la Société sous forme d'actions privilégiées d'Aireon compte tenu de la comptabilité des activités à tarifs réglementés reflète les sommes réelles versées dans le cadre du placement de la Société dans Aireon (aux taux de change en vigueur à la date des transactions).

L'utilisation de comptes de report réglementaires permet de différer la comptabilisation des transactions liées au placement de la Société dans Aireon sur l'état consolidé du résultat net de la Société. Par conséquent, le placement de la Société dans Aireon n'a aucune incidence nette sur l'état consolidé du résultat net de la Société pour l'exercice clos le 31 août 2019. Ces montants ne sont pas pris en compte aux fins de l'établissement des tarifs jusqu'au moment où ils sont réalisés en trésorerie par le biais de dividendes reçus après impôt.

Au cours de l'exercice 2019, Aireon a conclu une entente de financement à long terme avec une grande banque internationale et a utilisé une partie des fonds prélevés aux termes de cette entente pour régler le crédit-relais de 29 \$ US (39 \$ CA) consenti par la Société ainsi que d'autres passifs à long terme. Aireon a effectué un remboursement de 8 \$ US (11 \$ CA), ce qui correspond au montant global prélevé aux termes de l'entente de crédit-relais majoré des intérêts courus.

L'exercice financier d'Aireon se clôt le 31 décembre. L'IAS 28 restreint l'écart entre la date de clôture d'une entreprise associée ou d'une coentreprise et celle de l'investisseur à au plus trois mois et exige l'ajustement des résultats à la suite de toutes les transactions importantes qui se produisent dans l'intervalle. La Société a choisi d'observer un décalage de deux mois et, par conséquent, l'information en date du 31 août 2019 et du 31 août 2018 présentée ci-après repose sur des montants se rapportant à la situation financière et à la performance financière d'Aireon au 30 juin 2019 et au 30 juin 2018, respectivement. Tous les montants sont convertis à partir de montants en dollars américains.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Aucune transaction importante exigeant un ajustement de l'information financière d'Aireon au 31 août 2019 et pour l'exercice clos à cette date ne s'est produite au cours des intervalles.

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|---|-------------------|-----------------|
| Actifs courants | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 45 \$ | 81 \$ |
| Charges payées d'avance et autres actifs courants | 21 | 20 |
| Actifs non courants | | |
| Immobilisations corporelles | 574 | 582 |
| Autres actifs non courants | 4 | - |
| | <u>644 \$</u> | <u>683 \$</u> |
| Passifs courants | | |
| Fournisseurs et autres créditeurs | (9) \$ | (7) \$ |
| Produits différés | (2) | (2) |
| Passifs non courants | | |
| Crédit-relais accordé à un investisseur | - | (15) |
| Passifs financiers | (1 027) | (863) |
| | <u>(1 038) \$</u> | <u>(887) \$</u> |
| Actifs nets | <u>(394) \$</u> | <u>(204) \$</u> |

| | Exercices clos les 31 août | |
|------------------------------------|----------------------------|-----------------|
| | 2019 | 2018 |
| Produits | 18 \$ | - \$ |
| Charges d'intérêts | 74 \$ | 31 \$ |
| Amortissement | 41 \$ | 14 \$ |
| Perte nette | (183) \$ | (106) \$ |
| Autres éléments du résultat global | (7) | (3) |
| Total du résultat global | <u>(190) \$</u> | <u>(109) \$</u> |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

11. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles se composent de ce qui suit :

| | Terrains et bâtiments | Systèmes et matériel | Actifs en cours de développement | Total |
|---------------------------------|-----------------------|----------------------|----------------------------------|----------|
| Coût | | | | |
| Solde au 31 août 2017 | 227 \$ | 626 \$ | 102 \$ | 955 \$ |
| Entrées | - | - | 117 | 117 |
| Sorties | (3) | (29) | - | (32) |
| Transferts | 42 | 31 | (73) | - |
| Solde au 31 août 2018 | 266 \$ | 628 \$ | 146 \$ | 1 040 \$ |
| Solde au 31 août 2018 | 266 \$ | 628 \$ | 146 \$ | 1 040 \$ |
| Entrées | - | - | 103 | 103 |
| Sorties | - | (1) | - | (1) |
| Transferts | 14 | 118 | (132) | - |
| Solde au 31 août 2019 | 280 \$ | 745 \$ | 117 \$ | 1 142 \$ |
| Cumul de l'amortissement | | | | |
| Solde au 31 août 2017 | 39 \$ | 211 \$ | - \$ | 250 \$ |
| Amortissement | 15 | 72 | - | 87 |
| Sorties | (3) | (29) | - | (32) |
| Solde au 31 août 2018 | 51 \$ | 254 \$ | - \$ | 305 \$ |
| Solde au 31 août 2018 | 51 \$ | 254 \$ | - \$ | 305 \$ |
| Amortissement | 18 | 70 | - | 88 |
| Sorties | - | (1) | - | (1) |
| Solde au 31 août 2019 | 69 \$ | 323 \$ | - \$ | 392 \$ |
| Valeurs comptables | | | | |
| Au 31 août 2018 | 215 \$ | 374 \$ | 146 \$ | 735 \$ |
| Au 31 août 2019 | 211 \$ | 422 \$ | 117 \$ | 750 \$ |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

12. Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles se composent de ce qui suit :

| | Droit de navigation aérienne | Logiciels achetés | Logiciels maison | Actifs en cours de développement | Total |
|---------------------------------|------------------------------|-------------------|------------------|----------------------------------|----------|
| Coût | | | | | |
| Solde au 31 août 2017 | 702 \$ | 165 \$ | 193 \$ | 43 \$ | 1 103 \$ |
| Entrées | - | - | - | 68 | 68 |
| Sorties | - | (8) | (1) | (1) | (10) |
| Transferts | - | 13 | 37 | (50) | - |
| Solde au 31 août 2018 | 702 \$ | 170 \$ | 229 \$ | 60 \$ | 1 161 \$ |
| Solde au 31 août 2018 | 702 \$ | 170 \$ | 229 \$ | 60 \$ | 1 161 \$ |
| Entrées | - | - | - | 41 | 41 |
| Sorties | - | - | (1) | - | (1) |
| Transferts | - | 25 | 37 | (62) | - |
| Solde au 31 août 2019 | 702 \$ | 195 \$ | 265 \$ | 39 \$ | 1 201 \$ |
| Cumul de l'amortissement | | | | | |
| Solde au 31 août 2017 | 75 \$ | 53 \$ | 45 \$ | - \$ | 173 \$ |
| Amortissement | 25 | 19 | 21 | - | 65 |
| Sorties | - | (8) | (1) | - | (9) |
| Solde au 31 août 2018 | 100 \$ | 64 \$ | 65 \$ | - \$ | 229 \$ |
| Solde au 31 août 2018 | 100 \$ | 64 \$ | 65 \$ | - \$ | 229 \$ |
| Amortissement | 25 | 19 | 22 | - | 66 |
| Solde au 31 août 2019 | 125 \$ | 83 \$ | 87 \$ | - \$ | 295 \$ |
| Valeurs comptables | | | | | |
| Au 31 août 2018 | 602 \$ | 106 \$ | 164 \$ | 60 \$ | 932 \$ |
| Au 31 août 2019 | 577 \$ | 112 \$ | 178 \$ | 39 \$ | 906 \$ |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

13. Avantages du personnel

La Société offre à son personnel des régimes de retraite à prestations définies leur procurant des prestations de retraite et d'autres avantages postérieurs à l'emploi. Les régimes d'avantages à long terme du personnel comprennent des droits aux congés de maladie cumulatifs (acquis et qui ne s'acquèrent pas) et des prestations d'ILD. Les prestations de retraite (autres que celles liées aux régimes complémentaires de retraite) et les prestations d'ILD sont capitalisées. Les autres avantages postérieurs à l'emploi et les autres avantages à long terme ne sont pas capitalisés. La Société a comptabilisé les charges nettes suivantes au titre des régimes de retraite à prestations définies et des autres avantages postérieurs à l'emploi pour les exercices clos les 31 août :

| | Régimes de retraite | | Autres régimes d'avantages | |
|---|---------------------|--------|----------------------------|-------|
| | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |
| État du résultat net | | | | |
| Coût des services rendus au cours de la période | 169 \$ | 177 \$ | 5 \$ | 5 \$ |
| Produit lié à la compression | - | - | - | (1) |
| Coût financier | 257 | 244 | 7 | 8 |
| Produits d'intérêts sur les actifs des régimes | (228) | (200) | - | - |
| Total de la charge | 198 \$ | 221 \$ | 12 \$ | 12 \$ |

État des autres éléments du résultat global

Réévaluations

| | | | | |
|--|----------|----------|-------|---------|
| Rendement des actifs des régimes, à l'exclusion des produits d'intérêts sur les actifs des régimes | (269) \$ | (306) \$ | - \$ | - \$ |
| Pertes actuarielles (gains actuariels) | 1 292 | (280) | 17 | (14) |
| Total des charges (produits) comptabilisé(e)s dans les autres éléments du résultat global | 1 023 \$ | (586) \$ | 17 \$ | (14) \$ |

Le coût financier net lié aux avantages du personnel d'un montant de 38 \$ pour l'exercice 2019 (54 \$ pour l'exercice 2018) comprend les charges d'intérêts et les produits d'intérêts liés aux actifs des régimes susmentionnés au titre des régimes de retraite et des autres régimes d'avantages, y compris des coûts financiers additionnels de 2 \$ (2 \$ pour l'exercice 2018) liés aux congés de maladie à long terme.

Les soldes des avantages du personnel comptabilisés aux états consolidés de la situation financière sont les suivants :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|---|--------------|--------------|
| Actifs comptabilisés au titre des prestations d'invalidité à long terme | - \$ | 2 \$ |

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|--|--------------|--------------|
| Valeur actualisée des obligations au titre des prestations définies capitalisées | (8 256) \$ | (6 740) \$ |
| Juste valeur des actifs des régimes | 6 443 | 6 033 |
| Passif lié aux obligations au titre des prestations définies capitalisées | (1 813) \$ | (707) \$ |
| Passif lié aux obligations au titre des prestations définies non capitalisées | (144) | (124) |
| Passif lié aux obligations au titre des autres prestations définies non capitalisées | (218) | (195) |
| Passif comptabilisé au titre des régimes à prestations définies | (2 175) | (1 026) |
| Passifs au titre des avantages du personnel à long terme | (51) | (44) |
| Total des passifs au titre des avantages du personnel à long terme ¹⁾ | (2 226) \$ | (1 070) \$ |

¹⁾ Comprend un passif au titre des prestations d'invalidité de longue durée de 3 \$.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

La plus récente évaluation actuarielle aux fins de capitalisation a été effectuée en date du 1^{er} janvier 2019.

La Société a déterminé, en se fondant sur :

- les dispositions des régimes à prestations définies capitalisés;
- les exigences réglementaires (telles que les exigences de capitalisation minimale, la possibilité de se prévaloir d'un congé de cotisations et la possibilité d'utiliser des lettres de crédit pour garantir des paiements spéciaux de solvabilité décelés par des évaluations actuarielles aux fins de capitalisation);
- les hypothèses et méthodes utilisées pour déterminer l'avantage économique disponible,

que la valeur actualisée des réductions de cotisations futures n'est pas inférieure au solde du total de la juste valeur des actifs des régimes majoré des exigences de capitalisation minimale à l'égard des services passés minoré du total de la valeur actualisée des obligations. Par conséquent, aucune hausse du passif au titre des prestations définies n'est requise au 31 août 2019 et au 31 août 2018.

a) Caractéristiques des régimes à prestations définies

La Société a créé et maintient, à l'intention de son personnel, des régimes de retraite à prestations définies. Les régimes prévoient le versement de prestations en fonction de l'âge, des années de service et du salaire maximal moyen. Le taux de cotisation des membres du personnel varie selon leur poste et le régime. La Société est l'administrateur et l'employeur promoteur de deux régimes de retraite agréés à prestations définies qui sont capitalisés. De plus, la Société maintient un régime complémentaire de retraite (le « régime complémentaire ») qui n'est pas capitalisé. L'obligation nette de la Société au titre des régimes de retraite à prestations définies est calculée séparément pour chacun des régimes, au moyen d'une estimation du montant des avantages futurs que les membres du personnel ont gagnés en contrepartie des services rendus pendant la période en cours et les périodes antérieures; le montant de ces avantages est actualisé en vue de déterminer sa valeur actualisée.

- i) Le régime de retraite de NAV CANADA (le « régime ») a été créé le 1^{er} novembre 1996 afin de procurer des prestations de retraite aux membres du personnel de la Société. Le régime a été constitué aux termes d'une entente conclue avec le gouvernement fédéral afin de continuer d'offrir des prestations de retraite et d'autres avantages aux membres du personnel qui ont fait le passage de la fonction publique à la Société.

Le régime est un régime à prestations définies offert à la quasi-totalité des membres salariés du personnel de la Société. Le régime est inscrit aux termes de la *Loi de 1985 sur les normes des prestations de pension* (« LNPP »), du Canada. Depuis le 1^{er} janvier 2009, le régime comprend deux parties : la partie A est la partie contributive qui offre des prestations aux termes du régime initial, et la partie B est la partie non contributive offerte a) de façon obligatoire à tous les nouveaux gestionnaires embauchés après le 1^{er} janvier 2009; b) à tous les nouveaux membres du personnel représentés par six des huit syndicats à partir du 1^{er} janvier 2014; et c) à tous les nouveaux membres du personnel représentés par les deux syndicats restants à partir respectivement du 1^{er} octobre 2014 et du 1^{er} décembre 2014. Avant ces dates d'entrée en vigueur, la participation à la partie B était volontaire pour les membres du personnel représentés par ces syndicats.

Aux termes du régime, les cotisations sont versées par ses membres (partie A seulement) et la Société, qui est le promoteur du régime. Les membres de la partie A du régime cotisent à des taux prédéterminés. La Société doit cotiser la partie restante de la capitalisation nécessaire pour la partie A et la partie B de manière à s'assurer que les prestations seront versées dans leur intégralité. La détermination de la valeur de ces prestations se fonde sur une évaluation actuarielle annuelle aux fins de la capitalisation effectuée en date du 1^{er} janvier.

Le régime fournit, aux termes de la partie A et de la partie B, des prestations fondées sur les services ouvrant droit à pension et les gains ouvrant droit à pension moyens des six meilleures années (cinq années pour les membres représentés par l'ACCTA/Unifor) précédant le départ en retraite ou la fin de contrat de travail. Les prestations sont diminuées à 65 ans du fait de l'intégration des prestations du Régime de pensions du Canada (« RPC ») ou du Régime de rentes du Québec (« RRQ »). Les deux parties du régime ont des méthodes de calcul différentes qui comprennent les droits à prestations, l'intégration du RPC ou de la RRQ et les réductions en raison de départs à la retraite anticipés. Un régime complémentaire distinct a été mis en place par la Société afin de fournir des prestations qui sont supérieures au montant maximal permis en vertu de la LIR au titre des régimes de retraite agréés.

Les prestations sont indexées intégralement pendant la retraite en fonction des augmentations de l'indice des prix à la consommation pour les membres de la partie A et sur une base ad hoc pour les membres de la partie B.

L'objectif de placement du régime est d'assurer la sécurité des prestations promises aux termes du régime à un coût raisonnable. Afin d'atteindre cet objectif, le régime a adopté une stratégie de placement axée sur les passifs. La stratégie cherche à réduire et à gérer la disparité du risque de taux d'intérêt et du risque d'inflation entre les actifs et les passifs du régime et de trouver un équilibre entre le risque et les avantages lors du choix de la composition de l'actif à long terme.

- ii) La Société maintient aussi le régime de retraite de la haute direction de NAV CANADA, lequel est un régime à prestations définies non contributif destiné à certains membres de la haute direction de la Société. Ce régime est également inscrit aux termes de la LNPP. Les membres n'ont pas à verser de cotisations au régime et il ne leur est pas permis de le faire, sauf pour ce qui est des cotisations transférées directement lors de l'adhésion au régime ou des paiements par les membres pour l'achat des années de service ouvrant droit à pension restantes aux termes de l'ancien régime de retraite agréé des membres (rachat de services passés). Les cotisations sont versées par la Société, qui est le promoteur du régime. La Société est tenue de cotiser la capitalisation nécessaire pour s'assurer que les prestations seront versées dans leur intégralité. La détermination de la valeur de ces prestations se fonde sur une évaluation actuarielle annuelle aux fins de la capitalisation.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

13. Avantages du personnel (suite)**a) Caractéristiques des régimes à prestations définies (suite)**

- iii) La Société offre également d'autres avantages postérieurs à l'emploi à son personnel, y compris certaines prestations pour soins de santé, d'assurance-vie et des allocations de retraite aux retraités admissibles et à leurs personnes à charge. Les autres avantages postérieurs à l'emploi ne sont pas capitalisés.

Les versements des prestations des deux régimes de retraite à prestations définies sont effectués à partir des fonds gérés par le fiduciaire et les versements de prestation du régime complémentaire et des autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi non capitalisés sont effectués par la Société à mesure que les obligations de paiement des prestations deviennent exigibles. Les actifs au titre des régimes de retraite à prestations définies sont détenus en fiducie et sont régis par le Règlement sur les normes de prestation de pension. Le comité de retraite, un comité du conseil, supervise la gestion des placements des actifs des régimes et l'administration des régimes de retraite de la Société, ce qui comprend les deux régimes de retraite à prestations définies agréés et le régime complémentaire de la Société.

b) Exigences en matière de capitalisation des régimes de retraite

Les évaluations actuarielles aux fins de capitalisation des régimes de retraite sont menées tous les ans au 1^{er} janvier et doivent être déposées auprès du Bureau du surintendant des institutions financières du Canada (« BSIF ») au plus tard au mois de juin de la même année. Ainsi, une fois les évaluations déposées, les cotisations aux régimes de retraite en fonction de l'hypothèse de la continuité de l'exploitation sont fondées sur les évaluations actuarielles effectuées en date du 1^{er} janvier 2019, avec ajustement rétroactif au début de l'année civile. La réglementation qui régit la capitalisation des régimes de retraite au palier fédéral nécessite que des évaluations actuarielles soient effectuées tant sur une base de continuité de l'exploitation que selon l'approche de solvabilité. Les évaluations actuarielles effectuées en date du 1^{er} janvier 2019 présentaient un excédent de 738 \$ (503 \$ au 1^{er} janvier 2018) en fonction de l'hypothèse de la continuité de l'exploitation. Un excédent de solvabilité réglementaire de 500 \$ a été comptabilisé au 1^{er} janvier 2019 (561 \$ au 1^{er} janvier 2018) selon l'hypothèse que la reformulation du texte du régime au 1^{er} septembre 2016, qui tenait compte de la modification visant la résiliation du régime, était en vigueur à la date d'évaluation. Si la modification n'avait pas été prise en compte, il y aurait eu un déficit de solvabilité réglementaire de 164 \$ au 1^{er} janvier 2019 (89 \$ au 1^{er} janvier 2018).

La Société a répondu aux exigences en matière de capitalisation en fonction de la solvabilité de l'année civile 2019 de 33 \$ au moyen de lettres de crédit, ce qui répond aux exigences en matière de capitalisation de ses régimes de retraite en fonction de la solvabilité, compte non tenu des modifications. Les cotisations en fonction de la solvabilité continueront d'être déterminées sans tenir compte des modifications afin de veiller à ce que nous respections la LNPP.

Les cotisations de la Société à ses régimes de retraite à prestations définies se présentaient comme suit :

| | Exercices clos les 31 août | |
|---|----------------------------|---------------|
| | 2019 | 2018 |
| Régime de retraite capitalisé | | |
| Coûts des services rendus au cours de la période selon l'hypothèse de la continuité de l'exploitation | 93 \$ | 97 \$ |
| Régime de retraite non capitalisé | 2 | 2 |
| Autres régimes à prestations définies non capitalisés | 6 | 7 |
| Règlement au titre de la compression relative aux indemnités de cessation d'emploi | - | 42 |
| Moins les montants capitalisés | (3) | (5) |
| | <u>98 \$</u> | <u>143 \$</u> |

Selon les prévisions préliminaires actuelles reposant sur l'hypothèse de la continuité de l'exploitation, la Société s'attend à verser des cotisations aux régimes de retraite de 102 \$ pour l'exercice qui sera clos le 31 août 2020 (l'« exercice 2020 ») et aucun paiement spécial en trésorerie n'est prévu.

La période de capitalisation des déficits de solvabilité est fixée à cinq ans et les déficits antérieurs sont consolidés de façon permanente dans le calcul des paiements spéciaux de solvabilité, ce qui permet un nouveau départ chaque année. La capitalisation des déficits de solvabilité est établie en fonction de la moyenne des ratios de solvabilité sur les trois années consécutives les plus récentes (déficit de solvabilité réglementaire).

La Société peut répondre aux exigences en matière de capitalisation des régimes de retraite en fonction de la solvabilité par le biais de lettres de crédit ou de cotisations en trésorerie. Aux termes des règles en matière de capitalisation des régimes de retraite entrées en vigueur en avril 2011, les paiements spéciaux de solvabilité peuvent être remplacés par des lettres de crédit, à condition que la valeur totale des lettres de crédit ne dépasse pas 15 % des actifs des régimes de retraite. Ces règles ont été modifiées en juin 2017 et permettent que le montant maximal des lettres de crédit soit fondé sur 15 % des passifs de solvabilité plutôt que sur les actifs. Au 31 août 2019, la Société avait mis en place des lettres de crédit totalisant 514 \$ pour répondre à ses exigences en matière de capitalisation cumulative des régimes de retraite, compte non tenu des modifications. Les lettres de crédit en cours représentent 9 % des passifs de solvabilité, compte tenu des modifications, et 8 %, compte non tenu des modifications.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Le montant des cotisations exigées de la Société ainsi que des lettres de crédit supplémentaires au cours des exercices futurs dépendra de l'évolution des actifs des régimes de retraite, des taux d'actualisation et d'autres hypothèses qui seront utilisés dans le cadre des évaluations actuarielles futures pour déterminer les passifs des régimes, de même que de toute modification quant à la conception des régimes de retraite ou aux exigences de capitalisation qui pourraient être promulguées.

c) Variations des régimes de retraite à prestations définies et des autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi

Les variations dans les régimes de retraite à prestations définies et les autres régimes d'avantages postérieurs à l'emploi aux 31 août sont les suivantes :

| | Régimes de retraite à prestations définies | | Autres régimes d'avantages | |
|--|--|----------|----------------------------|----------|
| | 2019 | 2018 | 2019 | 2018 |
| Variations des obligations au titre des prestations | | | | |
| Obligations au titre des prestations définies aux 31 août, exercice précédent | 6 864 \$ | 6 891 \$ | 195 \$ | 246 \$ |
| Prestations versées | (215) | (202) | (6) | (49) |
| Cotisations des participants aux régimes | 33 | 34 | - | - |
| Coûts des services rendus au cours de la période | 169 | 177 | 5 | 5 |
| Coût financier | 257 | 244 | 7 | 8 |
| Charge liée à la compression | - | - | - | (1) |
| Perte actuarielle (gain actuariel) au titre des variations liées aux hypothèses démographiques | 13 | (36) | 1 | 1 |
| Perte actuarielle (gain actuariel) au titre des variations liées aux hypothèses financières | 1 267 | (255) | 26 | (9) |
| Perte actuarielle (gain actuariel) découlant des ajustements liés à l'expérience | 12 | 11 | (10) | (6) |
| Obligations au titre des prestations définies aux 31 août | 8 400 \$ | 6 864 \$ | 218 \$ | 195 \$ |
| Variation des actifs des régimes | | | | |
| Juste valeur des actifs des régimes aux 31 août, exercice précédent | 6 033 \$ | 5 596 \$ | - \$ | - \$ |
| Rendement des actifs des régimes, à l'exclusion des produits d'intérêts | 269 | 306 | - | - |
| Produits d'intérêts | 228 | 200 | - | - |
| Cotisations de l'employeur | 95 | 99 | 6 | 7 |
| Règlement au titre de la compression relative aux indemnités de cessation d'emploi | - | - | - | 42 |
| Cotisations des participants aux régimes | 33 | 34 | - | - |
| Prestations versées | (215) | (202) | (6) | (49) |
| Juste valeur des actifs des régimes aux 31 août | 6 443 | 6 033 | - | - |
| Passif net au titre des prestations définies | (1 957) \$ | (831) \$ | (218) \$ | (195) \$ |
| Passif lié aux obligations au titre des prestations définies non capitalisées aux 31 août | (144) \$ | (124) \$ | (218) \$ | (195) \$ |
| Passif lié aux obligations au titre des prestations définies capitalisées aux 31 août | (1 813) \$ | (707) \$ | - \$ | - \$ |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

13. Avantages du personnel (suite)**d) Évaluation de la juste valeur des actifs des régimes de retraite**

La composition des actifs des régimes par catégories principales des deux régimes de retraite capitalisés de la Société est la suivante :

| | 31 août 2019 | | 31 août 2018 | |
|--------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|
| | Prix cotés sur un marché actif | Sans prix cotés sur un marché actif | Prix cotés sur un marché actif | Sans prix cotés sur un marché actif |
| Titres de participation | 20 % | 12 % | 26 % | 10 % |
| Titres à revenu fixe ¹⁾ | 0 % | 39 % | 0 % | 37 % |
| Actifs immobiliers | 0 % | 15 % | 0 % | 15 % |
| Stratégies de rendement absolu | 0 % | 7 % | 0 % | 6 % |
| Titres d'emprunt de sociétés privées | 0 % | 6 % | 0 % | 5 % |
| Trésorerie | 1 % | 0 % | 1 % | 0 % |
| | 21 % | 79 % | 27 % | 73 % |

¹⁾ La stratégie de placement axée sur les passifs [voir g] ci-dessous] est composée d'un portefeuille financé par emprunt à 1,7:1 d'obligations à rendement nominal et à rendement réel en position acheteur du Canada. L'effet de levier est réalisé principalement au moyen des ententes de vente et de rachat. Au 31 août 2019, la stratégie correspondait à 30 % de l'actif net des régimes assorti d'un financement par emprunt fournissant une exposition supplémentaire de 21 % (25 % à l'exercice 2018).

e) Hypothèses actuarielles

Les principales hypothèses actuarielles (exprimées sous forme de moyennes pondérées) sont les suivantes :

| | Régimes capitalisés | | Régimes non capitalisés | |
|---|---------------------|--------------|-------------------------|--------------|
| | 31 août 2019 | 31 août 2018 | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
| Taux d'actualisation, obligations au titre des prestations définies | 2,90 % | 3,80 % | 2,86 % | 3,78 % |
| Taux d'actualisation, charges au titre des prestations définies | 3,80 % | 3,60 % | 3,78 % | 3,52 % |
| Augmentations de salaire futures | 3,10 % | 3,30 % | 3,10 % | 3,30 % |
| Taux d'évolution des frais médicaux | s.o. | s.o. | 5,00 % | 5,00 % |
| Inflation | 2,00 % | 2,00 % | 2,00 % | 2,00 % |

Selon les prévisions, le taux moyen d'augmentation des salaires devrait être équivalent à celui de l'inflation, majoré d'un rajustement pour tenir compte des gains au mérite et des gains de productivité. Une hausse de 5,0 % du coût des prestations liées aux médicaments et aux autres soins de santé a été prévue pour l'exercice 2019 et par la suite.

NAV CANADA
Notes afférentes aux états financiers consolidés

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Les hypothèses concernant les taux de mortalité futurs sont fondées sur des statistiques publiées et sur les tables de mortalité. Aux 31 août, les durées de vie (en années) qui sous-tendent les valeurs des passifs au titre des régimes à prestations définies sont les suivantes :

| | 2019 | 2018 |
|--|------|------|
| Longévité à l'âge de 65 ans pour les retraités actuels | | |
| Hommes | 22,9 | 22,9 |
| Femmes | 24,8 | 24,7 |
| Longévité à l'âge de 65 ans pour les membres actuels du personnel âgés de 45 ans | | |
| Hommes | 23,9 | 23,9 |
| Femmes | 25,7 | 25,7 |

À la date d'évaluation annuelle du 31 août 2019, la durée moyenne pondérée de l'obligation au titre de prestations définies était de 19,2 années (18,1 années au 31 août 2018).

f) Analyse de sensibilité

L'obligation au titre des prestations définies présentée dans l'analyse de sensibilité suivante a été déterminée au moyen de la même méthode que celle utilisée pour calculer l'obligation au titre des prestations définies présentée dans l'état de la situation financière. Les hypothèses utilisées correspondent aux taux moyens pondérés. La méthode utilisée est cohérente quant aux périodes présentées. La sensibilité est calculée en modifiant une hypothèse (ou un ensemble d'hypothèses en ce qui a trait aux hypothèses à l'égard des hausses du salaire, de l'indexation et des prestations gouvernementales), les autres variables demeurant constantes. La variation réelle de l'obligation au titre des prestations définies sera probablement différente des résultats présentés dans le tableau puisqu'il est probable que plus d'une hypothèse considérée de façon indépendante sera modifiée, et que certaines hypothèses sont corrélées.

| | Variations des hypothèses + ou - | Obligation au titre des prestations définies | | Coût des prestations | |
|---|----------------------------------|--|----------------------------|------------------------------|----------------------------|
| | | Hypothèse d'une augmentation | Hypothèse d'une diminution | Hypothèse d'une augmentation | Hypothèse d'une diminution |
| Taux d'actualisation | 0,25 % | (399) \$ | 428 \$ | (24) \$ | 24 \$ |
| Hausses du salaire, de l'indexation et des prestations gouvernementales | 0,25 % | 402 \$ | (377) \$ | 28 \$ | (26) \$ |
| Taux tendanciel lié aux soins de santé | 1 % | 22 \$ | (18) \$ | 1 \$ | (1) \$ |
| Longévité (en années) pour les membres âgés de 65 ans | 1 an | 274 \$ | (274) \$ | 15 \$ | (15) \$ |

g) Risques associés aux régimes à prestations définies

La nature de ces obligations à l'égard des prestations expose la Société à plusieurs risques, dont le plus important est le risque de capitalisation. Le risque de capitalisation s'entend de la probabilité qu'un niveau anormalement élevé de cotisations nécessaires aux régimes de retraite soit exigé ou que d'importantes variations des cotisations nécessaires aux régimes de retraite se produisent.

Des changements défavorables dans la valeur des actifs des régimes capitalisés, les rendements à long terme et l'inflation attendus, les taux d'intérêt et l'espérance de vie peuvent avoir une incidence importante sur les exigences en matière de capitalisation. Le régime capitalisé investit dans des actifs qui les exposent à un éventail de risques de placement. Des stratégies, des politiques et des processus sont en place pour gérer ces risques. Plus précisément, le risque de capitalisation est géré comme suit :

- les risques de taux d'intérêt et d'inflation sont gérés grâce à la mise en œuvre d'une stratégie de placement axé sur les passifs, laquelle met l'accent sur la réduction de la disparité des risques de taux d'intérêt et d'inflation entre les actifs des régimes de retraite et leurs obligations au titre des prestations;
- le risque de marché, le risque de crédit et le risque de liquidité liés aux actifs des régimes de retraite sont gérés au moyen de la diversification des différentes catégories d'actifs, des titres de placement, des facteurs de risques et des secteurs géographiques, tout en maintenant l'adhésion aux politiques et lignes directrices définies à l'égard de l'investissement et le respect des obligations en matière de garantie en vigueur.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

14. Dette à long terme

Comme NAV CANADA est une société sans capital social, elle a financé par emprunts l'acquisition initiale du SNA et a recouru à des emprunts pour ses besoins courants. Jusqu'au 21 février 2006, tous les emprunts étaient contractés et garantis aux termes d'un acte de fiducie cadre qui permettait à la Société de disposer d'une capacité d'emprunt consentie totale décroissant chaque année. Le 21 février 2006, la Société a conclu un nouvel acte de fiducie (l'« acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale ») qui a établi un programme d'emprunt non garanti. Les montants empruntés dans le cadre de ce programme sont considérés comme des dettes subordonnées aux termes de l'acte de fiducie cadre. La capacité d'emprunt de la Société aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale ne décroît pas chaque année. De plus, il n'y a pas de limite aux billets pouvant être émis aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale, pourvu que la Société soit en mesure de remplir un test d'endettement supplémentaire.

a) Garantie

L'acte de fiducie cadre établit une plateforme d'emprunt garantie par une cession des produits et du fonds de réserve pour le service de la dette (note 9). L'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale n'est pas garanti, mais il renferme un ensemble de clauses restrictives de faire et de ne pas faire semblables à celles de l'acte de fiducie cadre. De plus, aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale, aucun autre emprunt ne peut être contracté aux termes de l'acte de fiducie cadre; par ailleurs, le montant de 675 \$ au titre de la facilité de crédit bancaire consortiale de la Société [note 15 c)] garantie aux termes de l'acte de fiducie cadre ne peut dépasser le montant dégressif des obligations en circulation émises aux termes de l'acte de fiducie cadre. Au 31 août 2019, ce montant s'élevait à 450 \$ et il diminuera de 25 \$ le 1^{er} mars de chaque année parallèlement au paiement annuel de principal sur les obligations-recettes à amortissement de série 97-2. La tranche restante de 225 \$ de la facilité de crédit de 675 \$ a égalité de rang avec les emprunts aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale et augmentera de 25 \$ le 1^{er} mars de chaque année, pour contrebalancer le déclin du montant garanti aux termes de l'acte de fiducie cadre. La tranche de 450 \$ de la facilité de crédit ainsi que les obligations de série 96-3 de 250 \$ et les obligations de série 97-2 de 200 \$ correspondent à un total de 900 \$ d'endettement garanti aux termes de l'acte de fiducie cadre et ont priorité de rang sur la dette aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale.

Lorsque les obligations arrivent à échéance ou sont remboursées aux termes de l'acte de fiducie cadre, elles peuvent être remplacées par des billets qui seront émis aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale. Les emprunts contractés aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale ne sont pas garantis, et leur remboursement est subordonné au paiement préalable des obligations contractées aux termes de l'acte de fiducie cadre et retenu jusqu'à celui-ci, à moins que la Société ne puisse satisfaire à un test additionnel relatif à la dette.

NAV CANADA
Notes afférentes aux états financiers consolidés

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

b) Dette

L'encours de la dette de la Société se composait de ce qui suit :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|---|--------------|--------------|
| Obligations et billets à payer | | |
| Émis aux termes de l'acte de fiducie cadre | | |
| Obligations-recettes de série 96-3 à 7,40 % échéant le 1 ^{er} juin 2027 d'une valeur nominale de 250 \$ | 250 \$ | 250 \$ |
| Obligations-recettes à amortissement de série 97-2 à 7,56 % échéant le 1 ^{er} mars 2027 d'une valeur nominale initiale de 500 \$ | 200 | 225 |
| | 450 | 475 |
| Émis aux termes de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale | | |
| Billets d'obligation générale de série BMT 2019-1 à 3,209 % échéant le 29 septembre 2050 d'une valeur nominale de 250 \$ ¹⁾ | 250 | - |
| Billets d'obligation générale de série BMT 2018-1 à 3,293 % échéant le 30 mars 2048 d'une valeur nominale de 275 \$ | 275 | 275 |
| Billets d'obligation générale de série BMT 2016-1 à 3,534 % échéant le 23 février 2046 d'une valeur nominale de 250 \$ | 250 | 250 |
| Billets d'obligation générale de série BMT 2011-1 à 4,397 % échéant le 18 février 2021 d'une valeur nominale de 250 \$ | 250 | 250 |
| Billets d'obligation générale de série BMT 2009-1 à 5,304 % arrivés à échéance le 17 avril 2019 d'une valeur nominale de 250 \$ ¹⁾ | - | 250 |
| | 1 025 | 1 025 |
| Total des obligations et billets à payer | 1 475 | 1 500 |
| Ajustements visant à tenir compte des frais de financement différés et des escomptes | (7) | (6) |
| Valeur comptable du total des obligations et billets à payer | 1 468 | 1 494 |
| Moins la partie courante de la dette à long terme ²⁾ | (25) | (275) |
| Total de la dette à long terme | 1 443 \$ | 1 219 \$ |

¹⁾ Le 29 mars 2019, la Société a émis des billets d'obligation générale de série BMT 2019-1 échéant le 29 septembre 2050 d'une valeur de 250 \$. Les billets sont assortis d'un taux d'intérêt annuel de 3,209 %. Le produit tiré de l'émission de ces billets a été utilisé pour rembourser les billets d'obligation générale de série BMT 2009-1 de la Société d'une valeur de 250 \$ le 17 avril 2019.

²⁾ La partie courante de la dette à long terme a trait au versement annuel de 25 \$ relatif à l'amortissement exigible sur les obligations-recettes à amortissement de série 97-2.

Les obligations et les billets à payer sont remboursables en tout temps, en totalité ou en partie, au gré de la Société, à la valeur nominale ou au taux de rendement des obligations canadiennes majoré de la prime de remboursement, selon le plus élevé des deux. Les obligations de série 97-2 sont des obligations à amortissement; elles sont remboursables en 20 versements de principal annuels consécutifs de 25 \$ exigibles le 1^{er} mars de chaque année jusqu'à leur échéance le 1^{er} mars 2027.

Au 31 août 2019, la Société respectait toutes les clauses restrictives de l'acte de fiducie cadre et de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale.

Pour obtenir des informations sur l'exposition de la Société aux risques de taux d'intérêt et de liquidité, se reporter à la note 15.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

15. Instruments financiers et gestion des risques financiers*Sommaire des instruments financiers*

Les instruments financiers constatés à la juste valeur à l'état consolidé de la situation financière sont classés selon une hiérarchie des justes valeurs qui reflète le caractère observable des données utilisées dans le cadre de leur évaluation.

La hiérarchie des justes valeurs se compose des niveaux suivants :

- Niveau 1 Prix (non ajustés) cotés sur des marchés actifs pour des actifs ou des passifs identiques auxquels la Société peut accéder à la date d'évaluation;
- Niveau 2 Données autres que les prix cotés visés au niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif concerné, soit directement (à savoir des prix) ou indirectement (à savoir des données dérivées de prix);
- Niveau 3 Données relatives aux actifs ou aux passifs qui ne sont pas fondées sur des données de marché actif observables (données non observables).

La Société constate les transferts entre les niveaux de la hiérarchie des justes valeurs au début de l'exercice où les transferts ont lieu.

La juste valeur est définie comme étant le prix qui serait reçu pour la vente d'un actif ou payé pour le transfert d'un passif lors d'une transaction normale entre des intervenants du marché à la date d'évaluation. La juste valeur est une valeur de sortie, que cette valeur soit directement observable ou estimée selon une autre technique d'évaluation. Le calcul de la juste valeur estimative est fondé sur les conditions du marché à une date précise, et pourrait par conséquent ne pas être indicateur des justes valeurs futures.

Le tableau suivant présente la valeur comptable des instruments financiers de la Société par catégories de classement et comprend le classement dans la hiérarchie des justes valeurs de chaque instrument financier. À l'exception de la dette à long terme, la valeur comptable de tous les instruments financiers de la Société s'approche de leur juste valeur.

| | 31 août 2019 | | Hiérarchie des justes valeurs |
|---|--------------|---|-------------------------------|
| | Coût amorti | Juste valeur par le biais du résultat net | |
| Actifs financiers | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie ¹⁾ | 30 \$ | - \$ | |
| Débiteurs et autres | 94 | - | |
| Placements courants | | | |
| Fonds de réserve pour le service de la dette | 72 | - | |
| Autres actifs courants | | | |
| Actifs dérivés ²⁾ | - | 1 | Niveau 2 |
| Placement sous forme d'actions privilégiées ³⁾ | - | 439 | Niveau 3 |
| Prêt consenti à une partie liée | 3 | - | |
| Autres actifs non courants | | | |
| Créances à long terme | 1 | - | |
| | 200 \$ | 440 \$ | |
| Passifs financiers | | | |
| Emprunt bancaire ⁴⁾ | 8 \$ | - \$ | |
| Fournisseurs et autres créditeurs | | | |
| Dettes fournisseurs et charges à payer | 233 | - | |
| Passifs dérivés ²⁾ | - | 1 | Niveau 2 |
| Dette à long terme (y compris la partie courante) | | | |
| Obligations et billets à payer ⁵⁾ | 1 468 | - | Niveau 2 |
| | 1 709 \$ | 1 \$ | |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

| | 31 août 2018 | | Hiérarchie des justes valeurs |
|---|--------------|---|-------------------------------|
| | Coût amorti | Juste valeur par le biais du résultat net | |
| Actifs financiers | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie ¹⁾ | 38 \$ | - \$ | |
| Débiteurs et autres | 102 | - | |
| Placements courants | | | |
| Fonds de réserve pour le service de la dette | 71 | - | |
| Autres actifs courants | | | |
| Actifs dérivés ²⁾ | - | 3 | Niveau 2 |
| Placement sous forme d'actions privilégiées ³⁾ | - | 418 | Niveau 2 |
| Prêts consentis à une partie liée ⁶⁾ | 12 | - | |
| Autres actifs non courants | | | |
| Créances à long terme | 1 | - | |
| | 224 \$ | 421 \$ | |
| Passifs financiers | | | |
| Fournisseurs et autres créditeurs | | | |
| Dettes fournisseurs et charges à payer | 242 \$ | - \$ | |
| Dette à long terme (y compris la partie courante) | | | |
| Obligations et billets à payer ⁵⁾ | 1 494 | - | Niveau 2 |
| | 1 736 \$ | - \$ | |

¹⁾ La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent des placements à court terme de 5 \$ au 31 août 2019 (15 \$ au 31 août 2018).

²⁾ Les actifs et passifs dérivés courants et non courants sont inscrits à la juste valeur déterminée en fonction des taux de change en vigueur sur le marché et des taux d'intérêt à la date de clôture.

³⁾ Cet instrument est comptabilisé à la juste valeur selon les méthodes d'évaluation décrites à la note 10.

⁴⁾ Cet emprunt bancaire correspond à un prélèvement effectué sur la facilité de crédit consortiale de la Société sous la forme d'une acceptation bancaire et il est assorti d'un taux d'actualisation fondé sur le taux Canadian Dollar Offered Rate (le « CDOR ») majoré de la marge applicable.

⁵⁾ La juste valeur des obligations et des billets à payer de la Société est classée au niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs, étant donné qu'elle est établie selon les cours vendeur en vigueur sur le marché secondaire à la date de clôture. Au 31 août 2019, la juste valeur s'établissait à 1 771 \$ (1 678 \$ au 31 août 2018), compte tenu des intérêts courus de 20 \$ (22 \$ au 31 août 2018).

⁶⁾ Au cours de l'exercice 2018, la Société a accordé un crédit-relais à Aireon qui a été remboursé au cours de l'exercice 2019. Se reporter à la note 10 pour de plus amples renseignements. De ce solde, une créance de 2 \$ était à recouvrer de Searidge.

Au cours de l'exercice 2019, le placement sous forme d'actions privilégiées d'Aireon est passé du niveau 2 au niveau 3 de la hiérarchie des justes valeurs. Ce transfert s'explique par le fait qu'un certain temps s'est écoulé depuis l'obtention des données de marché observables les plus récentes et que le degré de jugement utilisé pour déterminer la juste valeur s'est accru. Il n'y a eu aucun autre transfert entre les niveaux depuis le 31 août 2018.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

15. Instruments financiers et gestion des risques financiers (suite)*Sommaire des instruments financiers (suite)*

Le tableau qui suit résume l'évolution de la juste valeur du placement de la Société sous forme d'actions privilégiées d'Aireon, qui est classé au niveau 3 :

| | 2019 | 2018 |
|---|--------|--------|
| Juste valeur aux 31 août | 418 \$ | 350 \$ |
| Augmentation nette de la juste valeur ¹⁾ | 12 | 52 |
| Incidence du change | 9 | 16 |
| Juste valeur aux 31 août | 439 \$ | 418 \$ |

¹⁾ L'augmentation nette de la juste valeur comprend des produits de dividendes accumulés.

Instruments financiers dérivés

À l'occasion, la Société détient des swaps de taux d'intérêt à terme et instruments à terme sur obligations ainsi que des contrats de change à terme pour couvrir les risques liés aux fluctuations des taux de change et des taux d'intérêt. Le calendrier ainsi que la façon dont la Société gère ces risques varient pour chaque élément selon son évaluation du risque et des autres possibilités de gérer le risque.

Le tableau suivant présente les instruments financiers dérivés auxquels la Société a appliqué la comptabilité de couverture :

| | 31 août 2019 | | | | | Variations de la juste valeur utilisées dans le calcul de l'inefficacité |
|--|-----------------|---|------------------|---------|--|--|
| | Taux du contrat | Montant notionnel des instruments de couverture | Valeur comptable | | Classement à l'état de la situation financière | |
| | | | Actifs | Passifs | | |
| <i>Couvertures de flux de trésorerie</i> | | | | | | |
| Risque de change | | | | | | |
| Contrats de change à terme ¹⁾ | 1,27299 | 1 \$ | - \$ | - \$ | Autres actifs (courants) | - \$ |
| Contrats de change à terme ²⁾ | 1,30444 | 38 \$ | 1 \$ | - \$ | Autres actifs (courants) | 1 \$ |
| Contrats de change à terme ³⁾ | 1,31142 | 8 \$ | - \$ | - \$ | Autres actifs (courants) | - \$ |

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

| | 31 août 2018 | | | | | |
|--|-----------------|---|------------------|---------|--|--|
| | Taux du contrat | Montant notionnel des instruments de couverture | Valeur comptable | | Classement à l'état de la situation financière | Variations de la juste valeur utilisées dans le calcul de l'inefficacité |
| | | | Actifs | Passifs | | |
| <i>Couvertures de flux de trésorerie</i> | | | | | | |
| Risque de change | | | | | | |
| Contrats de change à terme ¹⁾ | 1,27472 | 7 \$ | - \$ | - \$ | Autres actifs | - \$ |
| Risque de taux d'intérêt | | | | | | |
| Contrats à terme sur obligations ⁴⁾ | 2,20672 | 190 \$ | 3 \$ | - \$ | Autres actifs (courants) | 3 \$ |

¹⁾ Au 31 août 2019, la Société détenait un contrat à terme servant à couvrir les versements mensuels à Aireon relativement aux frais de surveillance par satellite jusqu'à la clôture de l'exercice 2019. Le contrat est arrivé à échéance en septembre 2019. Au 31 août 2018, la Société détenait sept contrats à terme visant l'achat d'un total de 5 \$ US (7 \$ CA).

²⁾ La Société détient douze contrats à terme d'une valeur notionnelle globale de 29 \$ US (38 \$ CA) servant à couvrir les versements mensuels à Aireon relatifs aux frais de surveillance par satellite pour l'exercice 2020. Le taux contractuel figurant dans le tableau est une moyenne des taux des douze contrats à terme.

³⁾ La Société détient quatre contrats à terme d'une valeur notionnelle d'environ 2 \$ chacun visant l'achat d'un total de 6 \$ US (8 \$ CA) servant à couvrir les paiements des primes d'assurance de la Société pour l'exercice 2020.

⁴⁾ En juin 2018, la Société a réglé les swaps de taux d'intérêt qu'elle détenait auparavant, ce qui a donné lieu à une perte de 8 \$, et elle a conclu un contrat à terme sur obligations afin d'atténuer l'incidence éventuelle de la hausse des taux d'intérêt sur le coût de refinancement de ses billets d'obligation générale de série BMT 2009-1 d'une valeur de 250 \$ qui sont arrivés à échéance le 17 avril 2019. La Société a mis fin au contrat à terme sur obligations en mars 2019 lors de l'émission des billets d'obligation générale de série BMT 2019-1 d'une valeur de 250 \$, ce qui a donné lieu à une perte de 9 \$.

Les relations de couverture de la Société pourraient donner lieu à de l'inefficacité si les transactions ne se matérialisent pas au moment prévu ou par suite de changements au risque de contrepartie.

Le tableau suivant présente un sommaire des éléments de couverture des autres éléments du résultat global.

| | Exercices clos les 31 août | |
|---|----------------------------|------|
| | 2019 | 2018 |
| Profit net (perte nette) sur les dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie | | |
| Contrats de change à terme | 1 \$ | - \$ |
| Swaps de taux d'intérêt | - | 4 |
| Contrat à terme sur obligations | (12) | 1 |
| | (11) \$ | 5 \$ |

Pour les exercices clos les 31 août 2019 et 2018, les dérivés désignés comme couvertures de flux de trésorerie étaient considérés comme totalement efficaces et aucune inefficacité n'a été comptabilisée dans le résultat net.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

15. Instruments financiers et gestion des risques financiers (suite)*Gestion des risques financiers*

La Société est exposée à plusieurs risques du fait qu'elle détient des instruments financiers. Ce qui suit est une description de ces risques et de la façon dont ils sont gérés.

a) Risque de marché

Le risque de marché s'entend du risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des cours du marché. Le risque de marché se compose de trois sortes de risques : le risque de taux d'intérêt, le risque de change et le risque lié à d'autres prix. L'objectif de la gestion du risque de marché est de maintenir l'exposition au risque de marché à l'intérieur de paramètres acceptables, tel qu'il est énoncé dans la politique de la Société en matière de trésorerie approuvée par le conseil.

i) Risque de taux d'intérêt

Le risque de taux d'intérêt s'entend du risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des taux d'intérêt du marché.

Le tableau suivant présente un sommaire des actifs et des passifs financiers exposés au risque de taux d'intérêt :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|---|--------------|--------------|
| Actifs financiers à taux variables | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 30 \$ | 38 \$ |
| Placements dans le fonds de réserve pour le service de la dette | 72 | 71 |
| Total des actifs financiers à taux variables | 102 \$ | 109 \$ |
| Passifs financiers à taux variable | | |
| Emprunt bancaire | 8 \$ | - \$ |
| Passifs financiers à taux fixe | | |
| Obligations et billets à payer | 1 468 \$ | 1 494 \$ |

Les placements compris dans la trésorerie et les équivalents de trésorerie et dans le fonds de réserve pour le service de la dette de la Société portent intérêt aux taux variables en vigueur sur le marché. Une baisse des taux d'intérêt mènerait à un recul des produits touchés sur ces instruments. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt variables donnerait lieu à un écart annuel d'environ 1 \$ dans le résultat net de la Société avant les ajustements au titre de la stabilisation des tarifs.

La Société ne comptabilise pas les actifs ou passifs financiers à taux fixes désignés comme étant à la juste valeur par le biais du résultat net. Ainsi, l'incidence de toute variation des taux d'intérêt à la date de clôture sur les actifs ou passifs à taux fixes n'aurait pas d'effet sur le résultat ou les capitaux propres de la Société.

Le risque de taux d'intérêt lié aux emprunts à long terme de la Société portant intérêt à taux fixe découle de la fixation d'un nouveau taux à l'échéance du titre d'emprunt et du refinancement de la dette. La Société réduit cette source de risque de taux d'intérêt en étalant les échéances des emprunts sur des périodes allant jusqu'à 2050 de sorte que seule une tranche de l'encours de la dette arrivera à échéance dans un exercice donné. De plus, la Société a conclu des ententes selon le modèle de l'*International Swaps and Derivatives Association* et elle a conclu les opérations de couverture qui suivent afin d'atténuer l'incidence des fluctuations des taux d'intérêt sur les charges d'intérêts liées à la dette à long terme de la Société.

• En janvier 2015, la Société a conclu des swaps de taux d'intérêt à terme s'élevant à 200 \$ afin de couvrir le coût de refinancement d'une tranche des billets d'obligation générale de série BMT 2009-1 d'un montant de 350 \$ qui sont arrivés à échéance le 17 avril 2019. En juin 2018, les swaps de taux d'intérêt à terme ont été réglés et, du même coup, la Société a conclu des contrats à terme sur obligations. Au cours de l'exercice 2018, la Société a subi une perte de 8 \$ sur le règlement des swaps de taux d'intérêt à terme.

En mars 2019, le règlement des contrats à terme sur obligations s'est soldé par une perte de 9 \$. La perte a été différée dans les autres éléments du résultat global et fait l'objet d'un reclassement dans le résultat net selon la méthode du taux d'intérêt effectif sur la durée des billets d'obligation générale de série BMT 2019-1 couverts.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

- En août 2017, la Société a conclu une opération à terme sur obligations d'un montant de 137 \$ dans le but d'atténuer l'incidence éventuelle d'une hausse des taux d'intérêt sur le coût de refinancement des billets d'obligation générale de série BMT 2013-1 qui sont arrivés à échéance le 19 avril 2018. La Société a mis fin au contrat à terme sur obligations en janvier 2018 en raison des modifications apportées à ses plans de refinancement et elle a conclu en même temps un nouveau contrat à terme sur obligations du même montant aligné sur le plan révisé.

Le 29 mars 2018, la Société a émis des billets d'obligation générale de série BMT 2018-1 d'une valeur de 275 \$. De plus, la Société a mis fin au contrat à terme sur obligations conclu en janvier 2018. La Société a subi une perte nette de 2 \$ à la clôture de ces deux contrats à terme sur obligations.

La Société a appliqué la comptabilité de couverture et a comptabilisé ces instruments financiers comme des couvertures des flux de trésorerie. La Société n'a conclu aucun autre contrat sur dérivés pour gérer le risque de taux d'intérêt.

ii) Risque de change

La Société est exposée au risque de change sur les ventes et les achats qui sont libellés dans des monnaies autres que la monnaie fonctionnelle de la Société. Toutefois, la Société facture et perçoit la vaste majorité de ses produits en dollars canadiens et elle engage également des charges d'exploitation et des dépenses d'investissement principalement en dollars canadiens. Dans certains cas, la Société a recours à des contrats de change à terme pour réduire le risque auquel elle est exposée sur des ententes contractuelles en devises. La plus grande partie de l'exposition au risque de change de la Société se rapporte au dollar américain (\$ US). La Société n'est pas exposée à un risque important lié aux autres devises.

Le tableau suivant illustre l'exposition au risque de change de la Société relativement au dollar américain :

| | 31 août 2019 | | 31 août 2018 | |
|---|--------------|--------|--------------|--------|
| | \$ CA | \$ US | \$ CA | \$ US |
| Actifs financiers | | | | |
| Courants | | | | |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 4 \$ | 3 \$ | 2 \$ | 1 \$ |
| Débiteurs et autres | 3 | 2 | 1 | - |
| Non courants | | | | |
| Placement sous forme d'actions privilégiées | 439 | 330 | 418 | 321 |
| Prêts consentis à une partie liée | - | - | 10 | 8 |
| Autres actifs non courants | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | 447 \$ | 336 \$ | 432 \$ | 331 \$ |
| Passifs financiers | | | | |
| Courants | | | | |
| Fournisseurs et autres créditeurs | 2 \$ | 1 \$ | 5 \$ | 4 \$ |
| Exposition nette | 445 \$ | 335 \$ | 427 \$ | 327 \$ |

La Société désigne certains de ses contrats à terme comme des instruments de couverture des flux de trésorerie afin de couvrir l'exposition de la Société aux répercussions des fluctuations des taux de change. Au 31 août 2019, des contrats à terme de 1 \$ (juste valeur) avaient été désignés par la Société comme instruments de couverture des flux de trésorerie. Pour plus d'information, il y a lieu de se reporter à la section « Instruments financiers dérivés ». Le tableau ci-dessus ne tient pas compte de ces instruments.

La sensibilité aux taux de change s'entend du montant net de l'exposition aux fluctuations des taux de change à la date de clôture, déduction faite des couvertures du risque de change.

Au 31 août 2019, si le dollar canadien s'était apprécié ou déprécié de 10 % par rapport au dollar américain, toutes les autres variables demeurant constantes, le résultat net, compte non tenu du mouvement net des comptes de report réglementaires, aurait augmenté ou diminué de 40 \$ (38 \$ au 31 août 2018).

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

15. Instruments financiers et gestion des risques financiers (suite)

Gestion des risques financiers (suite)

a) Risque de marché (suite)

iii) Risque lié à d'autres prix

Le risque lié à d'autres prix s'entend du risque que la juste valeur ou les flux de trésorerie futurs d'un instrument financier fluctuent en raison des variations des prix du marché (autres que celles découlant du risque de taux d'intérêt ou du risque de change), sans égard au fait que ces changements soient causés par des facteurs propres à l'instrument financier individuel ou à son émetteur, ou par des facteurs touchant tous les instruments financiers similaires négociés sur les marchés.

Afin de réduire le risque de pertes découlant des activités de placement, la Société n'investit que dans des instruments de premier ordre (se reporter aux paragraphes suivants sur le risque de crédit) et à court terme, exclusion faite d'Aireon.

Le placement sous forme d'actions privilégiées d'Aireon (note 10) est exposé au risque lié aux prix. La juste valeur de ce placement pourrait varier au fil du temps du fait, entre autres, de la conjoncture et des flux de trésorerie d'Aireon. Aireon est une entreprise en démarrage et toute variation de la juste valeur pourrait être importante. Au cours de l'exercice 2019, la juste valeur du placement de la Société dans Aireon a augmenté pour atteindre 439 \$ au 31 août 2019 (418 \$ au 31 août 2018). Une variation de 5 % de la juste valeur du placement sous forme d'actions privilégiées aurait fait varier les produits financiers (autres charges financières) d'environ 14 \$ US (19 \$ CA) au 31 août 2019 [14 \$ US (18 \$ CA) au 31 août 2018].

b) Risque de crédit

Le risque de crédit s'entend du risque qu'une partie à un instrument financier cause une perte financière à l'autre partie du fait qu'elle omette de s'acquitter de son obligation. Le risque de crédit maximal auquel la Société était exposée au 31 août 2019 représente la valeur comptable de la trésorerie, des débiteurs, des fonds de réserve, des placements et des contrats à terme visant l'achat ou la vente de devises.

Le fonds de réserve pour le service de la dette et les équivalents de trésorerie, le cas échéant, sont placés conformément à la politique de placement restrictive de la Société pour gérer le risque de crédit. La Société n'investit que dans des obligations à court terme, généralement pour des périodes d'au plus 90 jours. La Société limite ses placements à des obligations du gouvernement fédéral, de certains gouvernements provinciaux ou d'entités bénéficiant d'une garantie du gouvernement fédéral ou provincial ou, encore, à d'autres obligations d'entités dont la cote de solvabilité attribuée par au moins deux agences de notation du crédit se situe parmi les deux meilleures catégories en ce qui concerne la dette à long terme ou parmi la meilleure catégorie en ce qui concerne la dette à court terme. La Société n'investit pas dans des instruments qui sont exposés à un risque lié aux actifs synthétiques sous-jacents. Le portefeuille de la Société est diversifié et comporte des limites exprimées en dollars et en pourcentage qui s'appliquent aux contreparties. Aucun placement de la Société en trésorerie et en équivalents de trésorerie ou dans le fonds de réserve pour le service de la dette n'est en souffrance. Les placements sont tous assortis de cotes de crédit à long terme de AAA ou de AA ou de la catégorie la plus élevée des cotes de crédit à court terme. Selon les taux de défaillance et les ratios de perte applicables à des obligations de première qualité dont les échéances sont similaires, aucune correction de valeur pour pertes n'est considérée comme importante et, par conséquent, aucune n'a été comptabilisée.

Les débiteurs se composent principalement de comptes clients à court terme qui ont lieu dans le cours normal des activités. La Société fournit des services de navigation aérienne à divers exploitants d'aéronefs, notamment à des transporteurs aériens commerciaux canadiens et internationaux ainsi qu'à des exploitants de petits aéronefs d'aviation générale. La Société surveille les limites de crédit et le respect des modalités de paiement afin de gérer le risque de perte sur créances. La Société a établi une limite de crédit maximale de 4 \$ pour les clients les plus importants auxquels elle fournit des services de navigation aérienne et elle dispose d'autres mesures de contrôle du crédit qui réduisent son risque de crédit. Les modalités générales de paiement de la Société prévoient des périodes de paiement de trente jours pour les services de navigation aérienne et des périodes de paiement pouvant aller jusqu'à quarante-cinq jours pour d'autres types de services. Des périodes de paiement plus brèves sont imposées lorsque les circonstances concernant le client le justifient. Les politiques de crédit de la Société font en sorte également d'exiger des paiements à l'avance ou d'obtenir une sûreté satisfaisante dans certains cas.

La Société constitue une provision pour créances douteuses qui représente son estimation des pertes de crédit attendues pour la durée de vie qui devraient être subies à l'égard des débiteurs. La correction de valeur pour pertes de la Société n'est pas importante et se rapporte essentiellement aux services de navigation aérienne fournis aux exploitants de petits aéronefs d'aviation générale. Au 31 août 2019, il n'y avait aucun solde considérable en souffrance mais non douteux, et la provision pour créances douteuses n'était pas considérable.

NAV CANADA
Notes afférentes aux états financiers consolidés

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

| | 31 août 2019 | | | 31 août 2018 |
|------------------|--------------|----------------------------------|-----------|--------------|
| | Solde brut | Correction de valeur pour pertes | Solde net | Solde net |
| 0 à 30 jours | 72 \$ | - \$ | 72 \$ | 83 \$ |
| 31 à 60 jours | 2 | - | 2 | 1 |
| 61 à 90 jours | 1 | - | 1 | - |
| Plus de 91 jours | - | (1) | (1) | (1) |
| Total | 75 \$ | (1)\$ | 74 \$ | 83 \$ |

c) Risque de liquidité

S'entend du risque de liquidité le risque que la Société ne soit pas en mesure de s'acquitter de ses obligations financières à mesure qu'elles arrivent à échéance. La méthode que préconise la Société pour gérer ses liquidités consiste à évaluer les besoins de liquidités à court terme et prévus autant dans des conditions normales que dans des conditions difficiles afin de s'assurer qu'elle maintient des réserves suffisantes de trésorerie et d'équivalents de trésorerie, ou des marges non utilisées suffisantes sur sa facilité de crédit consentie, pour répondre aux exigences de liquidité à court et à long terme. Aux termes de son acte de fiducie cadre et de son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale, la Société est tenue de conserver un certain fonds de réserve et certains niveaux de trésorerie, tel qu'il est expliqué à la note 14.

La Société dispose d'une facilité de crédit renouvelable auprès d'un consortium d'institutions financières canadiennes de même que des facilités de lettres de crédit distinctes aux fins de la capitalisation des régimes de retraite. Les facilités de crédit ont été utilisées comme suit :

| | 31 août 2019 |
|--|--------------|
| Facilités de crédit | |
| Facilité de crédit conclue avec un consortium d'institutions financières canadiennes ^{1), 2)} | 675 \$ |
| Facilités de lettres de crédit aux fins de la capitalisation des régimes de retraite ³⁾ | 540 |
| Total des facilités de crédit disponibles | 1 215 |
| Moins les lettres de crédit en cours aux fins de la capitalisation des régimes de retraite ³⁾ | 514 |
| Moins les lettres de crédit en cours à d'autres fins ²⁾ | 9 |
| Moins l'emprunt bancaire | 8 |
| Capacité d'emprunt consentie inutilisée | 684 |
| Moins les sommes affectées au fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien ⁴⁾ | 310 |
| Facilités de crédit disponibles pouvant être utilisées sans restriction | 374 \$ |

¹⁾ La facilité de crédit consentie par un consortium d'institutions financières canadiennes d'un montant de 675 \$ est constituée de deux tranches d'un montant égal échéant le 12 septembre 2021 et le 12 septembre 2023. Après le 31 août 2019, la somme disponible aux termes de la facilité a été accrue pour être fixée à 850 \$ et les dates d'échéance ont été prorogées au 12 septembre 2022 et au 12 septembre 2024, respectivement. La convention relative à la facilité de crédit prévoit des emprunts à divers taux d'intérêt fondés sur certains taux de référence, plus précisément le taux préférentiel et le taux des acceptations bancaires au Canada, ainsi que sur la cote de crédit de la Société au moment du prélèvement. Une commission d'utilisation est également exigible pour les emprunts supérieurs à 25 % du montant disponible. La Société est tenue de payer des commissions d'engagement qui sont tributaires de sa cote de crédit. Au 31 août 2019, la Société respectait les clauses restrictives de la facilité de crédit.

²⁾ Au 31 août 2019, un montant de 9 \$ avait été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable non engagée. En lien avec cette facilité, une attribution de 25 \$ auprès d'une institution financière canadienne a été effectuée aux termes de la facilité de crédit consentie de 675 \$.

³⁾ Les facilités de lettres de crédit aux fins de la capitalisation des régimes de retraite comportent quatre facilités auprès d'institutions financières canadiennes, lesquelles totalisent 540 \$ et arriveront à échéance le 31 décembre 2019, sauf si les facilités sont prorogées. Au cours de l'exercice 2019, la Société a accru ces facilités de 25 \$. Au 31 août 2019, une tranche de 514 \$ avait été tirée aux fins de la capitalisation des régimes de retraite aux fins de la solvabilité (note 13).

⁴⁾ La Société doit conserver un fonds de réserve équivalant à au moins 25 % de ses charges d'exploitation et d'entretien annuelles de l'exercice précédent, telles qu'elles sont définies dans l'acte de fiducie cadre. Au 31 août 2019, la Société respectait cette condition au moyen de l'affectation d'une tranche inutilisée de 310 \$ de sa facilité de crédit consentie. Si, à la clôture d'un exercice donné, le solde du fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien équivaut à moins de 25 % des charges d'exploitation et d'entretien de la Société pour l'exercice (avant les autres ajustements aux comptes de report réglementaires, les amortissements, les charges financières, les autres éléments du résultat global et les charges extraordinaires), la Société doit, à tout le moins, y suppléer en portant le solde du fonds au niveau requis au cours des quatre trimestres qui suivent au moyen de l'inclusion d'apports supplémentaires ou de l'affectation d'une tranche de sa facilité de crédit consentie. Le fonds de réserve pour l'exploitation et l'entretien peut servir à régler les charges d'exploitation et d'entretien, au besoin.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

16. Engagements**a) Paiements futurs aux termes d'engagements et de passifs financiers**

Le tableau suivant présente une analyse des échéances des flux de trésorerie contractuels non actualisés de la Société liés à ses passifs financiers au 31 août 2019 :

| | Paiements restants – pour les exercices qui seront clos les 31 août | | | | | | |
|--|---|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| | Total | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Par la suite |
| Emprunt bancaire | 8 \$ | 8 \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ | - \$ |
| Dettes fournisseurs et charges à payer | 218 | 218 | - | - | - | - | - |
| Passifs dérivés | 1 | 1 | - | - | - | - | - |
| Dettes à long terme (y compris la partie courante) ^{1), 2)} | 1 475 | 25 | 275 | 25 | 25 | 25 | 1 100 |
| Paiements d'intérêts ²⁾ | 982 | 70 | 63 | 56 | 54 | 52 | 687 |
| | 2 684 \$ | 322 \$ | 338 \$ | 81 \$ | 79 \$ | 77 \$ | 1 787 \$ |

¹⁾ Les paiements représentent un principal de 1 475 \$. La Société entend refinancer ses emprunts en principal à leurs dates d'échéance. La Société peut choisir de rembourser une partie de ces emprunts avec les liquidités disponibles ou d'augmenter la taille d'un refinancement pour générer des liquidités additionnelles ou à d'autres fins, ou encore d'également racheter intégralement ou en partie une émission avant sa date d'échéance prévue.

²⁾ De plus amples renseignements sur les taux d'intérêt et les dates d'échéance de la dette à long terme sont présentés à la note 14 afférente aux présents états financiers consolidés.

b) Engagements en capital

La Société a des engagements fermes en vue de l'acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles qui s'élevaient à 77 \$ au 31 août 2019 (103 \$ au 31 août 2018). Le tableau suivant présente une analyse des échéances des engagements en capital :

| | Paiements restants – pour les exercices qui seront clos les 31 août | | | | | | |
|------------------------|---|-------|------|------|-------|------|--------------|
| | Total | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | Par la suite |
| Engagements en capital | 77 \$ | 36 \$ | 6 \$ | 4 \$ | 13 \$ | 3 \$ | 15 \$ |

c) Contrats de location simple

Contrats de location pour le preneur

Les contrats de location simple de la Société lui accordent principalement le droit d'utiliser les terrains, les bureaux et les installations réservées aux services techniques, et leur durée varie de un an à soixante ans. Beaucoup de ces contrats de location, surtout ceux conclus avec des entités du secteur public, des municipalités et des administrations aéroportuaires, entraînent des coûts minimes pour la Société. Une option de renouvellement figure dans bon nombre de ces contrats et la Société peut s'en prévaloir tant qu'elle a besoin de l'actif pour la prestation de services de navigation aérienne. Lorsque les contrats de location de la Société comprennent une clause d'indexation, ils sont habituellement comptabilisés selon le mode linéaire en fonction d'un taux fixe ou d'une hausse du pourcentage.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

Les paiements minimaux futurs au titre des contrats de location simple, compte non tenu des coûts d'exploitation, se présentent comme suit :

| | Paielements restants – pour les exercices qui seront clos les 31 août | | | | | | Par la suite |
|-----------------------------|---|------|------|------|------|------|--------------|
| | Total | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | |
| Contrats de location simple | 84 \$ | 7 \$ | 6 \$ | 5 \$ | 6 \$ | 4 \$ | 56 \$ |

Des charges au titre des contrats de location simple de 11 \$ ont été comptabilisées par la Société dans les charges liées aux installations et à l'entretien dans l'état du résultat net pour l'exercice 2019 (9 \$ pour l'exercice 2018).

d) Lettres de crédit

Au 31 août 2019, le montant de 523 \$ (note 15c) au titre des lettres de crédit en cours était composé d'un montant de 514 \$ prélevé aux fins de la capitalisation des régimes de retraite aux fins de la solvabilité (note 13) et d'un montant de 9 \$ prélevé à d'autres fins.

17. Éventualités**a) Éventualités de nature juridique**

La Société est partie à des procédures judiciaires dans le cours normal de ses activités. La direction ne prévoit pas que l'issue de l'une ou l'autre de ces procédures aura une incidence négative importante sur la situation financière consolidée de la Société ni sur ses résultats d'exploitation consolidés.

b) Engagements d'indemnisation

La Société n'a donné aucune garantie importante hormis les engagements d'indemnisation qu'elle conclut généralement dans le cours normal des activités, tel qu'il en est fait mention ci-après. Aux termes de ces engagements d'indemnisation, la Société est tenue d'indemniser les contreparties relativement aux coûts engagés et aux pertes subies en raison de divers événements. Ces indemnités sont semblables à celles que la Société exige de la part de ses fournisseurs de services et de produits, ainsi qu'à celles exigées par d'autres sociétés du secteur de l'aviation.

Les principaux engagements d'indemnisation de la Société sont les suivants :

Prestation de services et ventes de systèmes

- i) La Société a conclu cinq ententes visant la vente et la maintenance de technologies qui prévoient l'indemnisation des contreparties pour un montant pouvant aller jusqu'à 1 000 \$ pour chaque réclamation et au total à l'égard des pertes subies par suite d'une négligence de la Société. En outre, la Société a conclu une entente visant la vente et la maintenance de technologies qui prévoit l'indemnisation de la contrepartie jusqu'à concurrence du montant maximal de la couverture d'assurance de la Société aux termes du SNA. La Société possède une assurance responsabilité civile aux termes du SNA qui couvre ces engagements d'indemnisation. Des indemnités peuvent être réclamées postérieurement à l'échéance des ententes.
- ii) La Société a conclu une convention de vente qui prévoit la fourniture d'un système de gestion des données des services de circulation aérienne civile et la prestation de services connexes, qui indemniserait le cocontractant au titre du passif cumulé de la Société dans le cadre de toute réclamation, quelle qu'elle soit, qui pourrait survenir du fait ou dans le cadre de l'entente, jusqu'à concurrence d'un montant maximal. L'assurance responsabilité de la Société couvre cet engagement d'indemnisation. Une indemnité peut être réclamée postérieurement à l'échéance de l'entente.

Autres engagements

Dans le cours normal des activités, la Société conclut des engagements d'indemnisation avec des contreparties dans le cadre d'opérations telles des ententes de services, de la prestation de services d'entretien, des ventes de systèmes, des ventes de biens, des contrats de licence, des opérations visant la location ou l'utilisation d'emplacements, des contrats d'apport de capital ainsi que des engagements d'indemnisation visant des administrateurs et des dirigeants. Aux termes de ces engagements d'indemnisation, la Société est tenue d'indemniser les contreparties pour les coûts engagés et les pertes subies en raison de divers événements tels que l'issue de litiges, la contamination de l'environnement ou des sanctions réglementaires pouvant frapper une contrepartie ou un tiers par suite d'une opération ou, dans certains cas restreints, pour les passifs découlant des actes exécutés par les indemnisés ou de leur négligence. Les modalités de ces engagements d'indemnisation varient en fonction de chaque contrat. Certains engagements d'indemnisation sont conclus pour une période illimitée et, de façon générale, ne prévoient aucune limite quant au montant maximal éventuel. De par leur nature, les engagements d'indemnisation ne permettent pas de faire une estimation raisonnable du montant global qui pourrait être exigé. La Société possède une assurance responsabilité civile qui couvre la plupart des engagements d'indemnisation mentionnés ci-dessus.

Depuis sa création, la Société n'a fait aucun paiement important aux termes d'engagements d'indemnisation et aucun montant important n'a été inscrit dans les états financiers consolidés relativement à ces engagements.

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

18. Opérations conclues avec le gouvernement du Canada

La Société a conclu avec divers ministères et organismes du gouvernement fédéral des accords prévoyant la prestation de divers services, comme des services de sécurité renforcée, la prévision et l'observation des conditions météorologiques et des services aux installations. Ces accords prévoient des modalités qui ont été négociées commercialement.

La Société a également conclu avec le ministère de la Défense nationale (le « MDN ») une convention ayant trait à l'échange de divers services comme le contrôle de l'espace aérien, les installations, l'information, les systèmes et les protocoles, pour leur bénéfice mutuel sans coûts ni charges d'importance pour l'une ou l'autre des parties.

La Société est tenue par contrat d'indemniser le gouvernement du Canada à l'égard de toute perte qu'il subirait ou qui lui serait réclamée, et qui est couverte par l'assurance responsabilité applicable à l'aviation de la Société.

19. Transactions avec des parties liées

Les parties liées de la Société comprennent les principaux dirigeants, les filiales, les coentreprises ainsi que les régimes de retraite agréés destinés aux membres du personnel.

Les soldes et les transactions entre NAV Canada et ses filiales ont été éliminés lors de la consolidation et ne sont pas mentionnés dans la présente note. Les détails des transactions qui ont eu lieu entre la Société et d'autres parties liées figurent ci-dessous.

Rémunération des principaux dirigeants

Les principaux dirigeants de la Société se composent des membres du conseil et de la haute direction. La haute direction est composée des cadres supérieurs qui relèvent directement du président et chef de la direction et des vice-présidents directeurs. La rémunération des principaux dirigeants incluse dans le résultat net de la Société pour les exercices clos les 31 août se composait de ce qui suit :

| | 2019 | 2018 |
|---|-------|-------|
| Salaires et autres avantages | 7 \$ | 7 \$ |
| Prestations définies, y compris les prestations de retraite | 3 | 2 |
| Régime incitatif à l'intention de la direction | 2 | 2 |
| Autres régimes d'avantages du personnel à long terme | 2 | 3 |
| Total de la rémunération | 14 \$ | 14 \$ |

Aucun prêt n'a été accordé aux principaux dirigeants au cours de l'exercice 2019.

Transactions avec des régimes de retraite agréés

Les transactions que la Société a conclues avec ses deux régimes de retraite agréés comportent les cotisations versées aux régimes et les lettres de crédit servant à la capitalisation des régimes de retraite aux fins de solvabilité, lesquelles sont décrites à la note 13, et un remboursement de certains frais de 10 \$ par le régime pour l'exercice 2019 (12 \$ pour l'exercice 2018).

Transactions avec les coentreprises et les entreprises associées

Comme il a été souligné à la note 10, la Société détient une participation dans Aireon. Cette participation a été classée à titre de placement dans une entreprise associée puisque la Société peut exercer une influence notable sur les activités financières et d'exploitation stratégiques d'Aireon. Les transactions que la Société a conclues avec Aireon pour l'exercice 2019 comprenaient des produits de dividendes accumulés de 12 \$ (12 \$ pour l'exercice 2018), des frais liés aux services de données de 5 \$ (néant pour l'exercice 2018) et des recouvrements de coûts de 2 \$ (3 \$ pour l'exercice 2018).

Au 31 août 2019, la Société avait des dividendes à recevoir d'Aireon de 63 \$ (46 \$ au 31 août 2018). Le reliquat de 10 \$ du crédit-relais au 31 août 2018 a été payé au cours de l'exercice 2019.

La Société a un engagement de douze ans avec Aireon visant l'achat de services de données qui a commencé en mars 2019. L'engagement total restant estimatif est de 663 \$ (510 \$ US).

La Société détient une participation de 50 % dans Searidge. Cette participation a été classée comme une coentreprise. Au 31 août 2019, la Société avait une créance à long terme de 3 \$ en cours auprès de Searidge (2 \$ au 31 août 2018). Au cours de l'exercice 2019, la Société a versé 3 \$ à Searidge pour l'achat de logiciels et de matériel informatique ainsi que pour des services-conseils (néant en 2018).

NAV CANADA**Notes afférentes aux états financiers consolidés**

Aux 31 août 2019 et 2018 et pour les exercices clos à ces dates (en millions de dollars)

20. Gestion du capital

La Société est une entreprise constituée sans capital social et, ainsi qu'il en est question à la note 1, elle ne doit pas fixer les redevances d'usage à un niveau qui soit supérieur à celui qui est nécessaire pour satisfaire à ses exigences financières présentes et futures à l'égard de la prestation des services de navigation aérienne civile. La Société considère que le capital équivaut à la somme de sa dette à long terme contractée par émission de titres, de ses résultats non distribués et du cumul des autres éléments du résultat global, ainsi que de ses comptes de report réglementaires et des soldes aux termes de certains de ses régimes d'avantages du personnel. Cette définition du capital est celle à laquelle la direction a recours, et elle peut ne pas être comparable à des mesures analogues présentées par d'autres sociétés. Le capital de la Société s'établit comme suit :

| | 31 août 2019 | 31 août 2018 |
|--|--------------|--------------|
| Obligations et billets à payer (note 14) | 1 468 \$ | 1 494 \$ |
| Capitaux propres | | |
| Résultats non distribués | 28 | 28 |
| Comptes de report réglementaires | | |
| Soldes débiteurs (note 7) | (2 087) | (954) |
| Soldes créditeurs (note 7) | 376 | 394 |
| Avantages du personnel (note 13) | | |
| Passif (actif) du régime d'ILD | 3 | (2) |
| Passif au titre des avantages liés aux régimes de retraite capitalisés | 1 813 | 707 |
| Passif au titre des congés de maladie cumulatifs | 17 | 18 |
| Total du capital | 1 618 \$ | 1 685 \$ |

En plus d'assurer un suivi de son capital, selon la définition de celui-ci qui est donnée plus haut, la Société prend également en considération, aux fins de la gestion de la suffisance du capital, des risques éventuels connus et des obligations, notamment les décisions en matière d'établissement de taux prises par le conseil.

Les principaux objectifs de la Société lorsqu'elle procède à la gestion du capital sont les suivants :

- i) préserver la capacité de la Société à poursuivre son exploitation;
- ii) fournir des fonds pour l'acquisition continue des systèmes et des équipements nécessaires à la mise en œuvre et au maintien d'une plateforme technologique moderne et efficace pour le SNA;
- iii) assurer le financement des fonds de réserve et satisfaire les besoins en matière de liquidités et de fonds de roulement;
- iv) assurer le financement des exigences réglementaires comme le financement des cotisations au titre des régimes de retraite à prestations définies;
- v) maintenir les cotes de crédit de la Société afin de faciliter l'accès aux marchés financiers à des taux d'intérêt concurrentiels;
- vi) réduire les charges d'intérêts engagées par la Société sous réserve de l'application de mesures appropriées d'atténuation des risques.

Puisque la Société n'a pas de capital social, elle atteint ces objectifs en appliquant une méthode qui permet de déterminer le moment et le niveau appropriés des recouvrements de coûts au moyen de l'établissement des taux des redevances d'usage ainsi que le niveau approprié de la dette et des facilités de crédit consenties. Cette méthode inclut le processus de budgétisation des dépenses d'investissement et des dépenses d'exploitation de la Société et tient compte de la situation générale de l'économie et des marchés financiers. Le conseil approuve le niveau de la dette et des facilités de crédit consenties. La Société n'est pas soumise à des exigences concernant son capital imposées par des tiers.

La Société n'a apporté aucun changement à sa méthode de gestion du capital au cours de l'exercice clos le 31 août 2019.

21. Événements postérieurs à la date de clôture

Le 13 septembre 2019, l'Association internationale du transport aérien (l'« IATA ») a interjeté appel au sujet des redevances d'usage révisées auprès de l'Office des transports du Canada, alléguant que la Société n'aurait pas respecté son obligation d'aviser ainsi que deux des paramètres obligatoires de la Loi sur les SNA en matière d'établissement des redevances. La Société est en désaccord avec l'interjection d'appel de l'IATA. Le 17 octobre 2019, la Société et l'IATA ont entrepris une médiation, mais elles n'ont pas réussi à s'entendre sur la question. La Société entend se défendre vigoureusement dans le cadre de l'appel. Il n'est pas possible à l'heure actuelle de présager l'issue de la procédure en cours.



POUR EN SAVOIR DAVANTAGE

En tant que fournisseur de services de navigation aérienne du Canada, NAV CANADA va toujours plus loin, d'où son succès.

Jour après jour, ses employés se surpassent afin de respecter son engagement à collaborer avec les parties prenantes pour réaliser des gains d'efficacité, contribuer à réduire l'empreinte environnementale de l'industrie et faire du bien dans les collectivités où ils travaillent et habitent.

Pour en savoir davantage sur les réalisations de NAV CANADA dans ces domaines, consultez le rapport *Faits saillants sur la responsabilité sociale d'entreprise 2019*. On y présente les meilleures contributions, tant à l'échelle locale que mondiale, d'une entreprise désireuse de demeurer un chef de file en matière de sécurité, d'efficacité et de durabilité du transport aérien.

Renseignements :

Communications – NAV CANADA
77, rue Metcalfe, Ottawa (Ontario) Canada K1P 5L6

1-800-876-4693

navcanada.ca



Au service d'un
monde en mouvement
navcanada.ca