



Au service d'un  
monde en mouvement  
Serving a world in motion  
navcanada.ca

Affiché 2019/06/04

## DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

JUIN 2019

### GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* de juin 2019 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, ch. 20 (la « Loi sur les SNA »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres concernant les redevances énoncés à l'article 35 de la Loi.

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

Le présent document contient ce qui suit : 1) un aperçu général de NAV CANADA, 2) des perspectives sur le trafic, 3) les montants à recouvrer, 4) une analyse des tarifs de redevances, 5) le compte de stabilisation des tarifs, 6) une justification de la proposition liée aux paramètres concernant les redevances et 7) de l'information concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

**Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 6 août 2019.**

## 1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA

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

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

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

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

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

## 2. PERSPECTIVES SUR LE TRAFIC

Les sources d'information principales utilisées dans l'élaboration des perspectives sur le trafic sont les horaires des compagnies aériennes, qui sont présentés dans l'*Official Airline Guide*, une analyse chronologique de l'historique des unités de redevances applicables à différentes redevances, des prévisions d'indicateurs macroéconomiques, et des prévisions concernant le trafic de passagers et (ou) les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'IATA, de la FAA et d'Eurocontrol. Les prévisions pour l'exercice 2018-2019 montrent les résultats réels jusqu'en février et une estimation pour le reste de l'exercice. L'exercice de NAV CANADA s'étend du 1<sup>er</sup> septembre au 31 août. Le budget préliminaire pour 2019-2020 se fonde sur la croissance prévue des volumes de trafic par rapport à l'exercice 2018-2019.

Le tableau suivant montre les hypothèses sur la circulation aérienne de la Société. Dans l'ensemble, la croissance prévue du trafic sur douze mois pour les exercices 2018-2019 et 2019-2020 est de 2,4 % et de 3,5 % respectivement.

	<b>Prévisions</b>	<b>Budget préliminaire</b>
<b>Redevances</b>	<b>Exercice 2018-2019</b>	<b>Exercice 2019-2020</b>
Services terminaux	2,0 %	3,7 %
En route	1,2 %	3,9 %
Survols	3,2 %	3,2 %
Atlantique Nord (NAT)	5,7 %	4,8 %
Communications internationales	4,8 %	3,9 %
Quotidiennes	2,0 %	2,0 %
<b>Pondérées</b>	<b>2,4 %</b>	<b>3,5 %</b>

### 3. MONTANTS À RECOUVRER

#### Montants à recouvrer des clients pour l'exercice 2019-2020

Le budget préliminaire pour l'exercice 2019-2020 prévoit des coûts totaux s'élevant à 1 552,2 millions de dollars. Les coûts à recouvrer des redevances SNA sont inférieurs à ce montant puisque d'autres recettes doivent être prises en compte, conformément aux exigences établies dans la Loi sur les SNA. La Société s'attend à ce que les ventes de technologies, le CENTRE NAV et d'autres sources génèrent des recettes de 39,6 millions de dollars pour l'exercice 2019-2020.

Le tableau suivant indique les montants précis à recouvrer au cours de l'exercice 2019-2020, selon le budget préliminaire.

Coûts	Millions de dollars
Dépenses de fonctionnement :	
Salaires, avantages sociaux et indemnités	1070,7
Autres dépenses de fonctionnement (moins : Surveillance satellitaire)	274,2
Surveillance satellitaire	38,1
Dépréciation et amortissement	163,1
	<u>1546,1</u>
Autres dépenses	104,4
Report d'impôt obligatoire en excluant le compte de stabilisation des tarifs	(98,3)
Total des coûts à recouvrer pour l'exercice 2019-2020	<u><u>1552,2 (A)</u></u>
Autres recettes	39,6
Augmentation du solde cible du compte de stabilisation des tarifs	(6,6)
Déficit prévu du compte de stabilisation des tarifs de 2019	(9,4)
	<u>23,6 (B)</u>
<b>Coûts nets à recouvrer</b>	<u><u><b>1528,6 (A-B)</b></u></u>

Pour l'exercice 2019-2020, la Société propose une augmentation des redevances couvrant seulement les frais de services de données de surveillance ADS-B satellitaire assurée par un tiers. Cette hausse ne vise pas à combler les autres écarts budgétaires qui seraient créés aux tarifs actuels pendant l'exercice.

En ce qui concerne les redevances entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019 (pour l'exercice 2019-2020), les propositions de tarifs de la Société entraîneront une baisse du solde prévu du compte de stabilisation des tarifs, qui passera de 100,4 millions de dollars à la fin de l'exercice 2018-2019 à environ 66,9 millions de dollars à la fin de l'exercice 2019-2020. Cette baisse prévue du solde de fin d'exercice du compte compensera la hausse prévue des dépenses de fonctionnement non liées à la surveillance ADS-B satellitaire au cours de l'exercice 2019-2020.

Au lieu du recouvrement intégral du montant de 1 528,6 millions de dollars figurant dans le tableau ci-dessus, la Société prévoit récupérer en 2019-2020 des sommes équivalentes aux recettes qui seraient générées par les volumes de trafic prévus pour cette période aux tarifs de base de 2018-2019 (1 439,6 millions de dollars), en plus des frais de surveillance ADS-B satellitaire assurée par un tiers.

#### Frais de surveillance par satellite

En 2019-2020, la Société recouvrera les montants liés aux frais de surveillance ADS-B satellitaire assurée par un tiers grâce à des hausses de redevances. La révision de ces redevances se fera en deux temps. Les redevances pour la surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien intérieur entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019 tandis que celles pour la surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien océanique entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les montants totaux à recouvrer en 2019-2020 pour la surveillance ADS-B satellitaire sont indiqués dans ce tableau :

Frais de surveillance par satellite pour 2019-2020		Millions de dollars
Intérieure	12 mois commençant le 1 <sup>er</sup> sept. 2019	11,9
Océanique	8 mois commençant le 1 <sup>er</sup> janv. 2020	26,2
Total des fais à recouvrer pour 2019-2020		<u>38,1</u>

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

Comme il est indiqué à la section 3, pour atteindre le seuil de rentabilité, la Société doit rajuster ses tarifs de base afin de recouvrer, en 2019-2020, le montant de 1 528,6 millions de dollars prévu dans le budget préliminaire.

Or, comme il est précisé à la section 3, à la lumière de l'analyse de ses obligations financières courantes et futures, la Société a décidé d'augmenter ses tarifs seulement pour recouvrer les frais supplémentaires de 38,1 millions de dollars associés à la surveillance ADS-B satellitaire. La hausse prévue de 50,9 millions de dollars de l'ensemble des autres coûts en 2019-2020 sera absorbée par des réductions du compte de stabilisation des tarifs.

### **4.1. Calcul des tarifs de base pour 2019-2020**

La détermination des changements de tarifs requis pour l'exercice 2019-2020 repose sur une comparaison des recettes prévues et des montants à recouvrer.

Le montant à recouvrer par chacun des services est déterminé par l'allocation des coûts à chaque service, c'est-à-dire les services terminaux, les services en route, les services NAT et les communications internationales. La méthode de répartition des coûts de la Société a été établie en 1997, et la répartition des coûts est effectuée tous les ans.

La Société a calculé le montant prévu des coûts à recouvrer par service pour 2019-2020; ces coûts se chiffrent à 1 439,6 millions de dollars, plus les frais de surveillance ADS-B satellitaire.

#### 4.2. Modifications proposées aux redevances

La Société propose des modifications aux redevances liées au recouvrement des frais de surveillance ADS-B satellitaire. Ces redevances seront mises en œuvre en deux temps.

Les frais de surveillance satellitaire dans l'espace aérien intérieur seront intégrés à la base de coûts des services en route existante et seront recouverts au moyen des redevances en route à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2019. Les frais de surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien océanique seront quant à eux intégrés à la base de coûts NAT et recouverts au moyen des redevances NAT à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2020.

Le tableau suivant montre le calcul des révisions tarifaires proposées entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019 pour chaque service :

Exercice		Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
2019-2020	Coûts à recouvrer	637 581 066 \$	752 601 900 \$	37 428 557 \$	11 948 347 \$	1 439 559 870 \$
	Répartition des coûts ->	44,29 %	52,28 %	2,60 %	0,83 %	100,00 %
	Ajout – Frais de surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien intérieur		11 944 305 \$			11 944 305 \$
	<b>Coûts révisés à recouvrer</b>	<b>637 581 066 \$</b>	<b>764 546 205 \$</b>	<b>37 428 557 \$</b>	<b>11 948 347 \$</b>	<b>1 451 504 175 \$</b>
2019-2020	Recettes totales aux tarifs de base existants	637 639 170 \$	749 677 421 \$	41 074 002 \$	11 169 277 \$	1 439 559 870 \$
	Surplus (manque à gagner)	(58 104) \$	14 868 784 \$	(3 645 445) \$	779 070 \$	11 944 305 \$
	<b>Modifications requise aux tarifs – 1<sup>er</sup> sept. 2019</b>	<b>0,0 %</b>	<b>2,0 %</b>	<b>-8,9 %</b>	<b>7,0 %</b>	<b>0,8 %</b>
	<b>Redevances intérieures fixes</b>	<b>0,3 %</b>				

Pour l'exercice 2019-2020, les frais de surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien océanique à recouvrer se chiffrent à 26,2 millions de dollars. Aux fins de la présente analyse des redevances, le précédent calcul annuel des tarifs au 1<sup>er</sup> septembre est répété, mais les frais de l'ADS-B satellitaire dans l'espace aérien océanique ont été ajoutés. Cette dépense sur 8 mois a été majorée à 39,3 millions de dollars pour couvrir une période de 12 mois et faciliter le calcul des taux; il faut toutefois noter que, puisque l'autre révision tarifaire entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020, le recouvrement des coûts s'effectuera sur une période de 8 mois seulement (de janvier à août 2020).

Les redevances révisées entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 sont calculées pour chaque service dans le tableau ci-dessous. Notons que les écarts en pourcentage indiqués montrent la variation par rapport aux tarifs de bases existants, et non aux tarifs proposés pour le 1<sup>er</sup> septembre figurant dans le tableau précédent.

Exercice		Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
2019-2020	Coûts à recouvrer	637 581 066 \$	752 601 900 \$	37 428 557 \$	11 948 347 \$	1 439 559 870 \$
	Répartition des coûts ->	44,29 %	52,28 %	2,60 %	0,83 %	100,00 %
	Ajout – Frais de surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien intérieur		11 944 305 \$			11 944 305 \$
	<b>Coûts à recouvrer (y compris l'ADS-B satellitaire dans l'espace aérien intérieur)</b>	<b>637 581 066 \$</b>	<b>764 546 205 \$</b>	<b>37 428 557 \$</b>	<b>11 948 347 \$</b>	<b>1 451 504 175 \$</b>
	Ajout – Frais de surveillance ADS-B satellitaire dans l'espace aérien océanique – Majorés pour 12 mois			39 289 014 \$		39 289 014 \$
	<b>Coûts à recouvrer (y compris l'ADS-B satellitaire dans l'espace aérien intérieur)</b>	<b>637 581 066 \$</b>	<b>764 546 205 \$</b>	<b>76 717 570 \$</b>	<b>11 948 347 \$</b>	<b>1 490 793 189 \$</b>
2019-2020	Recettes totales aux tarifs de base existants	637 639 170 \$	749 677 421 \$	41 074 002 \$	11 169 277 \$	1 439 559 870 \$
	Surplus (manque à gagner)	(58 104) \$	14 868 784 \$	35 643 568 \$	779 070 \$	51 233 319 \$
	<b>Modification requise aux tarifs</b>	<b>0,0 %</b>	<b>2,0 %</b>	<b>86,8 %</b>	<b>7,0 %</b>	<b>3,6 %</b>
	<b>Redevances intérieures fixes</b>	<b>0,3 %</b>				

## Révisions de tarifs proposées

### Modifications proposées aux redevances océaniques

Les calculs pour les options de révision des redevances NAT proposées sont présentés dans les tableaux ci-dessous. Ces calculs utilisent des valeurs prévues en 2019-2020 pour les unités de redevance océanique, en fonction de méthodes reposant sur la masse des aéronefs et la distance parcourue. Ces valeurs ont été établies à l'aide de la méthode suivante :

- L'activité aérienne dans la FIR/CTA océanique de Gander a été analysée de mars 2018 à février 2019.
- Les distances parcourues dans la FIR/CTA océanique de Gander sont consignées dans le système de traitement des données de vol de la Société.
- La masse des aéronefs pour chaque vol a été déterminée à partir des masses actuellement utilisées pour la facturation des redevances en route dans l'espace aérien intérieur (y compris les survols) applicables aux vols qui traversent la FIR/CTA océanique de Gander.
- Les unités de redevance pour la masse/distance, ainsi que les unités de redevance pour les kilomètres parcourus, qui découlent de la période d'analyse ont été inscrites à l'exercice budgétaire 2019-2020 selon le ratio entre le nombre de vols prévus pour l'exercice (établi à l'aide de notre méthode de prévision traditionnelle) et le nombre réel de vols pendant la période d'analyse.

Les calculs de taux unitaires pour les trois différentes options de redevances sont présentés dans les tableaux ci-dessous.

Option 1 : taux unitaire de redevance pour la masse et la distance

		Coûts NAT annualisés	Unités de redevance	Tarif proposé (par unité de redevance)
<b>Option 1</b>	Masse et distance	76 717 570 \$	10 762 872 778	0,00713 \$

Option 2 : distance seulement

		Coûts NAT annualisés	Distance totale en km (espace aérien océanique de Gander)	Tarif proposé (par km)
<b>Option 2</b>	Distance	76 717 570 \$	696 974 692	0,11007 \$

Option 3 : taux fixe par vol

		Coûts NAT annualisés	Nombre de vols	Tarif proposé (par vol)
<b>Option 3</b>	Taux fixe par vol	76 717 570 \$	494 851	155,03 \$

**Détermination de la masse des aéronefs et de la distance parcourue pour l'option 1 (masse et distance) et l'option 2 (distance)**

Si la Société choisit l'option 1 d'établissement des redevances NAT, la masse des aéronefs et la distance parcourue aux fins de la facturation seront déterminées conformément aux pratiques en vigueur pour les redevances en route de l'espace aérien intérieur. Ces pratiques sont décrites ci-dessous. Si la Société va de l'avant avec l'option 1 ou 2 d'établissement des redevances NAT, la méthode de calcul de la distance présentée ci-dessous s'appliquera.

**Détermination de la masse des aéronefs*****OPTION 1 : MASSE MOYENNE PAR TYPE D'AÉRONEF DE LA FLOTTE DE L'EXPLOITANT***

La moyenne de la masse maximale autorisée au décollage est établie d'après la masse maximale autorisée au décollage de tous les aéronefs du même type, selon les relevés à jour d'information sur la flotte fournis par l'exploitant. Ces moyennes sont utilisées dans le calcul, suivant le type d'aéronef, des redevances applicables aux vols effectués



par le client. La masse indiquée dans le relevé d'information sur la flotte est exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

### **OPTION 2 : MASSE SPÉCIFIQUE DE CHAQUE AÉRONEF**

La masse d'un aéronef est définie comme étant la masse maximale autorisée au décollage de cet aéronef précis indiquée dans le relevé d'information sur la flotte et exprimée en tonnes métriques arrondies à la première décimale.

En vertu de cette option, l'exploitant doit non seulement fournir des relevés d'information sur la flotte, mais aussi inclure le bon numéro d'immatriculation de l'aéronef dans chaque plan de vol.

### **COMMUNICATION DE RENSEIGNEMENTS**

Le relevé d'information sur la flotte est nécessaire pour déterminer la masse de l'aéronef dans le calcul de la redevance facturée pour chaque vol par NAV CANADA. À défaut d'obtenir un relevé à jour, NAV CANADA calcule la redevance applicable au vol en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type.

Dans le cadre de l'option de masse spécifique, si l'aéronef utilisé ne fait pas partie des relevés à jour d'information sur la flotte fournis à NAV CANADA ou que le bon numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas indiqué dans le plan de vol, NAV CANADA calcule la redevance applicable au vol en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type du transporteur concerné. Si le transporteur n'a pas d'autres aéronefs du même type dans son relevé d'information sur la flotte, la redevance applicable au vol est calculée en fonction de la masse maximale autorisée au décollage la plus élevée publiée pour un aéronef du même type.

Dans le relevé d'information sur la flotte, l'exploitant note les marques d'immatriculation et la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. NAV CANADA envoie périodiquement aux clients des demandes de mise à jour des relevés d'information sur la flotte. Les clients doivent toutefois soumettre un relevé mis à jour chaque fois que la flotte est modifiée.

### **Détermination de la distance**

La distance des vols qui entrent dans l'espace aérien océanique sous contrôle canadien (c.-à-d. la FIR/CTA océanique de Gander) ou le quittent correspondra à la distance orthodromique entre le point d'entrée et le point de sortie de l'aéronef pour cet espace aérien. Dans le cas des vols qui entrent dans l'espace aérien et le quittent à plusieurs reprises, la distance représente la somme des distances orthodromiques de chaque étape de vol dans l'espace aérien. Cette méthode est conforme aux pratiques en

vigueur pour les redevances en route existantes (y compris les survols) dans l'espace aérien intérieur sous contrôle canadien.

### Résumé des révisions proposées des tarifs

Le tableau suivant établit et compare les tarifs existants et les révisions proposées des tarifs de base pour le 1<sup>er</sup> septembre 2019 et le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les trois options d'établissement de la redevance NAT y sont présentées.

	À compter du 1 <sup>er</sup> septembre 2019			À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2020					
	Tarifs proposés 2019-2020			Option NAT 1		Option NAT 2		Option NAT 3	
	Tarifs actuels (2018-2019)	Tarifs de base proposés	% de changement aux tarifs de base existants	Tarifs de base proposés	% de changement aux tarifs de base existants	Tarifs de base proposés	% de changement aux tarifs de base existants	Tarifs de base proposés	% de changement aux tarifs de base existants
<b>Redevances en fonction du mouvement</b>									
Services terminaux	24,36 \$	24,36 \$	0,0%	24,36 \$	0,0%	24,36 \$	0,0%	24,36 \$	0,0%
En route	0,02949 \$	0,03008 \$	2,0%	0,03008 \$	2,0%	0,03008 \$	2,0%	0,03008 \$	2,0%
NAT	83,00 \$	75,61 \$	-8,9%	0,00713 \$	86,8%	0,11007 \$	86,8%	155,03 \$	86,8%
Comm. int.									
par liaison de données	18,68 \$	19,99 \$	7,0%	19,99 \$	7,0%	19,99 \$	7,0%	19,99 \$	7,0%
vocales	49,66 \$	53,14 \$	7,0%	53,14 \$	7,0%	53,14 \$	7,0%	53,14 \$	7,0%
<b>Redevances en fonction de l'aéronef</b>									
<u>Redevances quotidiennes</u>									
Catégories de masse (en tonnes)									
<u>Aéronefs à hélices</u>									
Plus de 3,0 à 5,0	41,53 \$	41,65 \$	0,3%	41,65 \$	0,3%	41,65 \$	0,3%	41,65 \$	0,3%
Plus de 5,0 à 6,2	83,07 \$	83,32 \$	0,3%	83,32 \$	0,3%	83,32 \$	0,3%	83,32 \$	0,3%
Plus de 6,2 à 8,6	329,31 \$	330,30 \$	0,3%	330,30 \$	0,3%	330,30 \$	0,3%	330,30 \$	0,3%
Plus de 8,6 à 12,3	764,44 \$	766,73 \$	0,3%	766,73 \$	0,3%	766,73 \$	0,3%	766,73 \$	0,3%
Plus de 12,3 à 15,0	1 139,23 \$	1 142,65 \$	0,3%	1 142,65 \$	0,3%	1 142,65 \$	0,3%	1 142,65 \$	0,3%
Plus de 15,0 à 18,0	1 368,66 \$	1 372,77 \$	0,3%	1 372,77 \$	0,3%	1 372,77 \$	0,3%	1 372,77 \$	0,3%
Plus de 18,0 à 21,4	1 845,33 \$	1 850,87 \$	0,3%	1 850,87 \$	0,3%	1 850,87 \$	0,3%	1 850,87 \$	0,3%
Plus de 21,4	2 394,18 \$	2 401,36 \$	0,3%	2 401,36 \$	0,3%	2 401,36 \$	0,3%	2 401,36 \$	0,3%
Maximum pour les hélicoptères	83,07 \$	83,32 \$	0,3%	83,32 \$	0,3%	83,32 \$	0,3%	83,32 \$	0,3%
<u>Aéronefs à réaction</u>									
Jusqu'à 3,0	157,25 \$	157,72 \$	0,3%	157,72 \$	0,3%	157,72 \$	0,3%	157,72 \$	0,3%
Plus de 3,0 à 6,2	202,73 \$	203,34 \$	0,3%	203,34 \$	0,3%	203,34 \$	0,3%	203,34 \$	0,3%
Plus de 6,2 à 7,5	329,31 \$	330,30 \$	0,3%	330,30 \$	0,3%	330,30 \$	0,3%	330,30 \$	0,3%
<u>Redevances annuelles minimales</u>									
Aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes et aéronefs à réaction	224,44 \$	225,12 \$	0,3%	225,12 \$	0,3%	225,12 \$	0,3%	225,12 \$	0,3%
<u>Redevances pour l'aviation générale</u>									
Redevances annuelles									
Moins de 2,0	67,20 \$	67,40 \$	0,3%	67,40 \$	0,3%	67,40 \$	0,3%	67,40 \$	0,3%
De 2,0 à 3,0	224,44 \$	225,12 \$	0,3%	225,12 \$	0,3%	225,12 \$	0,3%	225,12 \$	0,3%
Redevances trimestrielles									
Moins de 2,0	16,80 \$	16,85 \$	0,3%	16,85 \$	0,3%	16,85 \$	0,3%	16,85 \$	0,3%
De 2,0 à 3,0	56,11 \$	56,28 \$	0,3%	56,28 \$	0,3%	56,28 \$	0,3%	56,28 \$	0,3%
Quotidiennes – 7 principaux aéroports	9,89 \$	9,92 \$	0,3%	9,92 \$	0,3%	9,92 \$	0,3%	9,92 \$	0,3%

Il est à noter que les tarifs des redevances fixes quotidiennes, annuelles et trimestrielles, des redevances annuelles minimales et des redevances quotidiennes pour les 7 principaux aéroports sont modifiés afin de représenter 84 % du changement apporté au tarif de redevance des services terminaux et 16 % du changement apporté au tarif de redevance des services en route. Ces tarifs révisés prendront effet le 1<sup>er</sup> mars 2020, conformément au cycle de révision établi pour ces redevances.

## 5. COMPTE DE STABILISATION DES TARIFS

Les redevances sont établies en fonction des besoins financiers de la Société, qui prennent en considération les volumes de circulation aérienne estimés ainsi que les dépenses prévues. Puisque les recettes et les dépenses réelles différeront de ces prévisions, il faut une méthode pour cumuler les écarts de façon à ce qu'ils puissent être pris en compte lors du prochain établissement des redevances. Il faut également absorber les effets immédiats des facteurs imprévisibles – principalement les fluctuations des volumes de circulation aérienne dues à des événements imprévus. Nous atteignons ces objectifs grâce à un mécanisme de « stabilisation des tarifs ».

Dans l'établissement des redevances, la Société tient compte de ses obligations financières courantes et futures, notamment des facteurs suivants :

- ses besoins financiers et la variabilité de ses dépenses de fonctionnement;
- le solde actuel et prévu du compte de stabilisation des tarifs;
- le recouvrement des cotisations au régime de retraite, selon la comptabilité de caisse.

En ce qui concerne les redevances entrant en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 2019 (pour l'exercice 2019-2020), la Société propose d'abaisser le solde prévu du compte de stabilisation des tarifs pour le faire passer de 100,4 millions de dollars à la fin de l'exercice 2018-2019 à environ 66,9 millions de dollars à la fin de l'exercice 2019-2020. La Société estime que le solde prévu du compte pour 2019-2020 combiné à la réalisation d'une analyse objective de la réduction possible des dépenses de fonctionnement en cas d'événement de liquidité lui procure une marge de manœuvre suffisante pour l'exercice 2019-2020. Une telle marge de manœuvre, intégrant le solde du compte de stabilisation des tarifs, sera déterminée tous les ans au terme d'un examen et servira à établir les futures redevances.

## 6. PARAMÈTRES RÉGISSANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

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

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

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

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

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

Les propositions du Préavis en vigueur (juin 2019) présentent des options de structure pour la redevance NAT, soit la méthode reposant sur la masse, la méthode fondée sur la distance et le maintien de l'approche actuelle du taux fixe par vol. La Société a évalué les répercussions possibles de ces trois options sur la sécurité et elle juge que leur structure respecte ce paramètre concernant les redevances.

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

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

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

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

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

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

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

Les redevances reflètent la nécessité pour tous les usagers, y compris les usagers des aéronefs de plaisance et privés, de contribuer au recouvrement des coûts d'exploitation du système canadien de

navigation aérienne civile. NAV CANADA estime que les redevances ne sont ni déraisonnables ni injustifiées.

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

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

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

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

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

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

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

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les dépenses nettes d'autres recettes

déterminées selon les Normes internationales d'information financière (IFRS) et les coûts liés au respect de certaines obligations financières décrits en détail au paragraphe 35(5) de la Loi sur les SNA. Pour l'exercice 2019-2020, NAV CANADA a décidé de ne pas inclure le recouvrement des frais non liés à la surveillance ADS-B satellitaire dans la hausse des redevances. Cette décision entraînera une baisse du solde prévu du compte de stabilisation des tarifs, qui passera de 100,4 millions de dollars à la fin de l'exercice 2018-2019 à environ 66,9 millions de dollars à la fin de l'exercice 2019-2020.

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

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

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

Les redevances des services de communications internationales et la redevance des installations et services en route de l'Atlantique Nord (NAT) sont imposées par vol et ne tiennent pas compte de la masse. Les changements proposés dans l'option 1 pour l'établissement de la redevance NAT (masse et distance) tiendraient compte de la racine carrée de la masse (c.-à-d. d'une façon moins que proportionnelle). Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,8.

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

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

Les calculs de la masse sont fondés sur la masse maximale autorisée au décollage indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour obtenir de plus amples

renseignements, consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* daté du 1<sup>er</sup> septembre 2018.

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

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

Le *Guide des redevances à l'intention des clients* et les annonces de NAV CANADA sur les redevances, également disponibles sur le site Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

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

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

Par courriel : [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)  
Par télécopieur : 1-613-563-3426  
Par téléphone : 1-613-563-5588  
1-800-876-4693 (numéro sans frais pour l'Amérique du Nord)

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

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

Par télécopieur : 1-613-563-5882

**Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 6 août 2019, à la fermeture des bureaux.**

.....

**Mise en garde concernant les informations prospectives**

*Le présent document contient certains énoncés sur nos attentes pour l'avenir. Ces énoncés sont généralement caractérisés par des mots comme « anticiper », « planifier », « croire », « prévoir », « s'attendre », « estimer », « approximatif », et d'autres mots similaires, ainsi que par des verbes conjugués au futur ou au conditionnel comme « devra », « devrait » et « pourrait », ou des versions négatives qui en résultent. Parce que les énoncés prospectifs comportent des incertitudes et des risques futurs, les résultats réels peuvent différer sensiblement de ceux qui y sont exprimés ou sous-entendus. Parmi ces risques et incertitudes, mentionnons l'agitation géopolitique, les menaces d'attaques terroristes et les attaques proprement dites, les guerres, les épidémies et pandémies, les catastrophes naturelles, les phénomènes météorologiques, les préoccupations environnementales, les cyberattaques, les négociations collectives, les arbitrages, l'embauche, la formation et le maintien de l'effectif, les conditions et les tendances générales du secteur de l'aviation, les niveaux de trafic aérien, l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme solutions de rechange au transport aérien, la conjoncture économique et des marchés financiers, la capacité de percevoir les redevances auprès des clients et de réduire les dépenses de fonctionnement, le succès de l'investissement de la Société dans la surveillance satellitaire des aéronefs par l'entremise d'Aireon, les gains et les pertes sur les investissements, la fluctuation des taux d'intérêt, les modifications législatives et fiscales, des décisions défavorables ou des instances devant des autorités de réglementation ou des poursuites judiciaires. Certains de ces risques et incertitudes sont décrits sous la rubrique « Facteurs de risque » de la notice annuelle 2018 de la Société. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 4 juin 2019 et peuvent changer après cette date. Les lecteurs du présent document ne devraient pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Nous déclinons toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif inclus dans le présent document par suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou pour toute autre raison, sauf si la législation sur les valeurs mobilières l'exige.*