



Au service d'un  
monde en mouvement  
Serving a world in motion  
[navcanada.ca](http://navcanada.ca)

Affiché 2023/09/21

## DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

SEPTEMBRE 2023

### GÉNÉRALITÉS

Le présent document (Détails et principes) [le « **Document** »] fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* de septembre 2023 (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 énoncés à l'article 35 de la *Loi sur les SNA*.

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

Le Document présente les éléments suivants : 1) un aperçu général de NAV CANADA, 2) des perspectives sur les recettes liées à la circulation aérienne, 3) les montants à recouvrer, 4) une analyse des tarifs de redevances, 5) une justification de la proposition liée aux paramètres concernant les redevances, et 6) 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 des propositions présentées dans le *Préavis* doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le *Préavis*. NAV CANADA doit recevoir ces observations au plus tard le 26 novembre 2023.**

## 1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA

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

NAV CANADA est structurée de façon unique en une entreprise commerciale autonome. NAV CANADA est dirigée par un conseil d'administration (le « **Conseil** ») de quinze (15) membres composé de dix (10) administrateurs élus par les parties prenantes représentant les usagers des services de navigation aérienne, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, de quatre (4) administrateurs indépendants ainsi que du président et chef de la direction. Le Conseil supervise la gouvernance de NAV CANADA, y compris les décisions opérationnelles, technologiques, financières, stratégiques et en matière d'investissement. NAV CANADA 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* confère à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit aux aéronefs ou met à leur disposition, ainsi que l'obligation pour NAV CANADA de fournir ces services.

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

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

## 2. PERSPECTIVES SUR LES RECETTES LIÉES À LA CIRCULATION AÉRIENNE

Durant la pandémie, la méthode utilisée pour prévoir les recettes liées à la circulation aérienne a été modifiée pour tenir compte des incertitudes critiques propres à la

pandémie, notamment les conséquences épidémiologiques, les restrictions de voyage et les politiques gouvernementales. Ces incertitudes n'étant plus les principaux facteurs influant sur ces recettes, il a été possible de revenir aux approches prévisionnelles employées avant la pandémie.

Les principales sources d'information utilisées dans l'élaboration des perspectives sur les recettes liées à la circulation aérienne sont : une analyse chronologique de l'historique des unités de redevance pondérées (URP), des prévisions d'indicateurs macroéconomiques, et des prévisions concernant le trafic de passagers et les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'Association du transport aérien international (IATA), de la Federal Aviation Association (FAA) et d'EUROCONTROL, ainsi que la recherche et l'analyse sur l'industrie provenant de multiples sources comme Oxford Economics, Skift Research, Airline Weekly et les horaires à court terme des transporteurs aériens publiés dans l'Official Airline Guide du CAPA – Center for Aviation. L'exercice de NAV CANADA s'étend du 1<sup>er</sup> septembre au 31 août. Les prévisions pour l'exercice 2022-2023 montrent les résultats réels jusqu'en juillet 2023 et une estimation pour le mois d'août.

Le tableau suivant montre les hypothèses sur le trafic aérien de NAV CANADA exprimées en unités de redevance pondérées (URP). Dans l'ensemble, la croissance prévue du trafic sur douze mois, exprimée en URP totales, pour l'exercice 2023-2024 comparativement à l'exercice 2022-2023 est de 7,29 %.

<b>Redevances</b>	<b>Hausse</b>
Survol	5,81 %
Services terminaux	7,25 %
En route	9,92 %
Atlantique Nord (NAT)	4,96 %
Communications internationales	4,57 %
Quotidiennes	13,43 %
<b>URP totales</b>	<b>7,29 %</b>

### **3. MONTANTS À RECOUVRER**

Les montants que NAV CANADA recouvrera en vertu de la présente proposition de redevances révisées se répartissent en deux catégories :

- les coûts pour l'exercice 2023-2024;
- une partie du manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs.

### 3.1 Coûts pour l'exercice 2023-2024

Les coûts projetés par NAV CANADA pour l'exercice 2023-2024 sont de 1 669,7 millions de dollars, déduction faite de 23,6 millions de dollars provenant de sources de revenus non aéronautiques (ventes de technologies et autres sources). Ces coûts ont été utilisés pour calculer les tarifs de base révisés. Le tableau suivant présente le détail des montants à recouvrer, sur la base du budget de l'exercice 2023-2024.

Budget pour l'exercice 2023-2024 (en millions de dollars)			
Dépenses de fonctionnement			
	Salaires, avantages sociaux et indemnités	1 170,0 \$	
	Autres dépenses de fonctionnement	344,4 \$	
	Dépréciation et amortissement	146,6 \$	
Total des dépenses de fonctionnement			1 661,0 \$
	Autres dépenses	89,2 \$	
	Comptes de report réglementaires, sauf le compte de stabilisation des tarifs	(56,9) \$	
Total des autres dépenses et des reports réglementaires			32,3 \$
Total des dépenses			1 693,3 \$
Autres recettes			(23,6) \$
Montant requis en redevances en 2023-2024 pour recouvrer les dépenses nettes de l'exercice 2023-2024			1 669,7 \$

Le montant à recouvrer pour chacun des services est déterminé par l'allocation des coûts de chaque service, c'est-à-dire les services terminaux, les services en route, les services en route de l'Atlantique Nord (NAT) et les communications internationales. La méthode de répartition des coûts de NAV CANADA a été établie en 1997, et la répartition des coûts est effectuée tous les ans. NAV CANADA a adopté la même méthode de répartition des coûts pour les exigences de l'exercice 2023-2024 que pour les années précédentes.

Les pourcentages de répartition des coûts du budget de l'exercice 2023-2024 servent de fondement principal pour estimer la répartition des coûts entre les différents services pour l'exercice 2023-2024. Cette répartition est présentée dans le tableau suivant, qui indique les montants à recouvrer pour chaque service au moyen des redevances de services de navigation aérienne.

#### **Coûts pour l'exercice 2023-2024** **Montants à recouvrer au moyen des redevances**

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. internat.	Total
Coûts par service	750,4 M\$	820,3 M\$	86,8 M\$	12,2 M\$	1 669,7 M\$

### 3.2 Recouvrement du manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs au 31 août 2023

Les redevances sont établies en fonction des besoins financiers de la Société, qui

prennent en considération les volumes de circulation aérienne estimés, les dépenses prévues et le solde du compte de stabilisation des tarifs. 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. NAV CANADA atteint ces objectifs grâce à un mécanisme de « stabilisation des tarifs ». Si les recettes réelles dépassent les dépenses réelles, le surplus est inscrit comme crédit dans le compte de stabilisation des tarifs en vue d'être remis aux clients au moyen de redevances futures. De la même façon, lorsque les recettes réelles sont inférieures aux dépenses réelles, le manque à gagner est inscrit comme débit dans le compte de stabilisation des tarifs et il est recouvré auprès des clients au moyen de redevances futures. Au 31 août 2023, le manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs était de 346,5 millions de dollars.

Étant donné que le manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs est important et que l'impact de la pandémie sur les différentes catégories de redevances a été inégal, NAV CANADA a attribué le manque à gagner à des catégories de redevances spécifiques, de manière rétroactive, en suivant les excédents et les manques à gagner historiques liés aux coûts d'exploitation (c.-à-d. les contributions au compte de stabilisation des tarifs et les prélèvements sur ce compte) par service depuis le début de l'exercice financier 2019-2020.

**Manque à gagner/montants du compte de stabilisation des tarifs à recouvrer au total par service**

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. internat.	Total
Total	283,8 M\$	49,1 M\$	8,3 M\$	5,3 M\$	346,5 M\$

La stabilité accrue de la circulation aérienne au cours des derniers mois a conforté NAV CANADA dans sa décision de procéder à une révision des tarifs pour l'exercice 2023-2024. Conformément aux révisions de redevances antérieures, la révision proposée des tarifs de base est déterminée en fonction du budget annuel de NAV CANADA pour l'exercice se terminant le 31 août 2024. NAV CANADA adopte une approche équilibrée pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs. Le recouvrement global proposé pour l'exercice 2023-2024 est de 102,3 millions de dollars, soit 30 % du manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs, ce qui représente le recouvrement prévu au budget pour la période allant du 1<sup>er</sup> septembre au 31 décembre (avant la mise en œuvre du rajustement de tarif temporaire) en plus du recouvrement prévu à la suite du rajustement de tarif temporaire, tel qu'il est indiqué ci-dessous. Le taux de recouvrement pour l'exercice 2023-2024 tient compte de l'ampleur des incertitudes critiques qui subsistent relativement à la croissance de la circulation aérienne, comme l'indique le Préavis. Le manque à gagner qui subsiste sera recouvré au cours des quatre prochaines années. Le tableau suivant présente le recouvrement proposé du manque à gagner par service au cours de l'exercice 2023-2024, à la suite de la mise en œuvre du rajustement de tarif temporaire débutant le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

**Manque à gagner/montants du compte de stabilisation des tarifs à recouvrer au moyen d'un rajustement de tarif**  
**Exercice 2023-2024**

Exercice 2023-2024 (du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 août 2024)	56,8 M\$	9,8 M\$	1,7 M\$	1,0 M\$	69,3 M\$
-----------------------------------------------------------------	----------	---------	---------	---------	----------

#### 4. ANALYSE DES TARIFS DES REDEVANCES

Conformément à la *Loi sur les SNA*, les redevances sont fixées à un niveau qui, selon des prévisions raisonnables et prudentes, produirait des recettes suffisantes pour répondre aux besoins financiers actuels et futurs de NAV CANADA, c'est-à-dire pour recouvrer ses dépenses, déduction faite des autres recettes déterminées selon les normes internationales d'information financière, et les coûts liés au respect de certaines obligations financières, comme le décrit en détail le paragraphe 35 (5) de la *Loi sur les SNA*, et pour maintenir une réserve pour éventualités en cas d'événements imprévus.

Comme l'indique la section 3, NAV CANADA établira les redevances devant entrer en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024 en fonction des montants suivants :

- coûts pour l'exercice 2023-2024 de 1 669,7 millions de dollars (coûts totaux de 1 693,3 millions de dollars moins 23,6 millions de dollars provenant de revenus de sources non aéronautiques) et croissance moyenne des URP de 7,29 %;
- 69,3 millions de dollars pour combler partiellement le manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs au 31 août 2023, soit 346,5 millions de dollars.

Les calculs des changements aux tarifs par service sont présentés ci-dessous.

##### 4.1. Calculs des tarifs de base pour l'exercice 2023-2024

La section 2 du présent document fournit des informations sur les prévisions du trafic et la section 3.1 présente les coûts pour l'exercice 2023-2024 à recouvrer au moyen des redevances de services de navigation aérienne pour chaque service.

Pour déterminer les révisions des tarifs de base par service, on a comparé les URP et les coûts prévus par service. Le montant à recouvrer pour chacun des services est déterminé par l'allocation des coûts de chaque service, c'est-à-dire les services terminaux, les services en route, les services NAT et les communications internationales. La méthode de répartition des coûts de NAV CANADA a été établie en 1997, et la répartition des coûts est effectuée tous les ans. NAV CANADA a adopté la même méthode de répartition des coûts pour les exigences de l'exercice 2023-2024 que pour les années précédentes.

Le tableau suivant présente le calcul de la variation en pourcentage des tarifs, par service.

### **Calculs des tarifs de base pour l'exercice 2023-2024**

Exercice financier		Services terminaux	En route	NAT	Comm. intern.	Total
2023-2024	Coûts à recouvrer	750 363 180 \$	820 323 610 \$	86 824 400 \$	12 188 810 \$	1 669 700 000 \$
	Répartition des coûts -->	44,94 %	49,13 %	5,20 %	0,73 %	100,00 %
2023-2024	Recettes totales aux tarifs de base existants	788 964 434 \$	927 545 925 \$	110 770 648 \$	14 205 986 \$	1 841 486 993 \$
	Manque à gagner (surplus)	(38 601 254) \$	(107 222 315) \$	(23 946 248) \$	(2 017 176) \$	(171 786 993) \$
	Changement requis au tarif de base – 1 <sup>er</sup> janvier 2024	-4,89 %	-11,56 %	-21,62 %	-14,20 %	-9,33 %
	Redevances fixes		-5,96 %			

#### 4.2. Calculs des rajustements de tarif temporaires supplémentaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs

La section 3.2 a présenté les montants à recouvrer pour chaque service au cours de l'exercice 2023-2024 à titre de contribution au recouvrement du manque à gagner total cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs, estimé au 31 août 2023.

Tout comme la méthode employée pour calculer les tarifs de base, les revenus provenant de tarifs fixes doivent également être pris en compte dans le calcul du rajustement de tarif temporaire. Le tableau suivant montre le calcul du rajustement de tarif temporaire supplémentaire tel qu'il est indiqué dans le Préavis.

**Calculs des rajustements de tarif temporaires supplémentaires pour  
l'exercice 2023-2024 requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de  
stabilisation des tarifs**

Exercice financier		Services terminaux	En route	NAT	Comm. intern.	Total
2023-2024	Coûts à recouvrer	750 363 180 \$	820 323 610 \$	86 824 400 \$	12 188 810 \$	1 669 700 000 \$
	Répartition des coûts -->	44,94 %	49,13 %	5,20 %	0,73 %	100,00 %
	Manque à gagner cumulé à recouvrer dans le compte de stabilisation des tarifs	56 754 895 \$	9 821 435 \$	1 663 445 \$	1 059 641 \$	69 299 416,12 \$
	Coûts totaux à recouvrer	807 118 075 \$	830 145 045 \$	88 487 845 \$	13 248 451 \$	1 738 999 416 \$
2023-2024	Recettes totales aux tarifs de base existants	788 964 434 \$	927 545 925 \$	110 770 648 \$	14 205 986 \$	1 841 486 993 \$
	Manque à gagner (surplus) – incluant le recouvrement du manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs	18 153 641 \$	(97 400 880) \$	(22 282 803) \$	(957 535) \$	(102 487 577) \$
	Changement requis au tarif de base – 1 <sup>er</sup> janvier 2024	-4,89 %	-11,56 %	-21,62 %	-14,20 %	-9,33 %
	Redevances fixes	-5,96 %				
	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs – 1 <sup>er</sup> janvier 2024	7,19 %	1,06 %	1,50 %	7,46 %	3,76 %
	Redevances fixes	6,21 %				
	Variation du tarif net – 1 <sup>er</sup> janvier 2024	2,30 %	-10,50 %	-20,12 %	-6,74 %	-5,57 %
	Redevances fixes	0,25 %				

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

Les tableaux suivants montrent les tarifs actuels et les tarifs révisés proposés.

**Redevances en fonction du mouvement**

Redevance	Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2024	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2024	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2024*
Services terminaux	31,86 \$	30,30 \$	2,29 \$
Services en route (y compris les survols)	0,03802 \$	0,03362 \$	0,00040 \$
Services NAT	230,22 \$	180,45 \$	3,45 \$
Communications internationales			
Liaison de données	28,19 \$	24,19 \$	2,10 \$
Communications vocales	74,93 \$	64,29 \$	5,59 \$



\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

### Redevances quotidiennes

Type et catégorie de masse* des aéronefs (en tonnes métriques)	Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2024	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2024	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2024**
<b>Aéronef à hélices</b>			
Plus de 3,0 jusqu'à 5,0	54,19 \$	50,96 \$	3,37 \$
Plus de 5,0 jusqu'à 6,2	108,40 \$	101,94 \$	6,73 \$
Plus de 6,2 jusqu'à 8,6	429,72 \$	404,11 \$	26,69 \$
Plus de 8,6 jusqu'à 12,3	997,52 \$	938,07 \$	61,95 \$
Plus de 12,3 jusqu'à 15,0	1 486,59 \$	1 397,99 \$	92,32 \$
Plus de 15,0 jusqu'à 18,0	1 785,97 \$	1 679,53 \$	110,91 \$
Plus de 18,0 jusqu'à 21,4	2 407,98 \$	2 264,46 \$	149,54 \$
Plus de 21,4	3 124,17 \$	2 937,97 \$	194,01 \$
<b>Maximum pour les hélicoptères</b>	108,40 \$	101,94 \$	6,73 \$
<b>Petit aéronef à réaction</b>			
Jusqu'à 3,0	205,19 \$	192,96 \$	12,74 \$
Plus de 3,0 jusqu'à 6,2	264,55 \$	248,78 \$	16,43 \$
Plus de 6,2 jusqu'à 7,5	429,72 \$	404,11 \$	26,69 \$

\* Masse maximale autorisée au décollage.

\*\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

### Redevances annuelles\*

Catégorie de masse** des aéronefs (en tonnes métriques)	Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> mars 2024	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024****
De 0,617 jusqu'à 2,0	87,69 \$	82,46 \$	5,45 \$
Plus de 2,0 jusqu'à 3,0***	292,88 \$	275,42 \$	18,19 \$

\* Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance trimestrielle correspond à 25 % de la redevance annuelle.

- \*\* Masse maximale autorisée au décollage.
- \*\*\* Les dispositions existantes concernant les aéronefs privés utilisés exclusivement à des fins de loisirs (sans égard à la masse de l'aéronef) s'appliquent uniquement aux aéronefs à hélices. Les dispositions s'appliquant actuellement aux aéronefs réservés à l'épandage agricole aérien demeurent en vigueur, à l'exception des tarifs révisés.
- \*\*\*\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

### Redevance quotidienne à sept aéroports internationaux désignés

Catégorie d'aéronef	Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> mars 2024	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024**
Redevance quotidienne sur les aéronefs à hélices de 3,0 tonnes métriques ou moins*	12,91 \$	12,14 \$	0,80 \$

- \* Masse maximale autorisée au décollage.
- \*\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

### Redevance annuelle minimale\*

Catégorie d'aéronef	Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> mars 2024	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024***
Redevance annuelle minimale sur les aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes métriques et les aéronefs à réaction**	292,88 \$	275,42 \$	18,19 \$

- \* Applicable aux aéronefs qui ne sont pas assujettis à la redevance annuelle ou à la redevance trimestrielle. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance trimestrielle minimale correspond à 25 % de la redevance annuelle minimale.
- \*\* Cette redevance ne s'applique pas aux aéronefs réservés exclusivement à l'épandage agricole aérien, pour lesquels les dispositions existantes continuent de s'appliquer, à l'exception des tarifs révisés.
- \*\*\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

Le tableau suivant résume les révisions de tarifs proposées.

	<b>Tarifs actuels</b>	<b>Tarifs de base proposés</b>	<b>Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs*</b>
<b>Redevances en fonction du mouvement</b>	<b>Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>	<b>À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>	<b>À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>
Services terminaux	31,86 \$	30,30 \$	2,29 \$
Services en route (y compris les survols)	0,03802 \$	0,03362 \$	0,00040 \$
Services NAT	230,22 \$	180,45 \$	3,45 \$
Communications internationales			
Liaison de données	28,19 \$	24,19 \$	2,10 \$
Communications vocales	74,93 \$	64,29 \$	5,59 \$
<b>Redevances liées à l'aéronef</b>	<b>Avant le 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>	<b>À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>	<b>À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024</b>
<u>Redevances quotidiennes</u>			
Catégories de masse (en tonnes)			
Aéronefs à hélices			
Plus de 3,0 jusqu'à 5,0	54,19 \$	50,96 \$	3,37 \$
Plus de 5,0 jusqu'à 6,2	108,40 \$	101,94 \$	6,73 \$
Plus de 6,2 jusqu'à 8,6	429,72 \$	404,11 \$	26,69 \$
Plus de 8,6 jusqu'à 12,3	997,52 \$	938,07 \$	61,95 \$
Plus de 12,3 jusqu'à 15,0	1 486,59 \$	1 397,99 \$	92,32 \$
Plus de 15,0 jusqu'à 18,0	1 785,97 \$	1 679,53 \$	110,91 \$
Plus de 18,0 jusqu'à 21,4	2 407,98 \$	2 264,46 \$	149,54 \$
Plus de 21,4	3 124,17 \$	2 937,97 \$	194,01 \$
Maximum pour les hélicoptères	108,40 \$	101,94 \$	6,73 \$
Aéronefs à réaction			
Jusqu'à 3,0	205,19 \$	192,96 \$	12,74 \$
Plus de 3,0 jusqu'à 6,2	264,55 \$	248,78 \$	16,43 \$
Plus de 6,2 jusqu'à 7,5	429,72 \$	404,11 \$	26,69 \$

	Avant le 1 <sup>er</sup> mars 2024	À compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024	À compter du 1 <sup>er</sup> mars 2024
<u>Redevances annuelles minimales</u> Aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes et aéronefs à réaction	292,88 \$	275,42 \$	18,19 \$
<u>Redevances pour l'aviation générale</u>			
Redevance annuelle			
Moins de 2,0	87,69 \$	82,46 \$	5,45 \$
De 2,0 à 3,0	292,88 \$	275,42 \$	18,19 \$
Redevance trimestrielle			
Moins de 2,0	21,92 \$	20,61 \$	1,36 \$
De 2,0 à 3,0	73,22 \$	68,86 \$	4,55 \$
Redevance quotidienne – 7 principaux aéroports désignés	12,91 \$	12,14 \$	0,80 \$

\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs se poursuivront jusqu'à ce que le manque à gagner cumulatif soit entièrement comblé.

Il est à noter que les tarifs des redevances fixes (redevances quotidiennes, annuelles et trimestrielles, redevance annuelle minimale et redevance quotidienne à sept aéroports principaux désignés) sont modifiés afin de représenter 84 % du changement apporté au tarif des redevance des services terminaux et 16 % du changement apporté au tarif des redevance des services en route. Ces tarifs révisés entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> mars 2024, conformément au cycle de révision établi pour ces redevances.

## 5. PARAMÈTRES RÉGISSANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de lui permettre de recouvrer les dépenses nettes d'autres recettes déterminées selon les normes internationales d'information financière et les coûts liés au respect de certaines obligations financières décrits en détail au paragraphe 35 (5) de la *Loi sur les SNA*. NAV CANADA a fixé les redevances devant entrer en vigueur

le 1<sup>er</sup> janvier 2024 sur la base des coûts nets pour l'exercice 2023-2024, soit 1 669,7 millions de dollars, plus 69,3 millions de dollars au titre du manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs estimé au 31 août 2023.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Pour obtenir de l'information sur les redevances actuelles, consultez les annonces de NAV CANADA sur les redevances et le *Guide des redevances à l'intention des clients* qui sont aussi accessibles à [www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca).

Pour obtenir des copies du document Détails et principes, communiquez 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 avec l'industrie et les parties prenantes

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

Par téléphone : 1-613-563-5588  
1-800-876-4693 (numéro sans frais pour l'Amérique du Nord)  
711/1-866-662-6478 (téléimprimeur pour les personnes sourdes ou malentendantes)

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 de la directrice, Tarifs, systèmes et contrôles financiers

Par courriel : [Jenny.Xi@navcanada.ca](mailto:Jenny.Xi@navcanada.ca)

**Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 26 novembre 2023, avant la fermeture des bureaux.**

.....



## **Mise en garde concernant l'information prospective**

*Le présent document contient certains énoncés au sujet des attentes de NAV CANADA pour l'avenir. Ces énoncés sont généralement caractérisés par des expressions comme « anticipe », « planifie », « croit », « a l'intention de », « s'attend à », « estime », « se rapproche de », « prévoit » et d'autres expressions semblables, ainsi que par des verbes conjugués au futur ou au conditionnel comme « pourrait », « devra », « devrait » et « aurait », ou des versions négatives qui en résultent. Parce que les énoncés prospectifs comportent des incertitudes et des risques futurs, les résultats réels peuvent différer de ceux qui y sont exprimés ou sous-entendus, et ces différences peuvent être importantes. Parmi les risques et incertitudes auxquels NAV CANADA fait face, mentionnons l'agitation géopolitique, les menaces d'attaques terroristes et les attaques proprement dites, les guerres, les épidémies et les pandémies, les interventions gouvernementales ainsi que les avis aux voyageurs et restrictions qui s'y rattachent, le changement climatique et les facteurs environnementaux connexes (y compris les systèmes météorologiques et d'autres facteurs et phénomènes naturels d'origine humaine), les cyberattaques, les négociations collectives, les arbitrages, l'embauche, la formation et le maintien de l'effectif, les conditions 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, 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 expliqués sous la rubrique « Facteurs de risque » de la notice annuelle 2022 de la Société. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 15 septembre 2023 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 applicable l'exige.*