

Affiché le 22 mai 2026

DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 2026

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (Détails et principes) [le « **Document** »] fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le Préavis de redevances révisées de septembre 2026 (le « **Préavis** »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chap. 20 (la « **Loi sur les SNA** »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres énoncés dans l'article 35 de la Loi sur les SNA.

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

Le Document présente les éléments suivants : 1) de l'information contextuelle, 2) des perspectives sur le trafic, 3) les montants à recouvrer, 4) une analyse des tarifs de redevances, 5) une justification de la proposition liée aux paramètres d'établissement des 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 24 juillet 2026.

1. CONTEXTE

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. NAV CANADA est dirigée par un conseil d'administration (le « **Conseil** ») de quinze (15) membres, composé de dix (10) administrateurs élus par les parties intéressées 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 relatives à l'exploitation, à la technologie, aux investissements, aux finances et à la stratégie. 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.

Le mandat que la Loi sur les SNA confère à NAV CANADA comprend 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 principes prescrivent notamment que les redevances ne doivent pas être fixées à un niveau qui, selon des prévisions raisonnables et prudentes, produirait des recettes supérieures aux besoins financiers actuels et futurs de NAV CANADA pour la fourniture des services de navigation aérienne civile.

Le Conseil approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances et la date à laquelle celles-ci doivent prendre effet, ainsi que le budget annuel, qui fixe le niveau des coûts à recouvrer par le biais de ces redevances. Conformément à son mandat d'entreprise sans but lucratif, NAV CANADA effectue la gestion de sa situation financière sur un horizon pluriannuel, en s'appuyant sur le compte de stabilisation des tarifs et sur sa méthodologie établie de fixation des tarifs pour absorber les fluctuations et amortir les répercussions tarifaires dans le temps. Cette approche favorise le recouvrement continu des soldes des périodes antérieures et la reconstitution progressive du compte de stabilisation des tarifs, garantissant ainsi la stabilité et la résilience financières à long terme.

La pandémie de COVID-19 a eu des répercussions sans précédent sur la circulation aérienne mondiale et l'industrie de l'aviation. Compte tenu du mandat de NAV CANADA, qui consiste à fournir des services de navigation aérienne civile, la majeure partie de ses coûts est fixe. Bien qu'une augmentation des redevances ait eu

lieu au cours de cette période, celle-ci a été fixée à un niveau suffisant pour que NAV CANADA puisse respecter les clauses restrictives liées à la dette et obtenir le financement nécessaire au maintien de ses activités pendant la pandémie. La baisse importante du volume de la circulation aérienne pendant une période prolongée a entraîné un déficit important dans le compte de stabilisation des tarifs de NAV CANADA, les coûts de la Société ayant excédé ses revenus. Le recouvrement du manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs et les efforts soutenus pour réduire la dette sont importants pour renforcer la situation financière de NAV CANADA et améliorer sa résilience par rapport aux fluctuations cycliques de la circulation aérienne et à l'évolution de la conjoncture économique générale. Parallèlement, NAV CANADA s'attache à reconstituer progressivement le compte de stabilisation des tarifs pour qu'il soit en mesure d'absorber efficacement les fluctuations normales du trafic et des dépenses au fil du temps, ce qui permettra de maintenir des tarifs stables et prévisibles pour les clients.

Le contexte économique actuel reste marqué par un degré élevé d'incertitude quant aux prévisions. La situation géopolitique globale, notamment les pressions commerciales et, surtout, le conflit qui sévit actuellement au Moyen-Orient, devrait rester des facteurs clés de la fluctuation de la circulation aérienne jusqu'à la fin de l'exercice 2025-2026 et pendant l'exercice 2026-2027.

Malgré la persistance d'incertitudes majeures pouvant entraîner une détérioration de la situation, NAV CANADA doit garder une vision d'avenir et continuer à investir dans la prestation de services, la formation opérationnelle et la modernisation. Ces investissements sont essentiels pour garantir un service sûr, fiable et de grande qualité, tout en permettant de réaliser des gains d'efficacité à long terme tant pour nos clients que pour NAV CANADA.

Les rajustements de tarif proposés reflètent l'approche équilibrée adoptée par NAV CANADA pour s'acquitter de ses obligations actuelles, rétablir sa résilience financière, investir dans la sécurité et la prestation de services et soutenir le secteur en recouvrant le manque à gagner du compte de stabilisation des tarifs et en le reconstituant sur une période prolongée.

Les états financiers trimestriels et le rapport de gestion de la Société, ainsi que la notice annuelle, fournissent une information détaillée sur les recettes et les dépenses de NAV CANADA. Ces documents sont accessibles électroniquement à la section Services d'entreprise/Relations avec les investisseurs du site Web de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

2. PERSPECTIVES SUR LES RECETTES LIÉES À LA CIRCULATION AÉRIENNE

Les principales sources d'information utilisées dans l'élaboration des perspectives sur la circulation aérienne sont :

- une analyse chronologique de l'historique des unités de redevances pondérées (URP);
- des prévisions d'indicateurs macroéconomiques;

- des prévisions concernant le trafic de passagers et les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'IATA, de la FAA et d'Eurocontrol, et la recherche et l'analyse sur l'industrie provenant de multiples sources comme Oxford Economics, Skift Research, Airline Weekly;
- les données sur le trafic régulier à court terme des transporteurs aériens publiées dans l'Official Airline Guide du CAPA – Center for Aviation;
- des renseignements fournis par la clientèle pour la planification stratégique.

L'exercice de NAV CANADA s'étend du 1^{er} septembre au 31 août. Les prévisions pour l'exercice 2025-2026 montrent les résultats pour la circulation réelle jusqu'en février 2026 et une estimation pour les mois de mars à août.

Le tableau suivant présente les hypothèses sur la circulation aérienne de NAV CANADA exprimées en unités de redevance pondérées (URP). Dans l'ensemble, la croissance prévue de la circulation sur douze mois, exprimée en URP, est de -0,1 % pour l'exercice 2025-2026 et de 2,5 % pour l'exercice 2026-2027.

Catégorie de redevances	Prévisions EF 2025- 2026	Budget proposé EF 2026-2027
Survol	-0,8 %	2,4 %
Terminal	-0,9 %	2,7 %
Services en route – vols intérieurs	2,1 %	2,4 %
Services en route de l'Atlantique Nord (NAT)	-1,5 %	1,9 %
Communications internationales (comm. internat.)	-1,0 %	1,1 %
Redev. quotidiennes	5,4 %	2,7 %
URP totales	-0,1 %	2,5 %

*Le projet de budget pour l'exercice 2026-2027 doit être approuvé par le Conseil en juillet 2026.

3. MONTANTS À RECOUVRER

Les redevances sont fixées en fonction des besoins financiers de NAV CANADA, en tenant compte des volumes estimés de la circulation aérienne, des dépenses prévues et du solde du compte de stabilisation des tarifs, ainsi que des conditions d'exploitation générales. Ces conditions englobent toute une série de facteurs susceptibles d'influencer à la fois la demande et les coûts, tels que les cycles économiques, les fluctuations des prix des carburants, la dynamique du marché du travail, les contraintes liées à la chaîne d'approvisionnement et l'évolution de la situation géopolitique.

Étant donné que les recettes et les dépenses réelles peuvent s'écarter de ces prévisions, il est nécessaire de mettre en place un mécanisme structuré permettant de suivre et de gérer ces écarts au fil du temps. Pour ce faire, NAV CANADA utilise son cadre de stabilisation des tarifs, qui offre une approche systématique pour gérer

l'impact financier tant des fluctuations à court terme que de l'évolution des conditions opérationnelles.

Dans ce cadre, lorsque les recettes dépassent les dépenses, l'excédent ainsi généré est inscrit au crédit du compte de stabilisation des tarifs et est restitué aux clients sous la forme de rajustements ultérieurs des redevances. À l'inverse, lorsque les recettes sont inférieures aux dépenses, le déficit est comptabilisé en débit du compte de stabilisation des tarifs et est compensé par des rajustements ultérieurs des redevances. Cette façon de faire permet à NAV CANADA de gérer la variabilité de manière mesurée, ce qui garantit une plus grande stabilité et une meilleure prévisibilité pour les clients à long terme, tout en préservant sa résilience financière.

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

- Tarif de base – permet de recouvrer les coûts nets par catégorie de service prévus par la Société pour l'exercice 2026-2027 et d'assurer une reconstitution progressive et durable du compte de stabilisation des tarifs dans chaque catégorie de service afin d'atteindre les niveaux cibles au cours de la période de prévision allant de l'exercice 2027-2028 à l'exercice 2030-2031.
- Tarif temporaire – permet de combler le déficit cumulé lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs.

3.1 Tarif de base – Coûts pour l'exercice 2026-2027

La base de coûts de NAV CANADA pour l'exercice 2026-2027 est le fruit d'un processus budgétaire exhaustif mené dans l'ensemble des fonctions, qui tient compte des exigences opérationnelles prévues, des investissements planifiés et des mesures d'efficacité déterminées. Le budget est élaboré selon un cadre rigoureux qui comprend des prévisions détaillées, un examen et une remise en question internes, et il est soumis à l'approbation officielle du Conseil.

D'après le projet de budget, les dépenses totales pour l'exercice 2026-2027 sont estimées à 1 951 millions de dollars. Conformément à la Loi sur les SNA, 23 millions de dollars de recettes non aéronautiques (notamment les ventes de technologies et d'autres sources) ont été déduits, ce qui se traduit par un besoin de recouvrement net de 1 928 millions de dollars. Sans révision tarifaire, les recettes prévues – calculées sur la base des taux de trafic attendus et des tarifs actuels – s'élèveraient à environ 1 839 millions de dollars, pour un déficit estimé à 89 millions de dollars.

NAV CANADA a donc adopté une stratégie pluriannuelle réfléchie en matière de fixation des tarifs, en s'appuyant sur le compte de stabilisation des tarifs pour gérer l'impact financier de la variabilité à court terme résultant de la conjoncture économique, de l'évolution des schémas de circulation aérienne et des incertitudes générales qui pèsent sur le secteur. Dans le cadre de cette stratégie, une partie de l'incidence financière de ces pressions est progressivement résorbée, ce qui favorise un recouvrement plus équilibré et plus prévisible.

En conséquence, les rajustements proposés se traduisent par un déficit prévu de 52 millions de dollars dans le compte de stabilisation des tarifs au cours de l'exercice 2026-2027 au niveau des tarifs de base. Ainsi, l'excédent d'environ 33 millions de dollars en début d'exercice (excédent net de 31 millions de dollars et affectation de 2 millions de dollars provenant de l'excédent du compte de stabilisation des tarifs relativement aux tarifs de base des comm. internat. pour combler le déficit lié à la pandémie) se transformera en un déficit de clôture estimé à environ 21 millions de dollars. Cela traduit une application délibérée et proportionnée du cadre, qui concilie les besoins financiers actuels avec l'objectif de maintenir la stabilité et la prévisibilité des tarifs. S'appuyant sur les améliorations attendues en matière de trafic et sur les initiatives en cours axées sur l'efficacité, cette approche permet la reconstitution progressive du compte de stabilisation des tarifs tout en renforçant la résilience financière et en évitant des répercussions plus importantes sur les tarifs à court terme.

Les besoins nets de recouvrement qui en découlent servent de base aux révisions proposées des tarifs de base. Le tableau ci-dessous présente les montants à recouvrer par catégorie de service, pour un total de 1 876 millions de dollars, sur la base du budget de l'exercice 2026-2027 qui sera soumis à l'approbation du Conseil en juillet 2026.

Montants à recouvrer des clients pour l'exercice 2026-2027		
Budget de l'exercice 2026-2027 (en millions de dollars)		
Dépenses de fonctionnement		
Salaires, avantages sociaux et indemnités	1 409,8 \$	
Autres dépenses de fonctionnement	433,0 \$	
Dépréciation et amortissement	146,1 \$	
Total des dépenses de fonctionnement		1 988,9 \$
Autres dépenses et reports réglementaires		
Autres dépenses	65,1 \$	
Report d'impôt obligatoire en excluant le CST	(103,0) \$	
Total des autres dépenses et reports réglementaires		(37,9) \$
Total des dépenses		1 951,0 \$
Autres recettes		(23,0) \$
Total des dépenses nettes		1 928,0 \$ (A)
Recettes de l'exercice 2026-2027 aux tarifs de base existants		1 838,8 \$
Manque à gagner cumulé dans le CST aux tarifs de base existants		(89,2) \$
Manque à gagner dans le CST à recouvrer des clients en 2026-2027		(37,5) \$
Manque à gagner dans le CST à recouvrer des clients dans les périodes futures		(51,7) \$ (B)
Total à recouvrer des clients pour l'exercice 2026-2027		1 876,3 \$ (A)+(B)

Ces montants sont calculés en fonction de la répartition des coûts entre les services terminaux, les services en route (y compris les vols intérieurs en route et les survols), les services NAT et les communications internationales. La méthode de répartition des coûts de NAV CANADA, mise en place en 1997, est appliquée chaque année et reste inchangée pour l'exercice 2026-2027.

Pourcentages de répartition des coûts pour l'exercice 2026-2027

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
Pourcentage de répartition des coûts - 2026-2027	45,89 %	48,13 %	5,29 %	0,69 %	100,00 %

*Les pourcentages indiqués sont arrondis à deux décimales

Les pourcentages de répartition des coûts pour l'exercice 2026-2027 servent de base principale pour l'affectation des coûts à chaque catégorie de service. La répartition qui en résulte, indiquant les montants à recouvrer au titre des redevances de services de navigation aérienne pour chaque service, figure à la section 4 du présent document.

3.2 Tarifs temporaires – Recouvrement du manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs

Les tarifs temporaires servent à recouvrer le manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs, l'objectif étant de recouvrir la totalité du déficit d'ici la fin de l'exercice 2027-2028.

Au cours de l'exercice 2025-2026, environ 51 millions de dollars du déficit lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs devraient être recouverts au moyen des tarifs temporaires. Au cours de l'exercice 2026-2027, le déficit d'environ 98 millions de dollars en début d'exercice (déficit net de 96 millions de dollars après l'affectation de 2 millions de dollars provenant de l'excédent du compte de stabilisation des tarifs relativement aux tarifs de base des comm. internat. pour combler le déficit lié à la pandémie) se transformera en un déficit de clôture estimé à quelque 44 millions de dollars, un recouvrement de 52 millions de dollars au moyen des tarifs temporaires étant prévu pour réduire le solde à environ 44 millions de dollars d'ici la fin de l'exercice.

Le solde des comm. internat. devrait être entièrement résorbé d'ici le 31 août 2026, grâce, entre autres, aux excédents des tarifs de base. En conséquence, les tarifs temporaires applicables aux comm. internat. seront supprimés à compter du 1^{er} septembre 2026.

Par la suite, le solde restant du déficit dans le compte de stabilisation des tarifs sera limité à la catégorie des services terminaux. Aucune modification des tarifs temporaires applicables aux services terminaux n'est proposée, le recouvrement devant s'achever comme prévu au cours de l'exercice 2027-2028.

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
	<i>(en millions de dollars)</i>				
Manque à gagner lié à la pandémie dans le CST au 31 août 2026 (Nota 1)	(95,6) M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	(2,4) M\$	(98,1) M\$
Allocation du surplus dans le CST à l'exercice 2025-2026 (Note 2)	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	2,4 M\$	2,4 M\$
Manque à gagner prévu à recouvrer dans le CST grâce aux tarifs temporaires au cours de l'exercice 2026-2027	51,5 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	51,5 M\$
Recouvrement prévu du manque à gagner dans le CST au 31 août 2027	(44,1) M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	0,0 M\$	(44,1) M\$

Nota 1 : Au 1^{er} janvier 2025, le déficit lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs pour les services en route et les services NAT avait été entièrement comblé.

Nota 2 : Au 31 août 2026, les services terminaux devraient afficher un déficit de 9,2 millions de dollars dans le compte de stabilisation des tarifs pour les tarifs de base. Il n'y a donc pas de mesures de compensation à appliquer.

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.

Le calcul détaillé des changements aux tarifs par service proposés, lesquels sont expliqués à la section 3 du présent document, est présenté ci-dessous.

4.1. Calcul du rajustement des tarifs de base

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 2026-2027 à recouvrer au moyen des redevances de services de navigation aérienne. Le tableau ci-dessous présente les coûts de l'exercice 2026-2027 devant être recouverts au titre des redevances de services de navigation aérienne pour chaque service, ainsi que le calcul du rajustement des tarifs de base tel qu'il est indiqué dans le Préavis.

Calcul du rajustement des tarifs de base en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2026

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
Coûts à recouvrer pour l'exercice 2026-2027					
Coûts à recouvrer	895 416 883 \$	939 175 796 \$	103 115 409 \$	13 441 368 \$	1 951 149 455 \$
Autres recettes	(10 579 668) \$	(11 096 695) \$	(1 218 345) \$	(158 815) \$	(23 053 522) \$
Application du surplus/(manque à gagner) dans le CST	(33 305 318) \$	(15 625 570) \$	(3 745 307) \$	932 017 \$	(51 744 178) \$
Coûts révisés à recouvrer	851 531 897 \$	912 453 531 \$	98 151 757 \$	14 214 570 \$	1 876 351 755 \$
Pourcentage de répartition des coûts - 2026-2027	45,89 %	48,13 %	5,29 %	0,69 %	100,00 %
Recettes de l'exercice 2026-2027 aux tarifs de base existants	818 327 990 \$	912 453 531 \$	92 334 941 \$	15 723 642 \$	1 838 840 104 \$
Surplus/(manque à gagner)	(33 203 907) \$	0 \$	(5 816 815) \$	1 509 071 \$	(37 511 651) \$
Changement requis au tarif de base – 1er septembre 2026	4,06 %	0,00 %	6,30 %	-9,60 %	2,04 %
Redevances fixes	3,49 %				

4.2. Calcul du rajustement des tarifs temporaires

La section 3.2 a présenté les montants proposés à recouvrer pour chaque service au cours de l'exercice 2026-2027 à titre de contribution au recouvrement du manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs, ainsi que le montant de l'excédent du compte de stabilisation des tarifs pour l'exercice 2025-2026, calculé au tarif de base, qui a été utilisé pour recouvrer ce manque à gagner. Le tableau suivant montre le calcul du rajustement des tarifs temporaires tel qu'il est indiqué dans le Préavis.

Calcul du rajustement des tarifs temporaires en vigueur à compter du 1^{er} septembre 2026

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
Montant du manque à gagner cumulé dans le CST à recouvrer pour l'exercice 2026-2027	51 511 625 \$	0 \$	0 \$	0 \$	51 511 625 \$
Recouvrement du manque à gagner cumulé dans le CST au tarif temporaire existant pour l'exercice 2026-2027	51 511 625 \$	0 \$	0 \$	1 187 038 \$	52 698 663 \$
Surplus/(manque à gagner)	0 \$	0 \$	0 \$	1 187 038 \$	1 187 038 \$
Changement requis au tarif temporaire – 1er septembre 2026	0,00 %	0,00 %	0,00 %	-100,00 %	-2,25 %
Redevances fixes	0,00 %				

Dans l'ensemble, l'incidence nette des révisions aux tarifs de base et aux tarifs temporaires proposées pour chaque catégorie de redevances, avec une entrée en vigueur au 1^{er} septembre 2026, représente une augmentation moyenne de 1,92 %. Le tableau ci-dessous résume le tout.

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
Coûts totaux à recouvrer pour l'exercice 2026-2027					
Coûts révisés pour l'exercice 2026-2027	851 531 897 \$	912 453 531 \$	98 151 757 \$	14 214 570 \$	1 876 351 755 \$
Recouvrement du manque à gagner cumulé lié à la pandémie dans le CST pour l'exercice 2026-2027	51 511 625 \$	0 \$	0 \$	0 \$	51 511 625 \$
Coûts totaux à recouvrer	903 043 522 \$	912 453 531 \$	98 151 757 \$	14 214 570 \$	1 927 863 380 \$
Recettes totales aux tarifs existants (tarif de base + tarif temporaire) pour l'exercice 2026-2027					
	869 839 615 \$	912 453 531 \$	92 334 941 \$	16 910 680 \$	1 891 538 767 \$
Surplus/(manque à gagner) – incluant le recouvrement du manque à gagner dans le CST					
	(33 203 907) \$	0 \$	(5 816 815) \$	2 696 110 \$	(36 324 613) \$
Changement requis au tarif net – 1er septembre 2026	3,82 %	0,00 %	6,30 %	-15,94 %	1,92 %
Redevances fixes	3,28 %				

Comparaison entre les tarifs actuels et les tarifs révisés proposés

Les tableaux suivants montrent les tarifs actuels et ceux proposés.

Redevances en fonction du mouvement

Redevance	Tarifs de base avant le 1 ^{er} septembre 2026	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 ^{er} septembre 2026	Tarifs de base proposés à compter du 1 ^{er} septembre 2026	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 ^{er} septembre 2026*
Redevances des services terminaux	31,88 \$	2,02 \$	33,17 \$	2,02 \$
Redevances des services en route (y compris les survols)	0,03524 \$	S. O.	0,03524 \$	S. O.
NAT	183,61 \$	S. O.	195,18 \$	S. O.
Communications internationales				
Liaison de données	30,73 \$	2,32 \$	27,78 \$	S. O.
Communications vocales	81,67 \$	6,16 \$	73,83 \$	S. O.

* Les rajustements de tarifs 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 groupe de masse* des aéronefs (en tonnes métriques)	Tarifs de base avant le 1 ^{er} septembre 2026	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 ^{er} septembre 2026	Tarifs de base proposés à compter du 1 ^{er} septembre 2026	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 ^{er} septembre 2026**
Aéronef à hélices				
Plus de 3,0 à 5,0	53,58 \$	2,55 \$	55,45 \$	2,55 \$
Plus de 5,0 à 6,2	107,19 \$	5,09 \$	110,93 \$	5,09 \$
Plus de 6,2 à 8,6	424,92 \$	20,20 \$	439,75 \$	20,20 \$
Plus de 8,6 à 12,3	986,38 \$	46,89 \$	1 020,80 \$	46,89 \$
Plus de 12,3 à 15,0	1 469,99 \$	69,88 \$	1 521,29 \$	69,88 \$
Plus de 15,0 à 18,0	1 766,03 \$	83,95 \$	1 827,66 \$	83,95 \$
Plus de 18,0 à 21,4	2 381,08 \$	113,19 \$	2 464,18 \$	113,19 \$
Plus de 21,4	3 089,28 \$	146,85 \$	3 197,10 \$	146,85 \$
Maximum pour les hélicoptères	107,19 \$	5,09 \$	110,93 \$	5,09 \$
Petit aéronef à réaction				
Jusqu'à 3,0	202,90 \$	9,64 \$	209,98 \$	9,64 \$
Plus de 3,0 à 6,2	261,59 \$	12,44 \$	270,72 \$	12,44 \$
Plus de 6,2 à 7,5	424,92 \$	20,20 \$	439,75 \$	20,20 \$

* Masse maximale autorisée au décollage.

** Les rajustements de tarifs 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 cumulé soit entièrement comblé.

Redevances annuelles*

Groupe de masse** des aéronefs (en tonnes métriques)	Tarifs de base avant le 1 ^{er} mars 2027	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 ^{er} mars 2027	Tarifs de base proposés à compter du 1 ^{er} mars 2027	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 ^{er} mars 2027****
De 0,617 à 2,0	86,71 \$	4,13 \$	89,72 \$	4,13 \$
Plus de 2,0 à 3,0***	289,60 \$	13,77 \$	299,72 \$	13,77 \$

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

** Masse maximale autorisée au décollage.

*** Les dispositions 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 qui répondent à la définition de « fins de loisirs ». 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 tarifs 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 cumulé soit entièrement comblé.

Redevance quotidienne à sept aéroports internationaux désignés

Type d'aéronef	Tarifs de base avant le 1 ^{er} mars 2027	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 ^{er} mars 2027	Tarifs de base proposés à compter du 1 ^{er} mars 2027	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 ^{er} mars 2027**
Redevance quotidienne sur les aéronefs à hélices de 3,0 tonnes métriques ou moins*	12,77 \$	0,61 \$	13,22 \$	0,61 \$

* Masse maximale autorisée au décollage.

** Les rajustements de tarifs 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 cumulé soit entièrement comblé.

Redevances annuelles minimales*

Type d'aéronef	Tarifs de base avant le 1 ^{er} mars 2027	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 ^{er} mars 2027	Tarifs de base proposés à compter du 1 ^{er} mars 2027	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 ^{er} mars 2027***
Redevance annuelle minimale sur les aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes métriques et les aéronefs à réaction**	289,60 \$	13,77 \$	299,72 \$	13,77 \$

* Applicable aux aéronefs qui ne sont pas soumis à la redevance annuelle ou à la redevance trimestrielle. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, la redevance trimestrielle 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 tarifs 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 cumulé soit entièrement comblé.

Le tableau suivant résume les révisions de tarifs proposées.

	Tarifs actuels	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST*	Tarifs de base proposés	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST*
	Avant le 1 ^{er} septembre 2026	Avant le 1 ^{er} septembre 2026	À compter du 1 ^{er} septembre 2026	À compter du 1 ^{er} septembre 2026
Redevances en fonction du mouvement				
Redevances des services terminaux	31,88 \$	2,02 \$	33,17 \$	2,02 \$
Redevances des services en route (y compris les survols)	0,03524 \$	S. O.	0,03524 \$	S. O.
NAT	183,61 \$	S. O.	195,18 \$	S. O.
Communications internationales				
Liaison de données	30,73 \$	2,32 \$	27,78 \$	S. O.
Communications vocales	81,67 \$	6,16 \$	73,83 \$	S. O.
Redevances en fonction de l'aéronef				
	Avant le 1 ^{er} septembre 2026	Avant le 1 ^{er} septembre 2026	À compter du 1 ^{er} septembre 2026	À compter du 1 ^{er} septembre 2026
<u>Redevances quotidiennes</u>				
Catégories de masse (en tonnes)				
Aéronefs à hélices				
Plus de 3,0 à 5,0	53,58 \$	2,55 \$	55,45 \$	2,55 \$
Plus de 5,0 à 6,2	107,19 \$	5,09 \$	110,93 \$	5,09 \$
Plus de 6,2 à 8,6	424,92 \$	20,20 \$	439,75 \$	20,20 \$
Plus de 8,6 à 12,3	986,38 \$	46,89 \$	1 020,80 \$	46,89 \$
Plus de 12,3 à 15,0	1 469,99 \$	69,88 \$	1 521,29 \$	69,88 \$
Plus de 15,0 à 18,0	1 766,03 \$	83,95 \$	1 827,66 \$	83,95 \$
Plus de 18,0 à 21,4	2 381,08 \$	113,19 \$	2 464,18 \$	113,19 \$
Plus de 21,4	3 089,28 \$	146,85 \$	3 197,10 \$	146,85 \$
Maximum pour les hélicoptères	107,19 \$	5,09 \$	110,93 \$	5,09 \$
Aéronefs à réaction				
Jusqu'à 3,0	202,90 \$	9,64 \$	209,98 \$	9,64 \$
Plus de 3,0 à 6,2	261,59 \$	12,44 \$	270,72 \$	12,44 \$
Plus de 6,2 à 7,5	424,92 \$	20,20 \$	439,75 \$	20,20 \$
Redevances annuelles minimales				
Aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes et aéronefs à réaction	289,60 \$	13,77 \$	299,72 \$	13,77 \$
<u>Redevances pour l'aviation générale</u>				
Redevance annuelle				
Moins de 2,0	86,71 \$	4,13 \$	89,72 \$	4,13 \$
De 2,0 à 3,0	289,60 \$	13,77 \$	299,72 \$	13,77 \$
Redevance trimestrielle				
Moins de 2,0	21,68 \$	1,03 \$	22,43 \$	1,03 \$
De 2,0 à 3,0	72,40 \$	3,44 \$	74,93 \$	3,44 \$
Redevance quotidienne – 7 grands aéroports désignés				
	12,77 \$	0,61 \$	13,22 \$	0,61 \$

* Les rajustements de tarifs 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 86 % du changement apporté au

tarif des redevances des services terminaux et 14 % du changement apporté au tarif des redevances des services en route. Les changements aux tarifs des redevances annuelles, trimestrielles, annuelles minimales et quotidiennes à sept aéroports principaux désignés prendront effet le 1^{er} mars 2027, 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. NAV CANADA adopte toujours la même méthode de répartition des coûts approuvée par le ministère des Transports en 1997. Tel qu'exigé, elle est indiquée dans le document Détails et principes concernant la proposition de redevances révisées (septembre 2026). Aucune des modifications proposées ne concerne les conditions applicables aux redevances. On propose de modifier deux définitions dans le Guide des redevances à l'intention des clients de NAV CANADA, soit pour les termes « fins de loisirs » et « masse » aux fins des redevances trimestrielles sur les aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) immatriculés à l'étranger. Pour obtenir de l'information sur ces conditions, consultez le Guide des redevances à l'intention des clients, accessible à la section Redevances du site Web de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

- 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 un vol donné, les redevances de NAV CANADA, y compris les redevances révisées proposées, ne sont pas structurées de manière à compromettre la sécurité. Par exemple, tout vol d'un aéronef entre deux points (p. ex., entre Ottawa et Québec) est assujetti 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;*

Ces redevances sont fondées sur une répartition des coûts entre les services en route (qui comprennent les vols intérieurs et les survols), terminaux et NAT et les comm. internat. 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). Les redevances reflètent donc une répartition raisonnable des coûts nécessaires à la prestation de chaque service.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de lui permettre de recouvrer les dépenses nettes d'autres recettes déterminées selon les normes internationales d'information financière et les coûts liés au respect de certaines obligations financières décrits en détail au paragraphe 35 (5) de la Loi sur les SNA. NAV CANADA propose une entrée en vigueur le 1^{er} septembre 2026, afin de compenser les coûts nets de l'exercice 2026-2027 et une partie du manque à gagner lié à la pandémie cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs.

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

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

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

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

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

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

Les calculs de la masse sont fondés sur la masse maximale autorisée au décollage indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le Guide des redevances à l'intention des clients daté du 1^{er} janvier 2025.

6. 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 sur le site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca), à la section Changements aux redevances.

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, à la section Redevances.

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 : Vice-présidente adjointe ou vice-président adjoint,
Relations avec l'industrie et les parties prenantes

Par courriel : service@navcanada.ca
Par téléphone : 1-613-563-5588
1-800-876-4693 (numéro sans frais pour l'Amérique du Nord)
711/1-800-876-4693 (téléimprimeur pour les personnes sourdes et 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 : Vice-présidente adjointe ou vice-président adjoint,
Tarifs, systèmes financiers et opérations financières

Par courriel : Jenny.Xi@navcanada.ca

Remarque : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 24 juillet 2026, avant 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 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 dans la section « Facteurs de risque » de la Notice d'information annuelle 2025 de la Société. Les énoncés de nature prospective contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 20 mai 2026 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.