



## PRÉAVIS DE NOUVELLES REDEVANCES ET DE REDEVANCES RÉVISÉES À L'ÉGARD DES SERVICES

### Généralités

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre C-20 (« la Loi sur les SNA »), le document suivant donne un préavis des redevances que NAV CANADA se propose d'établir ou de réviser concernant les services de navigation aérienne (« la Proposition »). Ce préavis fait part de tous les renseignements relatifs à la Proposition en ce qui concerne ces redevances. Un document plus détaillé, contenant des renseignements supplémentaires au sujet de ladite Proposition, y compris la justification de la Proposition par rapport aux paramètres établis à l'article 35 de la Loi, peut être obtenu sur demande auprès de la société, à l'adresse indiquée dans la partie 6 du présent préavis. Les personnes intéressées à présenter leurs observations à NAV CANADA en ce qui a trait à la Proposition peuvent les faire parvenir par écrit à l'adresse indiquée dans la partie 6 du préavis.

***NAV CANADA appliquera des redevances aux catégories suivantes de services de navigation aérienne : (i) services océaniques; (ii) services terminaux, et (iii) services en route, aux survols et aux vols qui décollent d'aéroports canadiens et/ou y atterrissent.***

Le présent préavis comporte six parties :

- 1) Proposition de redevance ***océanique***
- 2) Proposition de redevances ***en route***
- 3) Proposition de redevance de ***services terminaux***
- 4) ***Exemptions de redevances***
- 5) Proposition relative aux ***modalités de paiement*** des redevances
- 6) ***Renseignements supplémentaires*** sur la proposition et la ***présentation d'observations*** à NAV CANADA

Nota : Tous les montants d'argent sont exprimés en dollars canadiens.

## 1. Redevance océanique

- NAV CANADA perçoit actuellement deux redevances océaniques – la redevance pour les installations et services en route sur l’Atlantique Nord (NAT) et la redevance pour les services de communications internationales (Comm. intl.).
- La redevance NAT concerne les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale fournit à un aéronef ou met à sa disposition au cours d’un vol dans la région d’information de vol/région de contrôle océanique de Gander (FIR/CTA). La redevance actuelle est de 71,60 \$ par vol.
- La redevance comm. intl. s’applique aux fréquences radio air-sol fournies par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale, à une ou plusieurs stations aéronautiques, à un aéronef, ou met à sa disposition, au cours d’un vol international autre qu’un vol entre le Canada et le territoire continental des États-Unis pour lui permettre d’obtenir des services de communication. La redevance actuelle est de 53,68 \$ par vol.
- ***Les redevances NAT et comm. intl. seront fusionnées en une seule redevance océanique, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997.***
- La redevance océanique s’appliquera aux services de navigation aérienne, y compris les fréquences radio air-sol pour l’obtention de services de communications, que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit à un aéronef, ou met à sa disposition, au cours d’un vol dans la FIR/CTA de Gander.
- ***La redevance océanique proposée est de 140,51 \$ par vol.***
- Lorsqu’au cours d’un vol un aéronef atterrit à un aéroport du Canada situé au nord du 60<sup>e</sup> parallèle de latitude nord ou en décolle et atterrit à un aéroport situé au Groenland ou en décolle, la redevance par vol sera égale à 40 % de la redevance océanique proposée qui serait autrement payable.
- L’application de la redevance océanique est illustrée au Supplément II.

## 2. Redevances en route

- Les services en route désignent les services de navigation aérienne autres que les services terminaux et océaniques.
- Les redevances en route s’appliquent aux vols dans l’espace aérien sous contrôle canadien (à l’exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), et qui englobent les services en route fournis ou mis à la disposition par NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministre de la Défense nationale.
- Les redevances en route seront appliquées aux vols suivants :

- survol -- vols qui traversent l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) mais qui n'atterrissent pas au Canada ou qui n'en décollent pas, et
- vols qui atterrissent au Canada et/ou en décollent -- vols entre deux aéroports canadiens ou entre un aéroport canadien et un aéroport étranger.
- Actuellement, seule la redevance de survol est perçue.
- En ce qui concerne les vols intérieurs américains survolant l'espace aérien canadien (ex. Boston - Chicago, Anchorage - Seattle), la Proposition se fonde sur l'hypothèse que de tels vols seraient assujettis à la redevance de survol pour la distance parcourue dans l'espace aérien où NAV CANADA fournit les services de navigation aérienne. Cette approche reflète l'application de la redevance américaine proposée pour les vols intérieurs canadiens survolant l'espace aérien américain (ex. Montréal - Halifax, Toronto - Vancouver) comme il est indiqué dans l'Interim Final Rule (IFR) publiée, le 20 mars 1997, dans le Federal Register des États-Unis par le Department of Transportation des États-Unis. Toutefois, l'IFR prévoit un temps de consultation pour les questions opérationnelles et d'autres questions inhérentes à la proposition des États-Unis. Il sera tenu compte dans la version définitive des redevances en route de NAV CANADA des changements qui pourraient découler de la finalisation de l'IFR.

### *Calcul des redevances*

- La redevance en route proposée pour un vol sera le taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce vol.
- Le nombre d'unités de redevance pour chaque vol sera la racine carrée de la masse de l'aéronef exprimée en tonnes multipliée par la distance en kilomètres.
- Pour les vols qui demeurent entièrement dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander), la distance est calculée sur la base de la distance orthodromique entre les aéroports de départ et d'arrivée.
- Pour les vols qui pénètrent dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) ou qui le quittent, la distance est calculée sur la base de la somme des distances orthodromiques de chaque tronçon du vol qui est fondé sur le plan de vol ou les comptes rendus de position.
- Les distances en route seront réduites afin de tenir compte des zones autour des aéroports d'arrivée et de départ conformément au paragraphe ci-après.
  - Aux aéroports où s'applique la redevance de services terminaux (voir la partie 3) :
    - si les services de contrôle particuliers d'arrivée/départ sont fournis, comme il est indiqué dans le Supplément I, la déduction est de 65 km (approximativement 35 milles marins);

- si les services de contrôle particuliers d'arrivée/départ ne sont pas fournis, la déduction pour l'aéroport est de 35 km (approximativement 20 milles marins).
- Aux aéroports où la redevance de services terminaux n'est pas applicable, aucune déduction ne s'applique.
- Aux fins de calcul des redevances, les trois méthodes suivantes peuvent être utilisées pour déterminer la masse d'un aéronef. Les deux premières sont au libre choix de l'utilisateur, la troisième est une méthode par défaut qui est applicable si l'utilisateur ne fournit pas les renseignements requis.

#### Communication des renseignements

Au moins un mois précédant le début de chaque période semestrielle, dont la première commence le 1<sup>er</sup> novembre 1997, l'exploitant de l'aéronef doit fournir à NAV CANADA un relevé de sa flotte contenant la liste de chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion d'aéronefs qui ne traverse que la FIR/CTA océanique de Gander). Le relevé de la flotte doit faire état du numéro d'immatriculation et de la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef qui est indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Dans le relevé de sa flotte, l'exploitant sera tenu de choisir l'option 1 ou 2 ci-après.

#### Options

- 1) La masse d'un aéronef désigne la masse maximale autorisée au décollage en tonnes jusqu'à la première décimale, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné. En outre, l'exploitant de l'aéronef doit inclure le numéro d'immatriculation dudit appareil dans chaque plan de vol.
  - 2) La masse d'un aéronef sera calculée comme la masse moyenne maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, des aéronefs du même type utilisés par cet exploitant, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné.
  - 3) Si le relevé n'est pas fourni à NAV CANADA au cours de la période spécifiée, ou sous l'option 1 si le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit dans le plan de vol, la masse de n'importe quel appareil utilisé par l'exploitant d'un vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) sera la masse maximale la plus élevée autorisée au décollage pour un aéronef du même type.
- ***La redevance de survol proposée sera calculée d'après un taux unitaire de 0,03263 \$ par unité de redevance, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997, augmentée par rapport au taux unitaire actuel de 0,026142 \$.***
  - ***La redevance en route proposée pour les vols au départ d'un aéroport canadien ou atterrissant à un tel aéroport sera de 0,02174 \$ par unité de redevance, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997.***

- Le taux unitaire de la redevance de survol sera plus élevé que la redevance en route applicable aux vols atterrissant au Canada ou qui en décollent étant donné que cette dernière catégorie de vols continuera d'être assujettie à la taxe de transport aérien (TTA) tandis que cette taxe sera éliminée graduellement au cours de la période de transition (jusqu'au 1<sup>er</sup> novembre 1998).
- L'application des redevances en route est illustrée au Supplément II.

### **3. Redevance de services terminaux**

- Les services terminaux sont des services de navigation aérienne fournis à un aéronef, ou mis à sa disposition, à un aéroport ou au voisinage de ce dernier, à l'exclusion des aéronefs survolant l'aéroport, tels que i) les services particuliers de contrôle d'arrivée/départ fournis par les centres de contrôle régional et les unités de contrôle terminal ou ii) les services d'aérodrome comprenant, par exemple, les services consultatifs d'aéroport et de contrôle de la circulation aérienne dispensés par une tour de contrôle
- La redevance pour les services terminaux sera perçue pour les vols en partance d'aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel, c.-à.-d. les aéroports dotés de tours de contrôle de la circulation aérienne, de stations d'information de vol (FSS) ou de stations radio d'aérodrome communautaire (CARS), que les services de navigation aérienne soient fournis par NAV CANADA ou par une personne autorisée à cet effet par le ministre de la Défense nationale, sauf pour l'aéroport situé à Portage-La Prairie, au Manitoba (désigné ci-après « Aéroports dotés d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel »). Les aéroports qui répondent actuellement à ces critères figurent dans le Supplément I.

#### *Calcul de redevance*

- La redevance de services terminaux proposée pour un départ sera le taux unitaire multiplié par le nombre d'unités de redevance pour ce départ.
- Le nombre d'unités de redevance pour chaque départ sera la masse de l'aéronef, exprimée en tonnes, portée à la puissance 0,9 (c.-à.-d. masse <sup>0,9</sup>).
- Aux fins de calcul de redevance, les trois méthodes suivantes peuvent être utilisées pour déterminer la masse d'un aéronef. Les deux premières sont au libre choix de l'exploitant de l'aéronef, la troisième est une méthode par défaut qui est applicable si l'utilisateur ne fournit pas les renseignements requis.

#### Communication des renseignements

Au moins un mois précédant le début de chaque période semestrielle, dont la première commence le 1<sup>er</sup> novembre 1997, l'exploitant de l'aéronef doit fournir à NAV CANADA un relevé de sa flotte contenant la liste de chaque aéronef appelé à être utilisé dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion d'aéronefs qui ne traversent que la FIR/CTA océanique de Gander). Le relevé de la flotte doit faire état du numéro d'immatriculation et de la masse maximale autorisée au décollage de chaque aéronef qui est indiquée dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Dans le relevé de sa flotte, l'exploitant sera tenu de choisir l'option 1 ou 2 ci-après.

### Options

- 1) La masse d'un aéronef désigne la masse maximale autorisée au décollage en tonnes jusqu'à la première décimale, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné. En outre, l'exploitant de l'aéronef doit inclure le numéro d'immatriculation dudit appareil dans chaque plan de vol.
  - 2) La masse d'un aéronef sera calculée comme la masse moyenne maximale autorisée au décollage, exprimée en tonnes jusqu'à la première décimale, des aéronefs du même type utilisés par cet exploitant, comme il est indiqué dans le relevé susmentionné.
  - 3) Si le relevé n'est pas fourni à NAV CANADA au cours de la période spécifiée, ou sous l'option 1 si le numéro d'immatriculation de l'aéronef n'est pas inscrit dans le plan de vol, la masse de n'importe quel appareil utilisé par l'exploitant d'un vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) sera la masse maximale la plus élevée autorisée au décollage pour un aéronef du même type.
- *La redevance proposée pour les services terminaux, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997, sera de 7,74 \$ par unité de redevance.*
  - L'application de la redevance de services terminaux est illustrée au Supplément II.

#### **4. Exemption des redevances**

- Certaines catégories de vols doivent être exemptées des redevances de services de navigation aérienne.
- Selon le paragraphe 32(2) de la Loi sur les SNA, les redevances de services de navigation aérienne ne seront pas imposées :
  - a) à un usager agissant en vertu d'une autorisation du ministre de la Défense nationale;
  - b) à un usager à l'égard d'un aéronef d'État d'un pays étranger, sauf si le pays étranger a été désigné autrement par un décret en conseil du Gouvernement canadien, selon le paragraphe 32(3) de la Loi sur les SNA.
- En outre, les redevances des services de navigation aérienne ne s'appliqueront pas à l'égard des vols suivants :
  - i) les vols de recherches et sauvetage effectués sous la direction du Service de recherches et sauvetage des Forces canadiennes;
  - ii) les vols effectués par un organisme de bienfaisance enregistré aux termes de la *Loi de l'impôt sur le revenu* (Canada) ou une loi étrangère équivalente dont la preuve doit être fournie à NAV CANADA;

- iii) les vols effectués par les aéronefs dont la masse maximale au décollage d'après le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat, est de 5,7 tonnes ou moins.

Il faut noter que l'exemption prévue pour les aéronefs pesant 5,7 tonnes ou moins est accordée au titre du plan de NAV CANADA d'établir des redevances pour les gros aéronefs dans la première année de la période de transition et pour les petits aéronefs dans la deuxième année.

## **5. Modalités de paiement**

Les modalités suivantes s'appliquent en ce qui concerne le paiement des redevances imposées par NAV CANADA à l'égard des services :

- Les paiements peuvent être effectués en dollars canadiens ou en dollars américains. Les dollars américains seront convertis au taux de change en vigueur pour l'achat de dollars canadiens le jour où le paiement est déposé dans un compte bancaire de NAV CANADA. Les gains ou pertes importantes seront crédités au compte du client ou débités du compte de celui-ci.
- Toutes les redevances sont dues et exigibles le 30<sup>e</sup> jour suivant la date d'émission de la facture à l'égard des redevances (la « date d'échéance »)
- Les factures seront émises chaque mois pour les vols qui ont lieu le mois précédent.
- Lorsque toute la somme due n'a pas été reçue à la date d'échéance, les intérêts commenceront à être imposés le premier jour suivant la date d'échéance.
- Les intérêts seront calculés mensuellement sur le montant impayé y compris le principal et les intérêts accrus.
- Lorsqu'un paiement est effectué sur un compte en souffrance, la période d'imposition des intérêts prendra fin le jour de réception du paiement.
- Le taux d'intérêt sera calculé sur la base d'un taux annuel de 18 pour cent.
- Conformément à l'article 55 de la Loi sur les SNA, le propriétaire et l'exploitant d'un aéronef sont solidaires du paiement des redevances imposées par NAV CANADA pour les services de navigation aérienne.
- NAV CANADA peut demander aux tribunaux de rendre une ordonnance autorisant la société à saisir et à retenir les aéronefs pour défaut de paiement des redevances au paiement en souffrance. Pour les redevances océanique et de survol qui sont perçues par la Civil Aviation Authority du Royaume-Uni (la CAA), cette administration peut saisir et retenir les aéronefs pour les factures impayées et en souffrance.



**AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE  
DESSERVIES PAR DU PERSONNEL**

<b><u>TOURS DE CONTRÔLE</u></b>	<b><u>FSS</u></b>	<b><u>CARS</u></b> <sup>2</sup>
<b><u>Atlantique</u></b>		
Gander St. John's Halifax* Moncton	Charlo Charlottetown Deer Lake Gander Fredericton Halifax Saint John St. John's St. Anthony Sydney Wabush Yarmouth	
<hr/>		
<b><u>Québec</u></b>		
Dorval* Mirabel* Québec* Sept-Îles St-Honoré* St-Hubert* St-Jean *	Gatineau* Gaspé Îles-de-la-Madeleine Iqaluit Kuujuuaq Kuujuuarapik La Grande Rivière Mont Joli Montréal Québec Roberval Rouyn Sept-Iles Val D'Or	Broughton Is Cape Dorset Clyde River Kimmirut (Lake Harbour) Pangnirtung Pond Inlet Sanikiluaq Eastmain Waskaganish Wemindji
<hr/>		
<b><u>Ontario</u></b>		
Buttonville* Hamilton London North Bay Oshawa* Ottawa* Sault Ste-Marie Sudbury AILBP, Toronto* Toronto Island* Waterloo Windsor*	Kingston London North Bay Sault Ste. Marie St. Catharines Timmins Tor/Buttonville	
<hr/>		

**AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE  
DESSERVIES PAR DU PERSONNEL**

<b><u>TOURS DE CONTRÔLE</u></b>	<b><u>FSS</u></b>	<b><u>CARS</u></b> <sup>2</sup>
<b><u>Centrale</u></b>		
Regina*	Baker Lake	Coral Harbour
Saskatoon*	Brandon	Cjoa Haven
St. Andrews*	Churchill	Igloolik
Thunder Bay*	Kenora	Pelly Bay (Town Site)
Winnipeg*	La Ronge	Pepulse Bay
	Prince Albert	Taloyoak (Spence Bay)
	Rankin Inlet	Arviat (Eskimo Point)
	Regina	Chesterfield Inlet
	Resolute Bay	Whale Cove
	Saskatoon	Grise Fiord
	Sioux Lookout	Nanisivik
	Thompson	
	Thunder Bay	
	Winnipeg Inter'l	
<hr/>		
<b><u>Ouest</u></b>		
Calgary*	Dawson Creek	Fort Liard
Aéroport international d'Edmonton*	Int'l d'Edmonton	Wrigley
Aéroport municipal d'Edmonton*	Ft. McMurray	Fort Resolution
Springbank*	Fort Nelson	Aklavik
Villeneuve	Fort Simpson	Fort McPherson
Whitehorse	Fort Smith	Paulatuk
Yellowknife	Fort St. John	Sachs Harbour
	Grande Prairie	Tuktoyaktuk
	Hay River	Delene (Ft. Franklin)
	High Level	Fort Good Hope
	Inuvik	Tulita (Fort Norman)
	Lethbridge	Cambridge Bay
	Lloydminster	Kugluktuk Coppermine
	Medecine Hat	Holman
	Norman Wells	Beaver Creek
	Peace River	Burwash
	Red Deer	Dawson
	Springbank/Calg.	Faro
	Whitecourt	Mayo
	Whitehorse	Old Crow
	Yellowknife	Teslin
		Watson Lake

**AÉROPORTS DOTÉS D'INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE  
DESSERVIES PAR DU PERSONNEL**

**TOURS DE CONTRÔLE**

**FSS**

**CARS<sup>2</sup>**

**Pacifique**

Abbotsford*	Abbotsford
Boundary Bay*	Campbell River*
Kelowna	Castlegar
Langley*	Cranbrook
Pitt Meadows*	Kamloops
Prince George	Nanaimo*
Vancouver*	Penticton
Port de Vancouver*	Port Hardy
Victoria*	Prince George
	Prince Rupert
	Smithers
	Terrace
	Port de Victoria*
	Williams Lake
	Vancouver

---

Outre les aéroports énumérés ci-dessus, NAV CANADA imposera une redevance pour les mouvements des avions civils à certains aérodromes bénéficiant des services de navigation aérienne du ministère de la Défense nationale, y compris :

Bagotville  
Cold Lake  
Comox  
Goose Bay  
Trenton

---

Nota :

1. Cette liste, préparée en février 1997, est sujette à révision avant la mise en place des redevances d'aérogare le 1<sup>er</sup> novembre 1997.
2. NAV CANADA finance les opérations des services de navigation aérienne aux aéroports dotés d'une station radio d'aérodrome (CARS) en vertu d'un contrat avec le gouvernement du Québec et ceux des Territoires du Nord-Ouest et du Yukon.

**Aux aéroports suivis d'un astérisque, les services de contrôle particuliers d'arrivée/départ sont fournis.**

## SUPPLÉMENT II

### EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA

*(Les renseignements suivants visent à aider les lecteurs à comprendre la méthode d'application des redevances proposées comme il est indiqué dans le Préavis).*

Redevance océanique (partie 1 du préavis)

À partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997, la redevance par vol sera de 140,51 \$.

Redevances en route (partie 2 du préavis)

La redevance est calculée comme suit :

$$R \times W \times D$$

R = taux unitaire

$$W = MMD^{0,5}$$

D = distance exprimée en kilomètres

Le coefficient de masse (W) est calculé en prenant la racine carrée de la masse de l'aéronef; pour une analyse plus détaillée du calcul de la masse de l'aéronef, veuillez consulter la partie 2.

Le facteur distance (D) est la distance orthodromique parcourue dans l'espace aérien canadien en kilomètres déduction faite des réductions attribuables aux services terminaux comme il est indiqué dans la partie 2.

À partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997, le taux unitaire (R) sera de 0,02174 \$ pour les vols au départ d'aéroports canadiens ou qui y atterrissent et de 0,03263 \$ pour les survols.

Redevance de services terminaux (partie 3 du préavis)

La redevance est calculée comme suit :

$$R \times W$$

R = taux unitaire

$$W = \text{coefficient de masse} = MMD^{0,9}$$

Le coefficient de masse (W) est calculé en portant la masse de l'aéronef à la puissance 0,9; pour une analyse plus détaillée du calcul de la masse, consultez la partie 3.

À partir du 1<sup>er</sup> novembre 1997, le taux unitaire (R) sera de 7,74 \$.



**EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA**

**VANCOUVER (YVR) - MONTRÉAL (YUL) (RETOUR)**

**B767**

*MASSE (MMD) = 141 TONNES*

*DISTANCE = 3 679 KM*

**REDEVANCES DE SERVICES TERMINAUX (Vancouver et Montréal) :**

*TAUX UNITAIRE (R) : 7,74 \$*

FORMULE      R   x   W  
                  7,74 x 141<sup>0,9</sup> = 7,74 x 85,9601 = 665,33 \$  
**retour (x 2) = 1 330,66 \$**

**REDEVANCE EN ROUTE:**

*TAUX UNITAIRE (R) : 0,02174 \$*

FORMULE      R   x   W   x   D  
                  0,02174 x 141<sup>0,5</sup> x (3679-130) = 916.17 \$  
**retour (x 2) = 1,832.34 \$**

**REDEVANCES TOTALES (YVR-YUL-YVR) = 3,163.00 \$**



**EXEMPLES DES REDEVANCES DE NAV CANADA**

**WINNIPEG (YWG) -HAMILTON (YHM) (RETOUR)**

**B727**

*MASSE (MMD) = 76,9 TONNES*

*DISTANCE = 1 520KM*

**REDEVANCE DE SERVICES TERMINAUX (Winnipeg et Hamilton) :**

*TAUX UNITAIRE (R) : 7,74 \$*

FORMULE

$$\begin{array}{rcll} R & \times & W & \\ 7,74 & \times & 76,9^{09} & = 7,74 \times 49,812 = 385,54 \$ \\ \text{retour (x 2)} & & & = \end{array}$$

**771,08 \$**

**REDEVANCE EN ROUTE:**

*TAUX UNITAIRE (R) : 0,02174 \$*

FORMULE

$$\begin{array}{rcll} R & \times & W & \times & D \\ 0,02174 & \times & 76,9^{0,5} & \times & (1520-130) = 264,99 \$ \\ & & & \text{retour (x 2)} & = \end{array}$$

**529,98 \$**

**REDEVANCES TOTALES (YWG-YHM-YWG)**

**=**

**1 301,06 \$**

