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

POSTED 05/21/2020

PRÉAVIS DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 2020

GÉNÉRALITÉS

Conformément à 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* »), le présent document constitue un préavis (le « **Préavis** ») de **redevances révisées que NAV CANADA propose de mettre en vigueur le 1er septembre 2020**. Un document fournissant de l'information supplémentaire sur ces propositions, y compris une justification par rapport aux paramètres concernant les redevances établis en vertu de l'article 35 de la *Loi sur les SNA*, peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter à NAV CANADA des observations sur les propositions contenues dans le présent Préavis sont invitées à les faire parvenir par écrit à la Société à l'adresse indiquée à la section 4, au plus tard le 24 juillet 2020.

NAV CANADA applique les redevances aux catégories suivantes de services de navigation aérienne (SNA) : i) services terminaux, ii) services en route, iii) services en route dans l'Atlantique Nord (NAT) et (iv) communications internationales.

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

Le présent Préavis comporte quatre sections :

(1) révisions proposées des tarifs de redevances;

(2) mise en œuvre proposée des redevances révisées proposées;

(3) modification proposée aux modalités et conditions;

(4) information supplémentaire concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

1. RÉVISIONS PROPOSÉES DES TARIFS DE REDEVANCES

1.1 Sommaire

NAV CANADA propose d'augmenter les redevances de 29,5 % en moyenne à compter du 1er septembre 2020.

En raison de la pandémie de COVID-19, NAV CANADA cherche à générer des liquidités additionnelles. Des augmentations des redevances sont proposées afin de générer les recettes supplémentaires dont NAV CANADA a besoin pour respecter la clause relative à l'endettement supplémentaire de son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale. NAV CANADA doit respecter cette clause restrictive pour obtenir du financement supplémentaire par emprunt et ainsi disposer des liquidités nécessaires. Des solutions de rechange, y compris l'aide financière du gouvernement fédéral canadien, ont été étudiées et utilisées dans la mesure du possible, mais elles ne sont pas suffisantes pour répondre aux besoins financiers de NAV CANADA et pour éviter cette augmentation. Toutes les solutions de rechange, y compris une aide gouvernementale supplémentaire, continueront d'être étudiées et utilisées afin de réduire au minimum ou d'éviter l'augmentation proposée.

NAV CANADA reconnaît que cette proposition survient à un moment où ses clients connaissent des circonstances exceptionnellement difficiles causées par la pandémie de COVID-19. Par conséquent, afin d'atténuer les répercussions financières de la présente proposition sur les clients, des mesures sont proposées ci-après pour reporter le paiement des frais supplémentaires découlant des révisions proposées.

1.2 Contexte

Lorsqu'elle établit de nouvelles redevances pour les services de navigation aérienne ou qu'elle révise les redevances existantes, la Société doit suivre les paramètres énoncés dans la *Loi sur les SNA*. Ces paramètres prescrivent, entre autres, que le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées – d'après des calculs raisonnables – découlant de l'imposition de redevances dépassent les obligations financières courantes et futures de la Société associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile. Conformément à ces paramètres, le Conseil d'administration de la Société (le « **Conseil** ») approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances, ainsi que la date à laquelle celles-ci doivent entrer en vigueur. Le Conseil approuve également le budget annuel de la Société dans les cas où les montants à recouvrer par l'intermédiaire des redevances pour l'exercice qui suit sont établis. Conformément aux règles de gestion générales et à ses activités d'organisme sans but lucratif, 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.

Entre la fin décembre 2019 et le début de 2020, un nouveau coronavirus a été confirmé dans plusieurs pays du monde, et l'Organisation mondiale de la Santé a déclaré l'état de pandémie (la « **Pandémie** ») le 11 mars 2020. La demande mondiale pour le transport aérien a pâti de cette situation et du repli économique qui en découle, et on s'attend à ce que ces conséquences négatives sans précédent se poursuivent.

NAV CANADA a connu dès la deuxième moitié de février 2020, et tout au long de son troisième trimestre, une baisse importante du nombre de mouvements d'aéronefs par rapport à la même période de l'exercice 2018-2019. Ces conséquences s'expliquent par les annulations de vols et de routes, le clouage au sol de flottes entières, la diffusion d'avis aux voyageurs et la mise en place de restrictions découlant de la Pandémie.

La baisse du nombre de mouvements d'aéronefs aura une incidence sur les recettes et les flux de trésorerie de NAV CANADA au cours de l'exercice actuel et de l'exercice suivant. Les prévisions de recettes de SNA pour l'exercice en cours s'élèvent à 909,2 millions de dollars, ce qui représente un manque à gagner de 566,6 millions de dollars (38,4 %) par rapport au budget approuvé de NAV CANADA pour 2019-2020. Les prévisions de recettes de SNA pour l'exercice commençant le 1er septembre 2020, avant de donner effet à la révision proposée des redevances, s'élèvent à 820,3 millions de dollars, ce qui représente une baisse de 9,8 % des recettes par rapport aux recettes prévues pour l'exercice en cours et un déficit de 44,4 % par rapport au budget de l'exercice en cours.

NAV CANADA a relevé cet énorme défi et continuera de le faire de façon équilibrée, grâce aux contributions de toutes les parties prenantes – fournisseurs, employés et clients. Avant de proposer cette mesure tarifaire, NAV CANADA a étudié et utilisé toutes les solutions de rechange possibles, y compris l'aide gouvernementale, et elle continuera de le faire afin de réduire au minimum ou d'éviter l'augmentation proposée. Toutefois, à ce jour, bien que le gouvernement ait apporté son soutien par le biais de programmes de subventions salariales, le niveau de soutien fourni n'élimine pas la nécessité de l'augmentation proposée des redevances.

NAV CANADA, de concert avec l'ensemble de l'industrie de l'aviation, fait face à un événement sans précédent. La Société a réagi à cette crise en prenant toutes les mesures possibles pour réduire et reporter les sorties de fonds, pour l'exercice en cours et le suivant, tout en continuant à remplir son mandat prévu par la loi, à savoir exploiter et maintenir en toute sécurité le système de navigation aérienne canadien en tant que service essentiel.

Environ 70 % des coûts de NAV CANADA sont liés à la main-d'œuvre. Compte tenu du mandat de la Société, ces coûts sont en grande partie fixes, même lorsqu'il y a des variations importantes des niveaux de trafic aérien. Néanmoins, pour l'exercice en cours, on prévoit une baisse de 130,4 millions de dollars des coûts de main-d'œuvre par rapport au budget approuvé pour 2019-2020. Ce montant comprend 68,5 millions de dollars fournis par le gouvernement fédéral du Canada par le truchement de la Subvention salariale d'urgence du Canada (**SSUC**), mais il ne comprend pas le financement provenant du Crédit d'urgence pour les grands employeurs (**CUGE**), récemment annoncé par le gouvernement fédéral, parce que ce programme n'offre pas l'aide requise selon la clause de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale. En effet, le CUGE offrirait une aide sous forme de prêt, ce qui représenterait un endettement supplémentaire selon l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale.

Des économies additionnelles de 20,9 millions de dollars sont également prévues, ce qui porte à 151,3 millions de dollars la réduction totale des coûts d'exploitation. Les dépenses d'immobilisations ont également été réduites et elles se limitent aux projets nécessaires pour assurer le fonctionnement sécuritaire du système, y compris l'infrastructure nécessaire pour appuyer son fonctionnement. L'annulation et le report des projets d'immobilisations entraîneront une réduction des dépenses de 55 millions de dollars par rapport au budget d'immobilisations de NAV CANADA approuvé pour l'exercice 2019-2020.

Les coûts d'exploitation prévus pour l'exercice 2020-2021 sont inférieurs de 149,2 millions de dollars par rapport au budget de NAV CANADA approuvé pour 2019-2020. On prévoit que les dépenses d'immobilisations s'élèveront à 110 millions de dollars, soit 5 millions de dollars de moins que pour l'exercice en cours, et qu'elles se limiteront encore aux projets liés à la sécurité et aux dépenses d'infrastructure nécessaires.

Les économies de coûts d'exploitation susmentionnées ont été réalisées grâce à un examen détaillé et exhaustif des dépenses dans l'ensemble de NAV CANADA. Parmi les nombreuses mesures prises pour réduire et reporter les dépenses, on peut mentionner les suivantes : la réduction des honoraires des membres du Conseil d'administration, la réduction progressive des salaires des gestionnaires de tous les niveaux, les reports d'augmentations salariales négociées et rétroactives pour l'ensemble du personnel syndiqué, l'élimination de la plupart des employés nommés pour une durée déterminée, la réduction permanente des effectifs par le truchement de programmes d'encouragement à la retraite anticipée, la suspension et l'élimination de divers programmes d'avantages sociaux et de ressources humaines, des réductions dans toutes les catégories de dépenses variables, l'annulation de toutes les dépenses discrétionnaires non contractuelles, la réduction temporaire des programmes de formation en contrôle de la circulation aérienne, la fermeture temporaire d'espaces aériens sélectionnés, le report de l'entretien préventif lorsque cela peut être fait sans compromettre la sécurité, et la renégociation de certaines modalités et conditions de fournisseurs sélectionnés, y compris des réductions de taux et des reports de paiement. NAV CANADA continuera de chercher toutes les occasions de réduire ses dépenses de fonctionnement et d'immobilisations.

Ce sont là les mesures de réduction des dépenses les plus draconiennes que NAV CANADA ait prises dans toute son histoire, dépassant de loin celles qui ont dû être prises pour faire face à la crise causée par les événements du 11 septembre 2001, ce qui était alors considéré comme la crise la plus grave dans l'histoire de l'industrie de l'aviation. Toutefois, on s'attend à ce que la crise actuelle ait des répercussions plus vastes et plus profondes sur l'industrie, et il est admis que la reprise prendra beaucoup plus de temps que ce qui a été le cas par suite des événements du 11 septembre 2001. On avait alors assisté à une reprise en « V », mais la plupart des observateurs estiment qu'une reprise en « U » succédera à la Pandémie, et de nombreux acteurs de l'industrie ont déclaré publiquement qu'ils s'attendent à ce que les volumes de trafic aérien ne reviennent au niveau de 2019 que d'ici 2 à 5 ans.

En dépit des mesures sans précédent prises par NAV CANADA pour réduire et reporter les dépenses et de l'engagement de la Société à continuer de chercher les occasions

de réduire davantage ses dépenses de fonctionnement et d'immobilisations, la baisse des sorties de fonds qui en résultent ne compense pas la baisse des entrées de fonds que NAV CANADA a subie en raison de la diminution du nombre de mouvements d'aéronefs. Comme il a été mentionné précédemment, cela est attribuable au fait que la majorité des coûts de NAV CANADA sont fixes malgré les grandes variations du trafic aérien et que NAV CANADA a pour mandat d'assurer la sécurité de la circulation aérienne, un service essentiel qui doit être maintenu même en période de pandémie mondiale.

Par conséquent, NAV CANADA a enregistré, à compter de février 2020, d'importantes sorties nettes de fonds mensuelles. Les sorties nettes de fonds pour l'exercice en cours sont estimées à 382,6 millions de dollars et à 487,4 millions de dollars pour 2020-2021, excluant les révisions proposées des redevances et les emprunts supplémentaires. Ces montants, qui totalisent 870 millions de dollars, dépassent les marges de crédit dont dispose NAV CANADA. La Société peut régler ce problème de liquidités en augmentant les redevances et en obtenant du financement supplémentaire par emprunt.

Pour faire en sorte que NAV CANADA ait suffisamment de liquidités pour répondre à ses besoins opérationnels, il faut un financement supplémentaire par emprunt. Même si les détails du CUGE ne sont pas encore disponibles, ce programme vise à offrir des garanties de prêt ou des mécanismes de financement par emprunt. Malgré que le CUGE soit une option, NAV CANADA a déjà un programme d'emprunt établi selon son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale et possède la capacité adéquate pour s'acquitter de ses obligations financières. Pour obtenir un financement supplémentaire par emprunt, que ce soit selon son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale ou le CUGE, la Société doit se conformer à la clause relative à l'endettement supplémentaire de son acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale, en vertu de laquelle elle doit satisfaire les exigences de la clause restrictive sur les tarifs pour les exercices 2019-2020 et 2020-2021, telles que définies à l'article 503(b) de l'acte de fiducie relatif aux billets d'obligation générale. La clause restrictive sur les tarifs est respectée si les recettes d'exploitation prévues sont suffisantes pour couvrir certains coûts prévus. Compte tenu de la baisse du volume de trafic aérien, le calcul de la clause restrictive sur les tarifs pour l'exercice 2020-2021 doit refléter une augmentation des redevances pour l'exercice 2020-2021.

La formule de la clause restrictive sur les tarifs permet à NAV CANADA d'estimer ses recettes d'exploitation pour l'exercice 2020-2021 en utilisant les volumes de trafic aérien prévus pour 2019-2020 ou 2020-2021. Dans le contexte actuel, l'utilisation des volumes de trafic aérien de 2019-2020 dans le calcul est avantageuse parce que les volumes de trafic aérien devraient être inférieurs en 2020-2021. D'après les volumes de trafic de 2019-2020, le manque à gagner lié à la clause pour l'exercice 2020-2021 s'élève à 242 millions de dollars. Ce manque à gagner doit être compensé par l'augmentation des redevances. Par conséquent, cette proposition vise à augmenter les redevances afin de générer des recettes supplémentaires de 242 millions de dollars au cours de l'exercice 2020-2021.

Comme NAV CANADA cherchait des solutions de rechange à l'augmentation des redevances, et conformément à ses ententes d'obligation non garantie, la Société a demandé au gouvernement fédéral canadien une aide financière d'un montant

équivalent à ce manque à gagner. Toutefois, à ce jour, bien que le gouvernement ait apporté son soutien par le biais de programmes de subventions salariales, ce niveau de soutien n'élimine pas la nécessité de l'augmentation proposée des redevances.

Les sous-sections suivantes décrivent les propositions de tarifs. De l'information supplémentaire, notamment sur les calculs utilisés, se trouve dans le document *Détails et principes concernant la proposition de redevances révisées* (mai 2020). Consulter la section 4 pour savoir comment obtenir une copie de ce document.

1.3 Révisions proposées aux redevances prenant effet le 1er septembre 2020

Pour les tarifs de base prenant effet le 1er septembre 2020, NAV CANADA propose d'augmenter les redevances de 242 millions de dollars en se fondant sur des projections raisonnables et prudentes des volumes de trafic aérien pour l'exercice 2020-2021. Cette augmentation permettra à NAV CANADA d'accroître les recettes prévues pour satisfaire les exigences de la clause relative à l'endettement.

Les coûts et les recettes de NAV CANADA se rapportent aux quatre catégories de services qu'elle offre : services terminaux, services en route, aménagements et services en route NAT, et communications internationales. Les révisions proposées pour chaque catégorie de services sont les suivantes : augmentation de 30,8 % pour les services terminaux, augmentation de 26,4 % pour les services en route, augmentation de 48,5 % pour les services NAT et augmentation 41 % pour les communications internationales. Dans l'ensemble, les révisions proposées représentent une augmentation moyenne de 29,5 % des tarifs de base, ce qui découle entièrement de la nécessité d'atteindre le niveau de recettes requis pour obtenir un nouveau financement par emprunt. Les tarifs révisés prendront effet le 1er septembre 2020, à l'exception de ceux qui sont associés aux redevances annuelles et quotidiennes des principaux aéroports et aux redevances annuelles minimales, qui entreront en vigueur le 1er mars 2021, conformément au cycle de révision établi pour ces redevances.

Redevances en fonction du mouvement

Redevance	Tarifs de base avant le 1er septembre 2020	Tarifs de base proposés à compter du 1er septembre 2020
Services terminaux	24,36 $	31,86 $
Services en route (y compris les survols)	0,03008 $	0,03802 $
Services NAT	155,03 $	230,22 $
Communications internationales		
Liaison de données	19,99 $	28,19 $
Communications vocales	53,14 $	74,93 $

Redevances quotidiennes

Type et catégorie de masse* des aéronefs (en tonnes métriques)	Tarifs de base avant le 1er septembre 2020	Tarifs de base proposés à compter du 1er septembre 2020
Aéronef à hélices		
Plus de 3,0 à 5,0	41,65 $	54,19 $
Plus de 5,0 à 6,2	83,32 $	108,40 $
Plus de 6,2 à 8,6	330,30 $	429,72 $
Plus de 8,6 à 12,3	766,73 $	997,52 $
Plus de 12,3 à 15,0	1 142,65 $	1 486,59 $
Plus de 15,0 à 18,0	1 372,77 $	1 785,97 $
Plus de 18,0 à 21,4	1 850,87 $	2 407,98 $
Plus de 21,4	2 401,36 $	3 124,17 $
Maximum pour les hélicoptères	83,32 $	108,40 $
Petit aéronef à réaction		
Jusqu'à 3,0	157,72 $	205,19 $
Plus de 3,0 à 6,2	203,34 $	264,55 $
Plus de 6,2 à 7,5	330,30 $	429,72 $

* Masse maximale autorisée au décollage.

Redevances annuelles*

Catégorie de masse** (en tonnes métriques)	Tarifs de base avant le 1er mars 2021	Tarifs de base proposés à compter du 1er mars 2021	Tarifs de base proposés à compter du 1er mars 2022	Rajustements de tarif temporaires (5 ans) additionnels à compter du 1er mars 2022
De 0,617 à 2,0	67,40 $	67,40 $	87,69 $	4,06 $
Plus de 2,0 à 3,0***	225,12 $	225,12 $	292,88 $	13,55 $

* 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) et les aéronefs affectés à l'épandage agricole aérien demeurent au tarif révisé de 67,40 $ au 1er mars 2021.

Redevance quotidienne à sept aéroports internationaux désignés

Catégorie d'aéronef	Tarifs de base avant le 1er mars 2021	Tarifs de base proposés à compter du 1er mars 2021	Tarifs de base proposés à compter du 1er mars 2022	Rajustements de tarif temporaires (5 ans) additionnels à compter du 1er mars 2022
Redevance quotidienne pour les aéronefs à hélices jusqu'à 3 tonnes métriques*	9,92 $	9,92 $	12,91 $	0,60 $

* Masse maximale autorisée au décollage.

Redevance annuelle minimale*

Catégorie d'aéronef	Tarifs de base avant le 1er mars 2021	Tarifs de base proposés à compter du 1er mars 2021	Tarifs de base proposés à compter du 1er mars 2022	Rajustements de tarif temporaires (5 ans) additionnels à compter du 1er mars 2022
Redevance quotidienne pour les aéronefs à hélices jusqu'à 3 tonnes métriques et les aéronefs à réaction**	225,12 $	225,12 $	292,88 $	13,55 $

* 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 minimale correspond à 25 % de la redevance annuelle minimale.

** Cette redevance ne s'applique pas aux aéronefs affectés exclusivement à l'épandage agricole aérien, pour lesquels les dispositions existantes continuent de s'appliquer au tarif révisé de 67,40 $ au 1er mars 2021.

2. MISE EN ŒUVRE PROPOSÉE DES REDEVANCES RÉVISÉES PROPOSÉES

NAV CANADA reconnaît les défis d'envergure auxquels font actuellement face ses clients et l'ensemble de l'industrie de l'aviation. Elle reconnaît également que le montant des augmentations de redevances proposées est sans précédent dans son histoire et qu'il représente un défi financier supplémentaire pour ses clients à un moment où ils connaissent également des circonstances exceptionnellement difficiles. Ces augmentations sont toutefois nécessaires pour que NAV CANADA puisse continuer à remplir son mandat et elles n'ont été proposées qu'après l'épuisement de toutes les autres possibilités.

NAV CANADA cherche à atténuer les répercussions immédiates de ces augmentations de redevances sur les flux de trésorerie de ses clients, tout en générant l'augmentation de recettes nécessaire pour être en mesure de les obtenir. À cette fin, NAV CANADA propose les mesures suivantes :

2.1 Redevances en fonction du mouvement et redevances quotidiennes

NAV CANADA propose de reporter sur une période de cinq ans le paiement des redevances supplémentaires générées par les augmentations de redevances proposées au cours de son exercice 2020-2021.

Pour ce faire, à partir des factures démontrant l'activité de vol de septembre 2020, puis pour le reste de l'exercice 2020-2021 de la Société, seules les redevances générées aux tarifs actuels (c'est-à-dire les tarifs en vigueur avant les révisions proposées) seront facturées comme redevances « actuelles » à payer. La part des frais totaux qui est calculée en appliquant les augmentations de redevances proposées sera indiquée séparément sur la ou les factures et sera payable en montants égaux au cours des cinq prochaines années.

Aucun intérêt ne sera facturé sur ces montants différés à condition qu'ils soient payés à leur échéance. Si les montants ne sont pas payés à l'échéance, des frais d'intérêt seront appliqués au taux indiqué dans le *Guide des redevances à l'intention des clients* de NAV CANADA, à compter du jour suivant la date d'échéance.

Exemple pour les clients qui sont facturés mensuellement :

- Pour les clients qui sont facturés mensuellement, les montants qui se rapportent à l'activité de vol de septembre 2020 seront facturés en octobre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base des tarifs actuels devra être payée en novembre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base de l'application des augmentations de redevances proposées devra être payée en montants égaux en octobre 2021, octobre 2022, octobre 2023, octobre 2024 et octobre 2025.
- Les factures qui se rapportent à l'activité de vol d'octobre 2020 seront facturées en novembre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base des tarifs actuels devra être payée en décembre 2020.
- La part du montant total facturé qui est calculée sur la base de l'application des augmentations de redevances proposées devra être payée en montants égaux en novembre 2021, novembre 2022, novembre 2023, novembre 2024 et novembre 2025.
- Les factures relatives aux activités de vol pour les 10 autres mois de l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA suivront la même logique que celle décrite ci-dessus pour les mois de septembre et octobre.
- Les factures relatives aux activités de vol qui auront lieu après l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA, soit à partir de septembre 2021, refléteront les tarifs révisés proposés, jusqu'à ce qu'ils soient à nouveau révisés; le montant total des factures sera alors le montant « actuel » à payer.

2.2 Redevances annuelles, redevances quotidiennes à sept aéroports désignés et redevances annuelles minimales

Pour alléger le fardeau administratif de NAV CANADA et de ses clients, et pour réduire au minimum les répercussions des révisions proposées des redevances sur les flux de trésorerie des clients, les factures ne refléteront pas les redevances révisées proposées avant le 1er mars 2022. Les factures émises à compter du 1er mars 2022, et pour les cinq années suivantes, refléteront les frais révisés proposés, plus des frais temporaires équivalents à 1/5 de l'augmentation actuellement proposée afin de récupérer le montant qui aurait été facturé si les frais révisés proposés avaient été facturés à compter de mars 2021 (ainsi que toute autre révision des redevances qui entrerait en vigueur entre-temps). La structure de redevances temporaire est destinée à reproduire l'effet du report de cinq ans des paiements en espèces pour les redevances en fonction du mouvement et les redevances quotidiennes (comme indiqué à la section 2.1 ci-dessus) et sera supprimée des factures émises après mars 2027.

Exemple pour les clients qui sont facturés annuellement :

- Si l'on prend comme exemple la redevance annuelle, les augmentations de redevances proposées représentent une hausse de 30,1 % par rapport au tarif actuel de 67,40 $ par année pour les aéronefs allant jusqu'à 2 tonnes métriques. Cela représente une augmentation de 20,29 $ par année.
- Les factures refléteront les tarifs actuels jusqu'au 1er mars 2022.
- À compter du 1er mars 2022 et pour les cinq années suivantes, les factures refléteront un tarif annuel de 91,75 $, ajusté en fonction des autres révisions des redevances qui entreront en vigueur entre-temps. Ce montant équivaut à la somme de 67,40 $, de 20,29 $ et de 1/5 de 20,29 $.
- À compter du 1er mars 2027, le montant des redevances sera réduit à 87,69 $ (ajusté en fonction des autres révisions des redevances qui entreront en vigueur entre-temps) afin de refléter le retrait du montant temporaire.

3. MODIFICATION PROPOSÉE AUX MODALITÉS ET CONDITIONS

Les modifications suivantes seront apportées aux modalités et conditions relatives à l'augmentation des redevances en fonction du mouvement et des redevances quotidiennes qui découlent de la mise en œuvre des redevances révisées proposées au cours de l'exercice 2020-2021.

<u>Paiement</u> : À partir des factures démontrant l'activité de vol de septembre 2020, puis pour le reste de l'exercice 2020-2021 de NAV CANADA, seules les redevances générées aux tarifs actuels, c.-à-d. les tarifs en vigueur avant les révisions proposées pour le 1er septembre 2020, seront facturées comme redevances « actuelles » à payer. La part des frais totaux qui est calculée en appliquant les augmentations de redevances proposées sera payable en montants égaux au cours des cinq prochaines années (c.-à-d. les montants de paiements reportés).

Intérêts : Si le montant d'un paiement reporté n'est pas réglé en totalité à la date prévue, NAV CANADA doit imposer un intérêt sur le montant en souffrance, et l'intérêt est cumulé à partir du premier jour suivant la date prévue et jusqu'à ce que tous les montants non réglés soient payés en totalité.

Dépôt remboursable et garantie de crédit : Les montants de paiements reportés ne sont pas pris en compte aux fins de la détermination de la limite de 4 millions de dollars établie au paragraphe F5.1 et aux paiements versés à titre de garantie de crédit définis au paragraphe F5.2 du *Guide des redevances à l'intention des clients* de NAV CANADA.

4. INFORMATION SUPPLÉMENTAIRE CONCERNANT LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION DES OBSERVATIONS À NAV CANADA

Vous trouverez de l'information supplémentaire sur la proposition, y compris une justification de celle-ci par rapport aux paramètres concernant les redevances, dans le document intitulé *Détails et principes concernant la proposition de redevances révisées* (« Détails et principes ») qui est disponible sur demande. Les documents Préavis et Détails et principes peuvent être consultés sur le site Internet de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

Pour obtenir de l'information sur les redevances actuelles, consulter les annonces de NAV CANADA sur les redevances et le *Guide des redevances à l'intention des clients* qui sont aussi accessibles sur le site Internet de la Société.

Pour obtenir un exemplaire imprimé du document Détails et principes, communiquer avec NAV CANADA :

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

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

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

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

Par courriel : paul.mcdonald@navcanada.ca

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fermeture des bureaux le 24 juillet 2020.

Mise en garde concernant les informations prospectives

Le présent document contient certains énoncés sur nos attentes pour l'avenir. Ces énoncés sont généralement caractérisés par des mots comme « anticiper », « planifier », « croire », « prévoir », « s'attendre », « estimer », « approximatif », et d'autres mots similaires, ainsi que par des verbes conjugués au futur ou au conditionnel comme « devra », « devrait » et « pourrait », ou des versions négatives qui en résultent. Parce que les énoncés prospectifs comportent des incertitudes et des risques futurs, les résultats réels peuvent différer sensiblement de ceux qui y sont exprimés ou sous-entendus. Parmi ces risques et incertitudes, mentionnons l'agitation géopolitique, les menaces d'attaques terroristes et les attaques proprement dites, les guerres, les épidémies et pandémies, les catastrophes naturelles, les phénomènes météorologiques, les préoccupations environnementales, les cyberattaques, les négociations collectives, les arbitrages, l'embauche, la formation et le maintien de l'effectif, les conditions et les tendances générales du secteur de l'aviation, les niveaux de trafic aérien, l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme solutions de rechange au transport aérien, la conjoncture économique et des marchés financiers, la capacité de percevoir les redevances auprès des clients et de réduire les dépenses de fonctionnement, le succès de l'investissement de la Société dans la surveillance satellitaire des aéronefs par l'entremise d'Aireon, les gains et les pertes sur les investissements, la fluctuation des taux d'intérêt, les modifications législatives et fiscales, des décisions défavorables ou des instances devant des autorités de réglementation ou des poursuites judiciaires. Certains de ces risques et incertitudes sont décrits sous la rubrique « Facteurs de risque » de la notice annuelle 2019 de la Société. Les énoncés prospectifs contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 20 mai 2020 et peuvent changer après cette date. Les lecteurs du présent document ne devraient pas se fier indûment aux énoncés prospectifs. Nous déclinons toute intention ou obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé prospectif inclus dans le présent document par suite de nouveaux renseignements, d'événements futurs ou pour toute autre raison, sauf si la législation sur les valeurs mobilières l'exige.