

Affiché le 22 mai 2026

PRÉAVIS DE REDEVANCES RÉVISÉES

MAI 2026

GÉNÉRALITÉS

Conformément à l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, ch. 20 (la « Loi sur les SNA »), le présent document fournit un préavis (le « **Préavis** ») de **redevances révisées que NAV CANADA propose de mettre en vigueur le 1^{er} septembre 2026, sauf indication contraire**. Un document fournissant de l'information supplémentaire sur ces propositions, y compris une justification par rapport aux paramètres établis en vertu de l'article 35 de la Loi sur les SNA, peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA ou être consulté dans la section Services d'entreprise/Changements aux redevances du site Web de NAV CANADA (www.navcanada.ca).

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 NAV CANADA à l'adresse indiquée à la section 4. Ces observations doivent être reçues par NAV CANADA **au plus tard le 24 juillet 2026**.

NAV CANADA applique les redevances aux catégories suivantes de services de navigation aérienne : 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 le présent Préavis, toutes les redevances actuelles et les modalités et conditions connexes énoncées dans des annonces faites antérieurement demeurent en vigueur.

Le présent Préavis comporte quatre sections :

- (1) révisions proposées des tarifs de redevances;
- (2) modifications proposées à la définition de « fins de loisirs » dans le Guide des redevances à l'intention des clients;
- (3) modifications proposées à la définition de « masse » aux fins des redevances trimestrielles sur les aéronefs à hélice immatriculés à l'étranger (y compris les hélicoptères) dans le Guide des redevances à l'intention des clients;
- (4) information supplémentaire concernant le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

1. RÉVISIONS PROPOSÉES DES TARIFS DE REDEVANCES

1.1 Résumé

NAV CANADA propose d'augmenter les redevances de 1,92 % en moyenne (soit le résultat d'une augmentation moyenne des tarifs de base de 2,04 % et d'une baisse moyenne des tarifs temporaires de 2,25 %) à compter du 1^{er} septembre 2026.

1.2 Contexte

Lorsqu'elle établit de nouvelles redevances pour les SNA 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 d'administration de NAV CANADA 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 respecter les clauses restrictives liées à la dette et obtenir le financement nécessaire au maintien des activités.

La circulation aérienne ayant connu une baisse marquée sur une longue période, les coûts de NAV CANADA ont dépassé ses recettes, ce qui a entraîné un déficit important dans le compte de stabilisation des tarifs. Devant cette situation, la Société a adopté une stratégie pluriannuelle réfléchie afin de rétablir cet équilibre tout en préservant la stabilité du secteur pendant cette période de bouleversements.

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 restent une priorité essentielle pour renforcer la situation financière de NAV CANADA et sa capacité à faire face aux fluctuations de la circulation aérienne et à l'évolution de la conjoncture économique

générale. Dans le prolongement de cette approche, NAV CANADA continue d'appliquer un cadre d'établissement des tarifs à long terme et utilise le compte de stabilisation des tarifs pour gérer la variabilité et modérer l'évolution des redevances au fil du temps.

À mesure que le déficit résiduel sera résorbé, le compte de stabilisation des tarifs sera rétabli de manière rigoureuse, ce qui permettra d'assurer des tarifs plus stables et plus prévisibles tout en renforçant la résilience à long terme de NAV CANADA et du secteur de l'aviation dans son ensemble. Si le secteur aérien a largement surmonté les conséquences immédiates de la pandémie, il évolue désormais dans un contexte différent, mais tout aussi complexe. Le secteur aérien canadien est actuellement confronté à toute une série de difficultés persistantes liées à la demande, aux activités et à la situation géopolitique. Les tensions géopolitiques, notamment le conflit qui sévit actuellement au Moyen-Orient, conjuguées à la volatilité des prix de l'énergie, à l'évolution des échanges commerciaux et à l'incertitude économique générale, continuent d'influencer tant la demande de circulation aérienne que la base de coûts de NAV CANADA.

Ces facteurs contribuent à modifier les habitudes de voyage, la situation économique des compagnies aériennes et les coûts du système, ce qui entretient l'incertitude quant aux perspectives du secteur aérien, tant à l'échelle mondiale qu'au Canada.

Dans ce contexte, nos prévisions à moyen terme concernant la circulation aérienne ont été revues à la baisse. Par conséquent, NAV CANADA a mis en place des mesures proactives de réduction des coûts afin de compenser les pressions sur les recettes à court terme et de garantir sa stabilité financière.

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. Tout grand programme de modernisation entraîne une augmentation des coûts et de l'endettement pendant la phase d'investissement, mais ses avantages se concrétisent au fil du temps.

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. NAV CANADA poursuit la mise en œuvre de son plan visant à combler intégralement le déficit lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs d'ici la fin de l'exercice 2027-2028. NAV CANADA prévoit en outre de ramener le compte de stabilisation des tarifs à des niveaux cibles, tant globalement que par catégorie de service, au cours de la période de prévision allant de l'exercice 2027-2028 à l'exercice 2030-2031, ce qui lui permettra de renforcer sa résilience financière et de favoriser une gestion efficace des fluctuations liées à la demande de circulation aérienne, aux prix du carburant, aux relations de travail et à la conjoncture économique générale. Cette approche renforce également la capacité de la

Société à faire face tant aux risques de détérioration et à tirer parti des potentiels de hausse à mesure que les conditions du marché évoluent.

Vous trouverez de l'information supplémentaire dans le document Détails et principes concernant la proposition de redevances révisées (septembre 2026). Consulter la section 4 du présent Préavis pour savoir comment obtenir une copie de ce document.

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

Les coûts et les recettes de NAV CANADA sont liés à quatre services fournis par la Société : les services terminaux, les services en route (y compris les vols intérieurs en route et les survols), les services NAT et les communications internationales.

Comme indiqué dans la section Contexte ci-dessus, l'environnement opérationnel actuel se caractérise par un degré d'incertitude accru. La situation géopolitique globale, notamment les dynamiques commerciales et, surtout, le conflit qui sévit actuellement au Moyen-Orient, devrait continuer à influencer les schémas de circulation aérienne et la demande jusqu'à la fin de l'exercice 2025-2026 et pendant l'exercice 2026-2027.

Les prévisions pour l'exercice 2025-2026 font état d'un déficit du compte de stabilisation des tarifs de 65 millions de dollars au 31 août 2026, soit 38 millions de dollars de plus que prévu au budget. Cet écart s'explique principalement par la baisse de la circulation aérienne liée à la situation géopolitique actuelle, en particulier au conflit au Moyen-Orient, qui est à l'origine de la majeure partie de ce déficit. Les conditions météorologiques défavorables ont également contribué à la baisse des recettes à certaines périodes, même si leur incidence globale est restée limitée. Ces facteurs, associés à la priorité qui continue d'être accordée aux investissements dans la prestation de services et aux initiatives visant à renforcer la résilience opérationnelle à long terme, expliquent cet écart. Ces effets ont été partiellement compensés par la réduction des dépenses non liées à la rémunération, obtenue grâce à des mesures proactives de réduction des coûts.

Les prévisions pour l'exercice 2026-2027 font état d'un déficit du compte de stabilisation des tarifs de 65 millions de dollars au 31 août 2027. Cette situation rend compte de l'incidence persistante du ralentissement macroéconomique et des incertitudes géopolitiques tant sur les coûts que sur la demande de circulation aérienne, ainsi que des dynamiques plus générales du marché, notamment les prix du carburant et les conditions de travail, qui contribuent à accroître la variabilité des perspectives de recettes. Ce résultat reflète également une approche réfléchie et mesurée, inscrite dans le plan financier pour l'exercice 2026-2027, qui concilie ces incertitudes à court terme avec la nécessité de maintenir la qualité des services et de faire progresser les investissements clés. Dans le cadre de cette approche, une partie des pressions de l'exercice en cours est reportée plutôt que d'être entièrement compensée au cours de l'année, ce qui permet une trajectoire plus progressive et plus durable vers la reconstitution du compte de stabilisation des tarifs sur l'horizon de planification.

La proposition de modification des tarifs comporte deux volets : une augmentation des tarifs de base et une réduction des tarifs temporaires. Les tarifs de base sont fixés dans une perspective d'avenir afin de tenir compte des besoins en coûts sous-jacents, et est adoptée une approche mesurée et pluriannuelle qui ne permet pas de récupérer l'intégralité des coûts au cours d'une seule période. Cette stratégie se traduit par un déficit prévu du compte de stabilisation des tarifs pour l'exercice 2026-2027, ce qui révèle une décision délibérée de modérer les répercussions à court terme sur les tarifs.

Les tarifs temporaires, qui resteront en vigueur jusqu'à l'exercice 2027-2028, servent spécifiquement à résorber le déficit lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs. La baisse proposée des tarifs temporaires modifie le niveau du recouvrement pour l'exercice 2026-2027 et garantit ainsi que la Société reste en bonne voie pour recouvrer intégralement ce solde au cours de la période de cinq ans prévue.

Dans leur ensemble, ces volets témoignent d'une application rigoureuse du cadre d'établissement des tarifs. Plutôt que de répercuter intégralement les pressions financières en une seule année, la Société s'appuie sur le compte de stabilisation des tarifs pour gérer la variabilité à court terme et amortir les modifications des tarifs dans le temps. Cette façon de faire se traduit par une plus grande stabilité et une meilleure prévisibilité pour les clients, tout en permettant une résorption équilibrée du déficit lié à la pandémie et en préservant la résilience financière à long terme.

(i) Révision des tarifs de base

Sur la base des perspectives financières de NAV CANADA pour l'exercice 2026-2027, une hausse moyenne des tarifs de base de 2,04 % est proposée.

Au titre du cadre d'établissement des tarifs à long terme de la Société, le compte de stabilisation des tarifs sert à atténuer la variabilité à court terme et à favoriser une plus grande stabilité et prévisibilité des redevances au fil du temps.

Au début de l'exercice 2026-2027, la situation du compte de stabilisation des tarifs relativement aux tarifs de base laisse entrevoir un excédent net initial d'environ 31 millions de dollars. De cet excédent, 2 millions de dollars seront affectés aux communications internationales (comm. internat.) afin de recouvrer le manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs. Selon l'approche proposée, un déficit prévisionnel de 52 millions de dollars sera enregistré au cours de l'exercice pour ce qui est des tarifs de base en raison de la décision de ne pas couvrir intégralement les besoins de la période en cours en une seule année compte tenu du contexte opérationnel actuel. Il en résulte un déficit prévu du compte de stabilisation des tarifs d'environ 21 millions de dollars à la fin de l'exercice 2026-2027, relativement aux tarifs de base, qui sera comblé au cours des exercices suivants.

Ce résultat témoigne d'une approche réfléchie et mesurée qui concilie les pressions actuelles sur les coûts avec l'objectif de maintenir des tarifs stables et prévisibles. Les variations des tarifs de base par service, illustrées dans le tableau ci-dessous, rendent compte des écarts relativement aux coûts prévisionnels et aux volumes du trafic pour chaque catégorie de service.

(ii) Révision des tarifs temporaires

NAV CANADA propose de réduire les tarifs temporaires de 2,25 % en moyenne, initiative qui s'inscrit dans le recouvrement continu du manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs.

Au début de l'exercice 2026-2027, la situation du compte de stabilisation des tarifs liée à la pandémie laisse entrevoir un déficit global d'environ 96 millions de dollars dans l'ensemble des catégories de service concernées. De cet excédent, 2 millions de dollars seront affectés aux comm. internat. afin de recouvrer le manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs. Au cours de l'exercice 2026-2027, un recouvrement de 52 millions de dollars est prévu. Ainsi, le déficit résiduel devrait s'élever à environ 44 millions de dollars à la fin de l'exercice 2026-2027 et devrait être entièrement résorbé d'ici l'exercice 2027-2028, comme prévu.

Pour les comm. internat., le déficit lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs devrait être entièrement résorbé d'ici le 31 août 2026, grâce notamment à l'utilisation des 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, les services terminaux seront la seule catégorie de service à présenter encore un manque à gagner lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs. Aucun changement n'est proposé concernant les tarifs temporaires actuels, le recouvrement se poursuivant comme prévu.

(iii) Sommaire et ventilation des rajustements aux tarifs

Dans l'ensemble, les rajustements proposés aux tarifs de base et aux tarifs temporaires expriment une application rigoureuse du cadre d'établissement des tarifs, qui concilie les besoins de la période en cours avec le recouvrement du manque à gagner restant dans le compte de stabilisation des tarifs. Au niveau des tarifs de base, un déficit prévu est maintenu afin d'atténuer les répercussions à court terme sur les tarifs, tandis que les tarifs temporaires continuent de soutenir la résorption visée du déficit lié à la pandémie dans le compte de stabilisation des tarifs.

Dans l'ensemble, les révisions proposées aux redevances, qui entreront en vigueur le 1^{er} septembre 2026, représentent une augmentation moyenne de 1,92 % des tarifs. Les variations selon la catégorie de service reflètent les différences entre les positions du compte de stabilisation des tarifs, les structures de coûts et les perspectives sur le trafic, ce qui se traduit par un ensemble de modifications aux tarifs calibrées, adaptées au profil financier et de rétablissement de chaque service. Cette approche permet de suivre une trajectoire progressive et prévisible vers le rétablissement du compte de stabilisation des tarifs sur l'horizon de planification, tout en garantissant la stabilité pour les clients.

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	TOTAL
Changement requis au tarif de base – 1er septembre 2026	4,06 %	0,00 %	6,30 %	-9,60 %	2,04 %
Redevances fixes	3,49 %				
Changement requis au tarif temporaire – 1er septembre 2026	0,00 %	0,00 %	0,00 %	-100,00 %	-2,25 %
Redevances fixes	0,00 %				
Changement requis au tarif net – 1er septembre 2026	3,82 %	0,00 %	6,30 %	-15,94 %	1,92 %
Redevances fixes	3,28 %				

Les tarifs révisés proposés entreraient en vigueur le 1^{er} septembre 2026, à l'exception de ceux associés aux redevances annuelles, quotidiennes des principaux aéroports, et annuelles minimales, exposées dans les tableaux aux pages 8 et 9 du présent Préavis, qui entreraient en vigueur le 1^{er} mars 2027.

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

Redevances quotidiennes

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

Redevances annuelles*

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

Redevance quotidienne à sept aéroports internationaux désignés

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

2. Les modifications apportées à la définition de « fins de loisirs », qui sert à déterminer l'assujettissement aux redevances annuelles et trimestrielles pour les aéronefs de plus de trois tonnes métriques, seront intégrées dans le Guide des redevances à l'intention des clients.

À la suite d'un examen de la définition de « fins de loisirs » utilisée dans le cadre de l'application des redevances annuelles et trimestrielles aux aéronefs de plus de trois tonnes métriques, NAV CANADA propose de modifier cette définition. L'admissibilité relative à l'utilisation à des fins de loisirs est actuellement limitée aux aéronefs à propulsion par hélice. Cette restriction vise à exclure les aéronefs performants, en raison des niveaux de service plus élevés requis pour ces types d'appareils. Les progrès technologiques et l'évolution des systèmes de propulsion ont permis de réduire l'écart avec les aéronefs à réaction. NAV CANADA propose d'ajouter une disposition visant à définir les aéronefs « performants » et à les exclure des critères d'admissibilité relatifs à l'utilisation à des fins de loisirs. La définition révisée apporte davantage de clarté et rend mieux compte des différentes caractéristiques opérationnelles des aéronefs performants, quel que soit leur type de propulsion, ainsi que du niveau de service requis pour ces types d'appareils.

Les définitions suivantes sont proposées :

« fins de loisirs » : relativement à un aéronef, désigne a) l'utilisation d'un aéronef à des fins exclusivement privées, sans aucun lien avec une activité professionnelle, commerciale ou gouvernementale; et b) un aéronef qui n'est pas un aéronef performant.

On entend par « aéronef performant » un aéronef qui, selon les spécifications de son fabricant (indiquées dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat), a un plafond pratique de vol situé dans l'espace aérien de classe A. L'espace aérien de classe A, utilisé pour définir les caractéristiques des aéronefs performants, commence à 18 000 pieds au-dessus du niveau de la mer.

NAV CANADA peut réévaluer en tout temps l'admissibilité d'un aéronef à être utilisé à des fins récréatives et peut révoquer ce statut si l'un des critères de la définition n'est plus respecté. Aux termes des conditions d'admissibilité, les clients doivent informer NAV CANADA de tout changement dans l'utilisation d'un aéronef ou dans les spécifications du fabricant qui peut avoir une incidence sur son admissibilité à être utilisé à des fins récréatives.

Les aéronefs performants qui répondaient à la définition de « fins de loisirs » et qui ont obtenu le statut récréatif auprès de NAV CANADA avant le 1^{er} septembre 2026 continueront d'être assujettis à la redevance annuelle applicable jusqu'à ce que l'aéronef : a) change de propriétaire; b) ne soit plus exploité; ou c) ne réponde plus à la définition de « fins de loisirs » en vigueur avant le 1^{er} septembre 2026.

3. Les modifications apportées à la définition de la masse à prendre en compte pour calculer les redevances trimestrielles applicables aux aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) immatriculés à l'étranger de trois tonnes métriques ou moins seront intégrées dans le Guide des redevances à l'intention des clients.

NAV CANADA propose de modifier la source et la définition de la masse de l'aéronef utilisé pour le calcul des redevances trimestrielles applicables aux aéronefs à hélices (y compris les hélicoptères) immatriculés à l'étranger de trois tonnes métriques ou moins. À l'heure actuelle, NAV CANADA définit la masse à prendre en compte comme étant la masse maximale typique autorisée au décollage du type d'aéronef en question selon le Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens. Le terme « typique » n'est pas clairement défini et ces aéronefs ne figurent pas toujours dans le Registre.

La modification proposée supprimerait l'utilisation de la notion de « typique » et la référence au Registre d'immatriculation des aéronefs civils canadiens, et ferait référence à la masse maximale au décollage autorisée pour le type d'aéronef concerné, ou, lorsque celle-ci est communiquée à NAV CANADA par l'exploitant de l'aéronef, à la masse maximale au décollage autorisée publiée dans les spécifications du fabricant (indiquées dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat) pour déterminer la masse à utiliser dans le calcul de ces redevances. La définition révisée, qui devrait entrer en vigueur le 1^{er} septembre 2026, apporte davantage de clarté et de cohérence dans la détermination de la masse à utiliser pour le calcul des redevances trimestrielles.

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

De plus, vous trouverez une justification de la proposition par rapport aux paramètres concernant les redevances de la Loi sur les SNA dans le document intitulé Détails et principes concernant la proposition de redevances révisées (« Détails et principes »). Les documents Préavis et Détails et principes peuvent être consultés dans la section Services d'entreprise/Changements aux redevances du site Web 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 une copie 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 : 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.