

Affiché 2024/09/20

## DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

SEPTEMBRE 2024

### GÉNÉRALITÉS

Le présent document (Détails et principes) [le « **Document** »] fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* de septembre 2024 (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 exposées dans le Préavis doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans celui-ci. Ces observations doivent être reçues par NAV CANADA au plus tard le 21 novembre 2024.**

## 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.

Les principes fondamentaux régissant le mandat que la *Loi sur les SNA* confère à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité exclusive de fixer et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit aux aéronefs ou met à leur disposition, ainsi que l'obligation pour NAV CANADA de fournir ces services.

Lorsqu'elle établit de nouvelles redevances pour les services de navigation aérienne ou qu'elle révisé les redevances existantes, NAV CANADA doit suivre les paramètres énoncés dans la *Loi sur les SNA*. Ces 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. Conformément à ces paramètres, le Conseil approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances, ainsi que la date à laquelle celles-ci doivent prendre effet. Le Conseil approuve également le budget annuel de la Société dans les cas où les montants à recouvrer par l'intermédiaire des redevances pour l'exercice qui suit sont établis. La Société 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 (le « CST »).

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 en matière de sécurité et de prestation de services essentiels, la majorité de ses coûts demeure fixe. NAV CANADA n'a donc pu compenser entièrement la baisse importante des recettes survenue durant la pandémie et n'a eu d'autre choix, pour respecter ses obligations financières, que d'augmenter ses redevances et son endettement. Malgré l'augmentation des redevances, la baisse remarquable du volume de trafic aérien pendant une période prolongée a conduit à un déficit important dans le compte de stabilisation des tarifs de NAV CANADA, les coûts de la Société ayant de loin excédé

ses revenus. Pour atténuer le risque financier de NAV CANADA et restaurer sa capacité à surmonter d'autres événements perturbateurs, il est essentiel de compenser ce déficit et de réduire l'endettement.

Le 1<sup>er</sup> janvier 2024, NAV CANADA a procédé à une baisse globale nette des redevances de 5,57 % (soit le résultat d'une baisse moyenne des tarifs de base de 9,33 % et d'une hausse moyenne des tarifs temporaires de 3,76 %). La réduction des tarifs de base s'appuie sur les prévisions de NAV CANADA concernant la forte augmentation de la circulation aérienne qui devrait se poursuivre en 2024. Un tarif temporaire a été créé pour éponger le déficit qui s'est accumulé pendant cinq ans dans le compte de stabilisation des tarifs. Les changements tarifaires sont fondés sur une approche équilibrée qui permet à NAV CANADA de rétablir sa résilience financière, d'investir dans la sécurité et la prestation de services tout en appuyant l'industrie en recouvrant le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs sur une période prolongée.

Depuis la mise en place de ces changements, NAV CANADA a revu à la baisse ses prévisions sur la circulation aérienne à moyen terme, ce qui s'explique par les incertitudes majeures qui continuent de peser sur le secteur de l'aviation, comme les enjeux liés à la main-d'œuvre et à l'approvisionnement, ainsi que les risques économiques et géopolitiques plus généraux. En réaction, la direction a mis en place des mesures de réduction de coûts, et le Conseil d'administration de NAV CANADA lui a demandé en avril 2024 de surveiller la tendance de la circulation aérienne par rapport au budget de l'exercice financier avant de statuer qu'une révision des tarifs de redevances est nécessaire. Ainsi, les modifications aux tarifs proposées pour l'exercice 2024-2025 tiennent compte d'une entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2025, tout comme les rajustements hors cycle sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2024.

**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](http://www.navcanada.ca)).**

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

Durant la pandémie, la méthode utilisée pour prévoir les recettes de la circulation aérienne a été modifiée pour tenir compte des incertitudes critiques spécifiques à la pandémie, notamment les conséquences épidémiologiques, les restrictions de voyage et les politiques gouvernementales. Ces incertitudes n'étant plus les principaux facteurs influant sur les recettes de la circulation aérienne, il a été possible de revenir aux approches prévisionnelles habituelles.

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, et 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 et les données sur le trafic régulier à court terme des transporteurs aériens publiées dans l'Official Airline Guide du CAPA – Center for Aviation, ainsi que des renseignements fournis par la clientèle pour la planification stratégique. L'exercice de NAV CANADA s'étend du 1<sup>er</sup> septembre au 31 août. Les prévisions pour l'exercice 2023-2024 montrent les résultats pour la circulation réelle jusqu'en juillet 2024 et une estimation pour le mois d'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 6,42 % pour l'exercice 2023-2024 et de 2,39 % pour l'exercice 2024-2025.

<b>Catégorie de redevances</b>	<b>Prévision Exercice 2023-2024</b>	<b>Budget Exercice 2024-2025</b>
Survol	7,56 %	1,78 %
Services terminaux	6,81 %	2,86 %
Services en route – vols intérieurs	6,70 %	2,97 %
Services en route de l'Atlantique Nord (NAT)	7,11 %	0,94 %
Communications internationales (comm. internat.)	6,97 %	1,05 %
Quotidiennes	-13,77 %	2,84 %
<b>URP totales</b>	<b>6,42 %</b>	<b>2,39 %</b>

### 3. MONTANTS À RECOUVRER

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

- Les coûts pour l'exercice 2024-2025;
- Une partie du manque à gagner cumulé dans le CST.

#### 3.1 Coûts pour l'exercice 2024-2025

Les coûts budgétés par NAV CANADA pour l'exercice 2024-2025 sont de 1 793 millions de dollars, déduction faite de 41,9 millions de dollars provenant de sources de revenus non aéronautiques (ventes de technologies et autres sources). Ces coûts ont été utilisés pour établir la révision des tarifs de base. Le tableau suivant présente le détail des montants à recouvrer, sur la base du budget de l'exercice 2024-2025.

Budget de l'exercice 2024-2025 (en millions de dollars)		
Dépenses de fonctionnement		
Salaires, avantages sociaux et indemnités	1259,5 \$	
Autres dépenses de fonctionnement	386,7 \$	
Dépréciation et amortissement	150,1 \$	
Total des dépenses de fonctionnement		1 796,3 \$
Autres dépenses	77,7 \$	
Report d'impôt obligatoire en exclu	(39,1) \$	
Total des autres dépenses et reports réglementaires		38,6 \$
Total des dépenses		1 834,9 \$
Autres recettes		(41,9) \$
Dépenses nettes à recouvrer pour l'exercice 2024-2025		1 793,0 \$

Le montant à recouvrer pour chaque catégorie de service est déterminé par l'allocation des coûts à chaque service, c'est-à-dire les services terminaux, les services en route (vols intérieurs et survols), les services NAT et les communications internationales. La méthode de répartition des coûts de NAV CANADA a été établie en 1997, et la répartition des coûts est effectuée au moins tous les ans. NAV CANADA a adopté la même méthode de répartition des coûts pour les exigences de l'exercice 2024-2025 que pour les années précédentes.

Les pourcentages de répartition des coûts du budget de l'exercice 2024-2025 servent de fondement principal pour répartir les coûts entre les différents services. Cette répartition est présentée dans le tableau suivant, qui indique les montants à recouvrer pour chaque service au moyen des redevances de services de navigation aérienne.

**Coûts pour l'exercice 2024-2025**  
**Montants à recouvrer des redevances SNA**

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. internat.	Total
Coûts par service	802,5 M\$	882,0 M\$	93,8 M\$	14,7 M\$	1 793 M\$
Répartition des coûts	44,76 %	49,19 %	5,23 %	0,82 %	100 %

### 3.2 Compte de stabilisation des tarifs

Les redevances sont établies en fonction des besoins financiers de la Société, qui prennent en considération les volumes de circulation aérienne estimés, les dépenses prévues et le solde du compte de stabilisation des tarifs. Puisque les recettes et les dépenses réelles différeront de ces prévisions, il faut une méthode pour cumuler les écarts de façon à ce qu'ils puissent être pris en compte lors du prochain établissement des redevances. Il faut également absorber les effets immédiats des facteurs imprévisibles – principalement les fluctuations des volumes de circulation aérienne dues à des événements imprévus. NAV CANADA atteint ces objectifs grâce à un mécanisme de « stabilisation des tarifs ». Si les recettes réelles dépassent les dépenses réelles, le surplus est inscrit comme crédit dans le compte de stabilisation des tarifs en vue d'être remis aux clients au moyen de redevances futures. De la même façon, lorsque les recettes réelles sont inférieures aux dépenses réelles, le manque à gagner est inscrit comme débit dans le compte de stabilisation des tarifs et il est recouvré auprès des clients au moyen de redevances futures.

Grâce aux mesures de réduction des coûts de l'exercice 2023-2024, on s'attend à ce que le montant de recouvrement du compte de stabilisation des tarifs dépasse de 62,7 M\$ le montant initialement prévu de 102,3 M\$, et ce, d'ici la fin de l'exercice 2023-2024. Ce montant supérieur aux prévisions a été pris en considération dans le calcul des redevances pour l'exercice 2024-2025, comme indiqué ci-dessous. On prévoit à l'exercice 2024-2025 un recouvrement total de 21,3 M\$, soit un recouvrement de 57,6 M\$ du manque à gagner cumulé, moins la partie du surplus de l'exercice 2023-2024 allouée à l'exercice 2024-2025, qui s'élève à 36,3 M\$.

#### Répartition du surplus dans le compte de stabilisation des tarifs pour l'exercice 2023-2024

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. internat.	Total
Surplus/(manque à gagner) prévu dans le CST pour l'exercice 2023-2024	88,4 M\$	66,5 M\$	9,5 M\$	0,6 M\$	165,0 M\$
Recouvrement au moyen des tarifs temporaires du manque à gagner dans le CST à l'exercice 2023-2024	(37,6 M\$)	(6,9 M\$)	(1,1 M\$)	(0,7 M\$)	(46,4 M\$)
Surplus/(manque à gagner) net dans le CST à l'exercice 2023-2024	50,8 M\$	59,6 M\$	8,4 M\$	(0,1 M\$)	118,6 M\$
Allocation aux tarifs de base	(14,9 M\$)	(18,4 M\$)	(3,2 M\$)	0,1 M\$	(36,3 M\$)
Répartition du recouvrement grâce aux tarifs temporaires du manque à gagner cumulé dans le CST	(35,9 M\$)	(41,2 M\$)	(5,2 M\$)	S. O.	(82,3 M\$)

## Recouvrement du manque à gagner dans le CST

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. internat.	Total
Manque à gagner total dans le CST au 31 août 2023	(278,2 M\$)	(51,5 M\$)	(6,9 M\$)	(5,5 M\$)	(342,0 M\$)
Recouvrement au moyen des tarifs temporaires du manque à gagner dans le CST à l'exercice 2023-2024	37,6 M\$	6,9 M\$	1,1 M\$	0,7 M\$	46,4 M\$
Répartition en date du 31 décembre 2024 du surplus dans le CST de l'exercice 2023-2024	35,9 M\$	41,2 M\$	5,2 M\$	S. O.	82,3 M\$
Recouvrement prévu du manque à gagner dans le CST grâce aux tarifs temporaires entre septembre et décembre 2024	18,7 M\$	3,4 M\$	0,6 M\$	0,4 M\$	23,0 M\$
<b>Surplus/(manque à gagner) prévu en date du 31 décembre 2024</b>	<b>(186,0 M\$)</b>	<b>S. O.</b>	<b>S. O.</b>	<b>(4,4 M\$)</b>	<b>(190,3 M\$)</b>
Recouvrement prévu du manque à gagner dans le CST grâce aux tarifs temporaires entre janvier et août 2025	33,8 M\$	S. O.	S. O.	0,8 M\$	34,6 M\$
<b>Recouvrement prévu du manque à gagner dans le CST au 31 août 2025</b>	<b>(152,2 M\$)</b>	<b>S. O.</b>	<b>S. O.</b>	<b>(3,6 M\$)</b>	<b>(155,7 M\$)</b>

En allouant une partie du surplus de l'exercice 2023-2024 au manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs, on prévoit que le déficit pour les catégories en route et NAT sera entièrement compensé d'ici le 31 décembre 2024. Les tarifs temporaires pour les catégories de redevances en route et NAT ne seront donc plus requis à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025 et ont été retirés de la baisse planifiée des tarifs temporaires.

NAV CANADA adopte une approche équilibrée pour recouvrer le manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs et prévoit un recouvrement complet à la fin de l'exercice 2027-2028. Le recouvrement global proposé pour l'exercice 2024-2025 s'élève à 57,6 M\$, comme indiqué dans le tableau ci-dessous. Le taux de recouvrement pour l'exercice 2024-2025 tient compte du manque à gagner cumulé dans le compte de stabilisation des tarifs, de la répartition du surplus de l'exercice 2023-2024 et de l'ampleur des incertitudes critiques qui subsistent relativement à la croissance de la circulation aérienne, comme l'indique le Préavis. Le manque à gagner qui subsiste sera recouvert au cours des trois prochaines années.

### **Recouvrement au moyen des tarifs temporaires du manque à gagner dans le CST (exercice 2024-2025)**

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. internat.	Total
Du 1 <sup>er</sup> septembre au 31 décembre 2024, aux tarifs temporaires actuels	18,7 M\$	3,4 M\$	0,6 M\$	0,4 M\$	23,0 M\$
<b>Du 1<sup>er</sup> janvier au 31 août 2025, aux tarifs temporaires révisés</b>	<b>33,8 M\$</b>	<b>S. O.</b>	<b>S. O.</b>	<b>0,8 M\$</b>	<b>34,6 M\$</b>
Recouvrement total prévu du manque à gagner dans le CST à l'exercice 2024-2025	52,5 M\$	3,4 M\$	0,6 M\$	1,2 M\$	57,6 M\$

## 4. ANALYSE DES TARIFS DE REDEVANCES

Conformément à la *Loi sur les SNA*, les tarifs des redevances sont fixés 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 conformément aux normes internationales d'information financière et des coûts liés au respect de certaines exigences 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 de la circulation, et la section 3 présente les coûts pour l'exercice 2024-2025 à recouvrer au moyen des redevances de chaque service de navigation aérienne ainsi que le montant du surplus dans le compte de stabilisation des tarifs à l'exercice 2023-2024 qui a été alloué aux tarifs de base.

Le tableau suivant montre le calcul du rajustement de tarif de base supplémentaire tel qu'il est indiqué dans le Préavis.

### Calcul du rajustement des tarifs de base en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
<b>Coûts à recouvrer pour l'exercice 2024-2025</b>					
Coûts à recouvrer	802 541 768 \$	881 971 170 \$	93 773 312 \$	14 702 508 \$	1 792 988 757 \$
Application du surplus/(manque à gagner) dans le CST pour l'exercice 2023-2024	(14 879 845) \$	(18 357 555) \$	(3 197 488) \$	148 284 \$	(36 286 604) \$
Coûts révisés à recouvrer	787 661 923 \$	863 613 614 \$	90 575 824 \$	14 850 792 \$	1 756 702 153 \$
Pourcentage de répartition des coûts – 2024-2025	44,76 %	49,19 %	5,23 %	0,82 %	100,00 %
<b>Recettes de l'exercice 2024-2025 aux tarifs de base existants</b>					
De septembre à décembre 2024	248 974 443 \$	274 068 999 \$	29 398 072 \$	4 146 237 \$	556 587 752 \$
De janvier à août 2025	512 052 501 \$	562 448 676 \$	60 126 256 \$	8 426 341 \$	1 143 053 775 \$
Total des recettes	761 026 945 \$	836 517 676 \$	89 524 329 \$	12 572 578 \$	1 699 641 527 \$
Surplus/(manque à gagner)	(26 634 978) \$	(27 095 939) \$	(1 051 495) \$	(2 278 214) \$	(57 060 626) \$
Changement requis au tarif de base – 1 <sup>er</sup> janvier 2025	5,20 %	4,82 %	1,75 %	27,04 %	4,99 %
Redevances fixes	5,15 %				



#### 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 2024-2025 à titre de contribution au recouvrement du manque à gagner dans le compte de stabilisation des tarifs.

Le tableau suivant montre le calcul du rajustement de tarif temporaire tel qu'il est indiqué dans le Préavis.

#### Calcul du rajustement des tarifs temporaires en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
Montant du manque à gagner cumulé dans le CST à recouvrer – de janvier à août 2025	33 813 353 \$			806 619 \$	34 619 972 \$
Recouvrement du manque à gagner cumulé dans le CST au tarif temporaire existant – de janvier à août 2025	38 418 535 \$	6 951 726 \$	1 149 546 \$	731 585 \$	47 251 392 \$
<b>Surplus/(manque à gagner)</b>	4 605 181 \$	6 951 726 \$	1 149 546 \$	(75 033) \$	12 631 420 \$
<b>Changement requis au tarif temporaire – 1<sup>er</sup> janvier 2025</b>	-11,99 %	-100,00 %	-100,00 %	10,26 %	-26,73 %
<b>Redevances fixes</b>	-24,31 %				

Dans l'ensemble, l'incidence nette des révisions aux tarifs de base et aux tarifs temporaires proposées pour chaque catégorie de service, avec une entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2025, représente une augmentation moyenne de 3,73 %. Le tableau ci-dessous résume le tout.

	Services terminaux	En route	NAT	Comm. int.	Total
<b>Coûts totaux à recouvrer à l'exercice 2024-2025</b>					
Coûts révisés pour l'exercice 2024-2025	787 661 923 \$	863 613 614 \$	90 575 824 \$	14 850 792 \$	1 756 702 153 \$
Recouvrement du manque à gagner cumulé dans le CST à l'exercice 2024-2025	52 502 110 \$	3 379 202 \$	562 058 \$	1 166 601 \$	57 609 971 \$
Coûts totaux à recouvrer	840 164 033 \$	866 992 817 \$	91 137 882 \$	16 017 393 \$	1 814 312 124 \$
<b>Recettes totales aux tarifs existants (tarif de base + tarif temporaire)</b>					
De septembre à décembre 2024	267 663 200 \$	277 448 202 \$	29 960 130 \$	4 506 219 \$	579 577 751 \$
De janvier à août 2025	550 471 036 \$	569 400 403 \$	61 275 802 \$	9 157 926 \$	1 190 305 167 \$
Recettes totales aux tarifs existants	818 134 236 \$	846 848 604 \$	91 235 932 \$	13 664 146 \$	1 769 882 918 \$
<b>Surplus/(manque à gagner) – incluant le recouvrement du manque à gagner dans le CST</b>	22 029 797 \$	20 144 213 \$	(98 051) \$	2 353 247 \$	44 429 206 \$
<b>Variation du tarif net – 1<sup>er</sup> janvier 2025</b>	4,00 %	3,54 %	-0,16 %	25,70 %	3,73 %
<b>Redevances fixes</b>	3,94 %				

## 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 <sup>er</sup> janvier 2025	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2025	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025*
Redevances des services terminaux	30,30 \$	2,29 \$	31,88 \$	2,02 \$
Redevances des services en route (y compris les survols)	0,03362 \$	0,00040 \$	0,03524 \$	0,00 \$
NAT	180,45 \$	3,45 \$	183,61 \$	0,00 \$
Communications internationales				
Liaison de données	24,19 \$	2,1 \$	30,73 \$	2,32 \$
Communications vocales	64,29 \$	5,59 \$	81,67 \$	6,16 \$

\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour combler 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 <sup>er</sup> janvier 2025	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2025	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025**
Aéronef à hélices				
Plus de 3,0 à 5,0	50,96 \$	3,37 \$	53,58 \$	2,55 \$
Plus de 5,0 à 6,2	101,94 \$	6,73 \$	107,19 \$	5,09 \$
Plus de 6,2 à 8,6	404,11 \$	26,69 \$	424,92 \$	20,20 \$
Plus de 8,6 à 12,3	938,07 \$	61,95 \$	986,38 \$	46,89 \$
Plus de 12,3 à 15,0	1 397,99 \$	92,32 \$	1 469,99 \$	69,88 \$
Plus de 15,0 à 18,0	1 679,53 \$	110,91 \$	1 766,03 \$	83,95 \$
Plus de 18,0 à 21,4	2 264,46 \$	149,54 \$	2 381,08 \$	113,19 \$
Plus de 21,4	2 937,97 \$	194,01 \$	3 089,28 \$	146,85 \$
Maximum pour les hélicoptères	101,94 \$	6,73 \$	107,19 \$	5,09 \$
Petit aéronef à réaction				
Jusqu'à 3,0	192,96 \$	12,74 \$	202,90 \$	9,64 \$
Plus de 3,0 à 6,2	248,78 \$	16,43 \$	261,59 \$	12,44 \$
Plus de 6,2 à 7,5	404,11 \$	26,69 \$	424,92 \$	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 <sup>er</sup> mars 2025	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 <sup>er</sup> mars 2025	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025****
De 0,617 à 2,0	82,46 \$	5,45 \$	86,71 \$	4,13 \$
Plus de 2,0 à 3,0***	275,42 \$	18,19 \$	289,60 \$	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 existantes concernant les aéronefs privés utilisés exclusivement à des fins de loisirs (sans égard à la masse de l'aéronef) s'appliquent uniquement aux aéronefs à hélices. Les dispositions s'appliquant actuellement aux aéronefs réservés à l'épandage agricole aérien demeurent, 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 <sup>er</sup> mars 2025	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 <sup>er</sup> mars 2025	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025**
Redevance quotidienne sur les aéronefs à hélices de 3,0 tonnes métriques ou moins*	12,14 \$	0,80 \$	12,77 \$	0,61 \$

\* Masse maximale autorisée au décollage.

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

## Redevance annuelle minimale\*

Type d'aéronef	Tarifs de base avant le 1 <sup>er</sup> mars 2025	Rajustement de tarif temporaire pour recouvrer le manque à gagner dans le CST avant le 1 <sup>er</sup> mars 2025	Tarifs de base proposés à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025	Rajustement de tarif temporaire proposé pour recouvrer le manque à gagner dans le CST à compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025***
Redevance annuelle minimale sur les aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes métriques et les aéronefs à réaction**	275,42 \$	18,19 \$	289,60 \$	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 minimale correspond à 25 % de la redevance annuelle minimale.

\*\* Cette redevance ne s'applique pas aux aéronefs réservés exclusivement à l'épandage agricole aérien, pour lesquels les dispositions existantes continuent de s'appliquer, à l'exception des tarifs révisés.

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

Le tableau suivant résume les révisions de tarifs proposées.

	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 <sup>er</sup> janvier 2025	Avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2025	À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025	À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025
<b>Redevances en fonction du mouvement</b>				
Redevances des services terminaux	30,30 \$	2,29 \$	31,88 \$	2,02 \$
Redevances des services en route (y compris les survols)	0,03362 \$	0,00040 \$	0,03524 \$	S. O.
NAT	180,45 \$	3,45 \$	183,61 \$	S. O.
Communications internationales				
Liaison de données	24,19 \$	2,1 \$	30,73 \$	2,32 \$
Communications vocales	64,29 \$	5,59 \$	81,67 \$	6,16 \$
<b>Redevances en fonction de l'aéronef</b>				
	Avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2025	Avant le 1 <sup>er</sup> janvier 2025	À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025	À compter du 1 <sup>er</sup> janvier 2025
<u>Redevances quotidiennes</u>				
Catégories de masse (en tonnes)				
Aéronefs à hélices				
Plus de 3,0 à 5,0	50,96 \$	3,37 \$	53,58 \$	2,55 \$
Plus de 5,0 à 6,2	101,94 \$	6,73 \$	107,19 \$	5,09 \$
Plus de 6,2 à 8,6	404,11 \$	26,69 \$	424,92 \$	20,20 \$
Plus de 8,6 à 12,3	938,07 \$	61,95 \$	986,38 \$	46,89 \$
Plus de 12,3 à 15,0	1 397,99 \$	92,32 \$	1 469,99 \$	69,88 \$
Plus de 15,0 à 18,0	1 679,53 \$	110,91 \$	1 766,03 \$	83,95 \$
Plus de 18,0 à 21,4	2 264,46 \$	149,54 \$	2 381,08 \$	113,19 \$
Plus de 21,4	2 937,97 \$	194,01 \$	3 089,28 \$	146,85 \$
Maximum pour les hélicoptères	101,94 \$	6,73 \$	107,19 \$	5,09 \$
Aéronefs à réaction				
Jusqu'à 3,0	192,96 \$	12,74 \$	202,90 \$	9,64 \$
Plus de 3,0 à 6,2	248,78 \$	16,43 \$	261,59 \$	12,44 \$
Plus de 6,2 à 7,5	404,11 \$	26,69 \$	424,92 \$	20,20 \$
	Avant le 1 <sup>er</sup> mars 2025	Avant le 1 <sup>er</sup> mars 2025	À compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025	À compter du 1 <sup>er</sup> mars 2025
<u>Redevances annuelles minimales</u>				
Aéronefs à hélices de plus de 3,0 tonnes et aéronefs à réaction	275,42 \$	18,19 \$	289,60 \$	13,77 \$
<u>Redevances pour l'aviation générale</u>				
Redevance annuelle				
Moins de 2,0	82,46 \$	5,45 \$	86,71 \$	4,13 \$
De 2,0 à 3,0	275,42 \$	18,19 \$	289,60 \$	13,77 \$
Redevance trimestrielle				
Moins de 2,0	20,61 \$	1,36 \$	21,67 \$	1,03 \$
De 2,0 à 3,0	68,86 \$	4,55 \$	72,41 \$	3,44 \$
Redevance quotidienne – 7 grands aéroports désignés	12,14 \$	0,80 \$	12,77 \$	0,61 \$

\* Les rajustements de tarif temporaires requis pour combler 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 quotidiennes, annuelles et trimestrielles, annuelles minimales et quotidiennes pour les sept aéroports désignés

sont modifiés afin de représenter 86 % du changement apporté au tarif de redevance des services terminaux et 14 % du changement apporté au tarif de redevance 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<sup>er</sup> mars 2025, 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 2024). Aucune des modifications proposées ne concerne les conditions applicables aux redevances. 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](http://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 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;*

Les redevances sont fondées sur une répartition des coûts entre les services en route, terminaux et océaniques. Les règles de répartition des coûts de ces services ont été déterminées en fonction des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'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 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<sup>er</sup> janvier 2025, afin de compenser les coûts nets de l'exercice 2024-2025 et une partie du manque à gagner 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 tarif unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un tarif unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,8.

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

- 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 le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour obtenir de plus amples renseignements, consulter le Guide des redevances à l'intention des clients daté du 1<sup>er</sup> janvier 2024.

## **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](http://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](http://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 : la vice-présidente adjointe, 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)  
711/1-866-662-6478 (téléimprimeur pour les personnes  
malentendantes)

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

NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale T  
Ottawa (Ontario)  
CANADA K1P 5L6  
À l'attention de la directrice, Tarifs, systèmes et contrôles financiers

Par courriel : Jenny.Xi@navcanada.ca

**Note : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le  
21 novembre 2024, avant la fermeture des bureaux.**

.....

### ***Avertissement concernant l'information prospective***

*Le présent document contient certains énoncés au sujet des anticipations futures de NAV CANADA. 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 autres expressions semblables, ainsi que les 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, la guerre, 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, la condition générale 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 frais d'exploitation, la fluctuation des taux d'intérêt, les modifications législatives et fiscales, des décisions défavorables ou des instances devant des autorités de réglementation et des poursuites judiciaires. Certains de ces risques et incertitudes sont expliqués dans la section « Facteurs de risque » de la Notice d'information annuelle 2023 de la Société. Les énoncés de nature prospective contenus dans le présent document*

*représentent les projections de NAV CANADA au 16 septembre 2024 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 l'exige.*