



# NOUS SOMMES NAV CANADA

RAPPORT SUR LA RESPONSABILITÉ  
SOCIALE D'ENTREPRISE 2017

Au service d'un monde en mouvement  
[navcanada.ca](http://navcanada.ca)




NAV CANADA est une société privée sans but lucratif, créée en 1996, qui fournit des services de contrôle de la circulation aérienne, des services consultatifs d'aéroport, des exposés météorologiques ainsi que des services d'information aéronautique dans plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien intérieur et d'espace aérien international sous contrôle canadien. La Société est reconnue à l'échelle internationale pour son dossier de sécurité et sa technologie novatrice utilisée par des fournisseurs de SNA du monde entier.

## RAPPORT SUR LA RESPONSABILITÉ SOCIALE D'ENTREPRISE 2017

### TABLE DES MATIÈRES

Message du président et chef de la direction	2
Sécurité	4
Intendance environnementale	14
Apport à l'économie	28
Ressources humaines	36
Gouvernance	48
Vision, mission et objectifs	50

Note : L'exercice de NAV CANADA s'échelonne du 1<sup>er</sup> septembre au 31 août. Dans le présent document, l'exercice 2016-2017 commence donc le 1<sup>er</sup> septembre 2016 et prend fin le 31 août 2017.



Will Burgess, contrôleur de la circulation aérienne, Tour de Buttonville, en Ontario.

# NAV CANADA EN BREF

**40 000  
clients**

(lignes aériennes,  
exploitants de fret,  
de vols nolisés et  
d'hélicoptères,  
taxis aériens, et  
aviation générale  
et d'affaires)

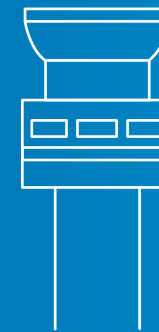


**18 MILLIONS KM<sup>2</sup>  
d'espace aérien**



**2 MILLIARDS \$  
investis**

dans l'infrastructure  
et les technologies  
depuis 1996



**3,3 MILLIONS  
de vols par année**



**114 emplacements  
dotés en personnel**



**4 850  
employés**  
partout au pays



# MESSAGE DU PRÉSIDENT ET CHEF DE LA DIRECTION

J'ai le plaisir de vous présenter le premier Rapport sur la responsabilité sociale d'entreprise de NAV CANADA, qui remplace les rapports ICRE<sup>1</sup> publiés de 2009 à 2016 et qui ont décrit nos efforts en vue d'aider l'industrie de l'aviation à réduire son empreinte écologique.

À l'instar des rapports ICRE, qui appuyaient notre rapport annuel, le présent document touche l'efficacité opérationnelle, mais d'autres aspects importants de la responsabilité d'entreprise y sont également traités.

À quoi servira-t-il? L'efficacité opérationnelle demeure l'une de nos priorités, mais nous savons que NAV CANADA, une société privée ayant un mandat public unique, doit composer avec

les attentes variées de maintes parties prenantes.

Les Canadiens et les voyageurs empruntant notre espace aérien s'attendent à ce que le transport aérien soit sûr et efficace. Nos clients de l'industrie s'attendent à ce que nous leur offrions des services rentables à l'appui de leurs activités.

Les collectivités s'attendent à ce que nous soyons une entreprise citoyenne et

travaillions à atténuer l'incidence des aéronefs sur les gens et l'environnement. Nos employés s'attendent à avoir de nous les outils et l'environnement de travail qu'il leur faut pour exploiter leur plein potentiel et poursuivre une carrière enrichissante. Nous sommes conscients de l'incidence que peuvent avoir nos services. Nous prenons cette responsabilité au sérieux et œuvrons à offrir une valeur ajoutée à toutes les parties prenantes.

En tant que société assurant un service public – la sécurité de l'aviation – nos critères de responsabilité et de conduite éthique sont élevés. Le souci de l'autre est au cœur de notre identité.

<sup>1</sup> Initiatives concertées pour la réduction des émissions.

En suivant cette orientation fondamentale, nous avons appris qu'adhérer à des normes élevées en matière d'honnêteté, d'intégrité et de conduite éthique est non seulement désirable, mais essentiel pour toute société œuvrant dans le domaine de la sécurité. Cet engagement se reflète dans notre vision et nos valeurs, ainsi que dans tous nos rapports avec les parties prenantes.

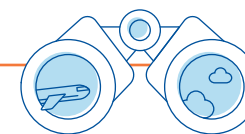
Le Rapport sur la responsabilité sociale d'entreprise va au-delà de l'objectif de réduction des gaz à effet de serre (GES) des rapports ICRE, en cela qu'il consigne et quantifie les mesures prises par la Société dans quatre domaines : sécurité, intendance environnementale, apport à l'économie et ressources

humaines. Nous croyons que ce rapport plus étoffé témoigne de notre engagement à assumer nos responsabilités sociales d'entreprise. Je suis persuadé qu'il révélera que nous faisons preuve du même enthousiasme à l'égard de ces tâches que de nos objectifs d'affaires et de sécurité.

Pour préparer le présent document, nous avons suivi les normes de la Global Reporting Initiative (GRI), qui a élaboré un cadre novateur pour la production de rapports exhaustifs sur la durabilité, lequel est utilisé partout dans le monde. La production de rapports publics sur la durabilité rend compte des incidences économiques, environnementales et sociales d'une organisation. Nous nous sommes inspirés des

lignes directrices de la GRI pour concevoir le présent rapport. Nous avons l'intention de suivre les normes de la GRI pour les futurs rapports.

Tout en assurant la gestion du système de navigation aérienne, les employés de la Société doivent aussi trouver des moyens de servir la population, les collectivités et la planète. Je suis fier de leurs réalisations et de la culture que nous avons créée ensemble, laquelle repose sur le respect, l'excellence et un dévouement inébranlable envers les parties prenantes. Le fait de travailler ensemble pour avoir une incidence positive dans le monde est un prolongement naturel de notre engagement envers les Canadiens d'assurer la sécurité de notre espace aérien.



NAV CANADA possède et exploite le système de navigation aérienne civile du Canada. Il lui incombe d'assurer le mouvement sécuritaire des aéronefs évoluant dans l'espace aérien qui lui est assigné, ce qui englobe le Canada et certaines zones de l'espace aérien international, dont l'Atlantique Nord. La Société est le deuxième fournisseur de SNA au monde pour ce qui est du nombre d'heures de vol IFR<sup>2</sup>, a 40 000 clients et gère 3,3 millions de vols par année.

**NEIL WILSON**

Président et chef de la direction

<sup>2</sup> Nombre total d'heures de vol IFR (règles de vol aux instruments) dans l'espace aérien continental et océanique. NAV CANADA a enregistré 3 520 433 heures de vol IFR en 2015-2016.



# NOUS SOMMES

Sally Hung, contrôleur de la circulation aérienne, Centre de contrôle régional de Vancouver.

**21,0**

Taux de pertes d'espacement IFR-IFR par million d'heures de vol, une mesure clé de la sécurité, atteint en août 2017, faisant de nous l'un des fournisseurs de SNA les plus sécuritaires au monde.

La sécurité constitue le fil conducteur reliant chacune des activités de la Société.

# RESPONSABLES DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

# SÉCURITÉ

La prestation de services de navigation aérienne (SNA) pour assurer la sécurité du public voyageur est notre raison d'être fondamentale et notre principale contribution sociale.

La sécurité du système de navigation aérienne est le résultat d'une culture organisationnelle qui commence par chaque employé pour s'étendre à toute la Société. La sécurité est le fil qui relie chacune des activités de NAV CANADA depuis sa création en 1996. Au fil des ans, la Société a développé une solide culture de la sécurité soutenue par son efficace Système de gestion de la sécurité (SMS).<sup>3</sup>



## Culture de la sécurité

Par culture de la sécurité, on entend l'importance et la valeur durables que chaque employé et groupe accorde à la sécurité, et l'engagement à cet égard à tous les niveaux d'une société.

Simon Premech, technologue en électronique, au travail côté piste à l'aéroport international Toronto Pearson.

Le succès d'un SMS repose sur la création et le maintien d'une culture de la sécurité positive et proactive. Nous nous sommes engagés à évaluer et à améliorer sans cesse notre culture de la sécurité.

Par divers moyens, dont des sondages et des évaluations, nous estimons l'état de notre climat de sécurité, cernons les points à améliorer et mettons en œuvre les modifications requises pour maintenir une culture de la sécurité positive, proactive, flexible et éclairée qui appuie le signalement et l'apprentissage.

<sup>3</sup> Un SMS est une approche systématique de la gestion de la sécurité, qui prévoit notamment les structures organisationnelles, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) exige que les fournisseurs de SNA se dotent d'un SMS approuvé et contrôlé par leur État respectif. Association du transport aérien international (IATA).



Les évaluations continues du SMS dans chaque région d'information de vol (FIR) sont maintenant reliées à un sondage régional sur la culture de la sécurité qui donne des résultats rapides et ciblés et permet un suivi direct auprès des employés de la région.

Un élément clé de notre culture de la sécurité est l'approche patronale-syndicale – la « culture juste » – lancée en 2008 afin de créer un environnement de travail collaboratif et non punitif axé sur la confiance. Chacun est invité à fournir de l'information essentielle liée à la sécurité pour que l'on puisse apprendre le maximum des

erreurs et des incidents. Cette information permet d'identifier des problèmes potentiels et de les éliminer avant qu'ils ne s'aggravent.

Nous appliquons aussi la « culture juste » à notre environnement de formation, ce qui contribuera à l'efficacité de la formation et créera un milieu dans lequel les employés auront l'occasion de réfléchir à leurs échecs et à leurs réussites et d'en tirer des leçons.

Ryan Mannan,  
spécialiste,  
Exploitation de  
l'unité, Tour de  
Whitehorse.



**Une culture juste encourage tous les employés à fournir l'information essentielle à la sécurité en vue d'identifier les problèmes potentiels.**





### CHARTRE DE SÉCURITÉ

La force de notre SMS repose sur les gens qui soutiennent le système de navigation aérienne du Canada. Notre charte de sécurité concrétise l'engagement de ces gens envers la sécurité :

- La sécurité est l'affaire de tous.
- La sécurité s'applique à tout ce que nous faisons, sans exception.
- Nous réaliserons ou dépasserons nos objectifs en matière de sécurité ainsi que les attentes de nos clients.
- Nous parviendrons à l'excellence en matière de sécurité grâce à des communications franches.
- Nous ferons en sorte que le système, déjà sécuritaire, le soit encore plus.

### NOTRE SMS

NAV CANADA est l'une des premières entreprises de l'industrie à établir un SMS global. Nous avons pu constater qu'il joue un rôle majeur dans la sensibilisation à la sécurité au sein de la Société et l'amélioration continue de nos activités de sécurité.

En 2008, le gouvernement fédéral a pris des règlements sur les SMS pour le gros de l'industrie et nous avons travaillé avec Transports Canada pour faciliter l'évaluation et la validation de notre SMS. En juin 2012, Transports Canada a confirmé que notre SMS était conforme aux règlements.

Notre SMS offre une approche organisée à la gestion des risques et comprend les structures organisationnelles,

responsabilités, principes, politiques, procédures et processus nécessaires. Son efficacité est axée sur le fait que la sécurité est la responsabilité de tous les employés.

La planification de la sécurité au sein de la Société, des groupes et des projets; le signalement des dangers et incidents; les études aéronautiques, évaluations du SMS, enquêtes sur la sécurité, examens de la sécurité et processus de détermination des dangers; et l'évaluation des risques associés aux changements pouvant nuire à la sécurité opérationnelle servent notamment à appuyer le SMS.

Le SMS est évalué régulièrement pour assurer son efficacité continue, et nous entretenons d'étroites relations de travail avec les parties prenantes de l'industrie pour faciliter l'échange d'information sur la sécurité et la collaboration en vue d'éliminer les risques liés à la sécurité.

### ÉVALUATION DE NOTRE SMS

Nous participons aussi à un programme de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) qui évalue la maturité du SMS d'un fournisseur de SNA. Dans le cadre de ce programme, appelé Norme d'excellence pour les services de navigation aérienne – Sécurité, notre SMS est évalué chaque année. Sa cote a toujours été parmi les meilleures à l'échelle mondiale, ce qui nous permet aussi d'évaluer des aspects, dont la gestion des urgences, la gestion des risques liés à la sécurité et la sécurité de la conception, où des améliorations offriraient des avantages additionnels.



En 2016–2017, la CANSO a désigné notre programme de piliers de la sécurité comme l'une de 13 pratiques exemplaires en gestion de la sécurité. Nous évaluerons les 12 autres pratiques exemplaires pour voir en quoi nous pourrions améliorer d'autres aspects de notre SMS.

— Craig Morrison et Bradley Young, contrôleurs de la circulation aérienne, Tour de Fort McMurray, en Alberta.

### PERFORMANCE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

Indicateur clé d'une culture de la sécurité forte et d'un SMS efficace, notre excellent dossier de sécurité est le fruit d'une recherche constante d'excellence et de notre désir de faire partie des fournisseurs

de SNA les plus sécuritaires au monde et de travailler à réduire continuellement les risques en matière de sécurité opérationnelle, l'un de nos objectifs primordiaux. Nous atteignons cet objectif depuis 1996.

Contribuent à ce dossier des technologies améliorant la sécurité; de bons éléments de base (dotation, procédures, échange efficace d'information); une culture juste; et les compétences, la formation, le dévouement et l'engagement de tous les employés envers la sécurité.

Pour évaluer l'efficacité de nos initiatives en matière de sécurité, nous comparons nos données sur la sécurité à celles des autres fournisseurs de SNA dans le monde, de même qu'à notre propre performance passée.

Le nombre de pertes d'espacement IFR-IFR<sup>4</sup> par million d'heures de vol est le

principal repère mondial de mesure de la performance au chapitre de la sécurité. Pour sa part, NAV CANADA est passée de 25 pertes d'espacement par million d'heures de vol en 2003–2004 à 21 en août 2017. Son taux repère est inférieur à 39. Elle figure toujours parmi les fournisseurs de SNA les plus sécuritaires au monde.

Mis à part ces taux, chaque perte d'espacement est classée en fonction de la distance entre les aéronefs. NAV CANADA n'a pas enregistré de pertes d'espacement IFR-IFR de catégorie « A1 : Critique » depuis 1998. En 2016–2017, le niveau de risque le plus bas a été attribué à 97 % des pertes d'espacement, et la majorité d'entre elles ne posaient aucun risque de collision.

Nous examinons notre méthode de suivi de la performance en matière de sécurité et apporterons des changements en 2017–2018.

<sup>4</sup> Aéronefs IFR dont l'espacement a été inférieur au minimum d'espacement autorisé ou n'a pas été assuré.



## SÉCURITÉ

---

Monique Hobson, spécialiste de l'information de vol, Station d'information de vol de Nanaimo, en Colombie-Britannique.

### **PRODUCTION DE RAPPORTS SUR LA SÉCURITÉ**

Nous consignons et signalons toute irrégularité d'exploitation (IE) – une situation où des aéronefs sont trop près l'un de l'autre ou qui pose un risque à la sécurité – aussi mineure soit-elle, et faisons enquête afin de pouvoir en tirer une leçon et nous améliorer. Nous assurons le suivi de toutes les IE et présentons tous les jours des rapports à Transports Canada et au Bureau de la sécurité des transports.

Identifier les dangers pouvant causer des pertes dans le secteur de l'aviation est un autre outil important de gestion des risques. Le programme ARGUS de rapports sur la sécurité permet aux employés de signaler des dangers éventuels sous le couvert de l'anonymat. La collecte, l'analyse et le

suivi de ces dangers facilitent la gestion des risques. Ces 20 dernières années, il y a eu 52 rapports l'an en moyenne dans ARGUS. En 2016-2017, 40 problèmes ont été signalés et 25 d'entre eux ont été réglés. Nous assurons le suivi de 24 problèmes (15 signalés en 2016-2017 et 9, en 2015-2016) parmi les 1048 rapports soumis depuis le lancement d'ARGUS.

### **SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ**

Transports Canada réglemente la sécurité de l'aviation aux termes de la *Loi sur l'aéronautique* et de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. L'un des avantages de la privatisation de 1996 est la séparation de l'organisme de réglementation et du fournisseur de SNA, ce qui assure une relation sans lien de dépendance.

NAV CANADA et Transports Canada sont membres du Comité mixte sur la surveillance de la sécurité. Ce comité et d'autres forums favorisent la communication entre les deux organismes. Notre relation avec Transports Canada est un partenariat qui vise l'amélioration de la sécurité.

Après une évaluation de notre SMS en 2016-2017, Transports Canada a constaté que l'un de nos programmes d'assurance de la qualité présentait des lacunes sur le plan de l'interconnexion entre les différents groupes. Nous avons préparé un plan de mesures correctives approuvé par Transports Canada. Il sera mis en œuvre au cours des deux prochaines années. Par ailleurs, notre SMS est entièrement conforme à la réglementation fédérale applicable.

En plus de la surveillance de Transports Canada, une surveillance est assurée à de multiples niveaux au sein de la Société, notamment par le Comité sur la sécurité du Conseil d'administration, qui a pour tâche de surveiller les politiques de gestion des risques opérationnels de la Société, et par le groupe Sécurité et qualité, qui surveille l'application du SMS en plus de s'occuper des audits et des enquêtes de sécurité et des autres activités de surveillance de la sécurité.

### **COLLABORATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ**

La collaboration et l'échange d'information sur la sécurité avec nos partenaires et nos clients de l'aviation sont essentiels. De plus, nous travaillons avec nos partenaires pour échanger des pratiques exemplaires et gérer proactivement les risques liés à la sécurité.



Nous appuyons le Conseil de sécurité et de prévention des incursions sur piste, composé de pilotes, contrôleurs, spécialistes de l'information de vol, et représentants d'aéroports et du gouvernement fédéral, qui vise à renforcer la sécurité des pistes. Le Partenariat des agents de la sécurité aérienne du

Canada se réunit deux fois l'an pour échanger sur la sécurité et discuter de diverses questions. Il comptait 70 membres en 2010 et plus de 200 en 2017.

### COLLABORATION À L'ÉCHELLE INTERNATIONALE

À titre de membre de la CANSO, nous dirigeons des analyses comparatives et aidons à établir des pratiques exemplaires en matière de sécurité. Depuis plus de dix ans, nous appuyons la production de rapports internationaux sur les données de sécurité par l'entremise de la CANSO. Plus de 40 fournisseurs de SNA soumettent des données dans le cadre de cette initiative.

Nous avons de plus contribué à la conception de la norme d'excellence sur les performances humaines de la CANSO. Le groupe de travail sur les performances humaines de la CANSO a entrepris d'établir comment l'application des principes des performances humaines optimiserait la sécurité et l'efficacité de l'ATM. Nous utilisons cette norme pour mesurer nos forces dans le domaine de la gestion de la performance.

### RENFORCEMENT DE LA SÉCURITÉ GRÂCE À AIREON

Aireon, une coentreprise à laquelle participent Iridium Communications, NAV CANADA et les fournisseurs de SNA de l'Irlande, de l'Italie et du Danemark, permettra de renforcer la sécurité grâce à la surveillance en temps réel partout dans le monde.

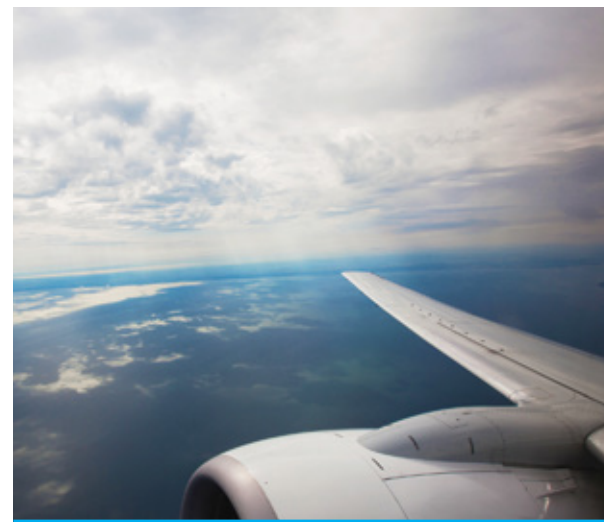
Des récepteurs ADS-B<sup>5</sup> installés sur les 66 satellites en orbite basse terrestre de la constellation d'Iridium, actuellement en cours de remplacement, permettront à Aireon d'assurer la surveillance mondiale des aéronefs dotés de l'avionique ADS-B.

Une fois pleinement opérationnel, Aireon offrira un service gratuit à l'industrie de l'aviation pour faciliter le suivi et le repérage d'aéronefs en situation d'urgence. Ce service, Aireon ALERT, permettra aux fournisseurs de SNA, aux exploitants d'aéronefs, aux organismes de réglementation et aux organisations de

recherche et de sauvetage de connaître la plus récente position de tout aéronef ADS-B.

Aireon ALERT comblera un besoin essentiel en fournissant aux organisations d'urgence les données les plus précises sur la position d'un aéronef afin qu'elles puissent intervenir partout dans le monde. Aireon ALERT utilisera les données ADS-B satellitaires d'Aireon et sera exploité par l'Irish Aviation Authority. Son utilisation ne sera pas restreinte aux clients d'Aireon.

Aireon collaborera avec FlightAware, une entreprise de données de suivi des vols, pour offrir un service de suivi mondial en temps réel des aéronefs ADS-B. Ce service, appelé GlobalBeacon<sup>SM</sup>, combinera les données du réseau ADS-B satellitaire d'Aireon aux données de suivi des vols et à l'interface Web de FlightAware pour aider les transporteurs à satisfaire aux exigences du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique de l'OACI.



### INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ

Notre industrie évolue constamment et il nous faut des idées novatrices pour gérer les risques associés à ces changements. Parmi nos nouvelles approches de gestion de ces risques, citons :

- une procédure d'enquête améliorée servant à analyser les incidents opérationnels et à déterminer s'il y a des facteurs organisationnels contributifs;

<sup>5</sup> La surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) est une technologie de surveillance qui permet de recevoir des transmissions d'aéronefs indiquant leur position et fournissant d'autres renseignements dérivés du GPS et d'autres systèmes embarqués, puis de transmettre cette information au contrôle de la circulation aérienne.

- un processus de détermination des dangers et d'évaluation des risques (DDER) qui a permis de cerner et d'atténuer les risques potentiels à la sécurité opérationnelle lorsque la technologie, les procédures et les aménagements font l'objet de changements;
- deux nouveaux outils appuyant l'analyse des risques liés à la sécurité et offrant ainsi une solution plus simple que la DDER :
  - l'évaluation de la sécurité d'une modification, qu'on peut utiliser pour évaluer un changement et déterminer quelles activités liées à la sécurité doivent être faites dans le cadre de changements simples, habituels ou comportant peu de risques;
  - la liste de vérification de la sécurité d'une modification sert à évaluer les dangers et à établir les mesures d'atténuation liées à un changement, et peut servir

pour un changement habituel ou la mise en œuvre répétitive d'un changement.

On a ajouté des processus au Système de gestion de la qualité pour consigner, examiner et diffuser des pratiques exemplaires et des leçons apprises.

### **SYSTÈME D'INFORMATION SUR LA SÉCURITÉ**

L'un de nos buts en matière de sécurité est d'intégrer les données sur la sécurité à notre SMS afin que nos outils d'analyse des données puissent mieux cerner les problèmes liés à la sécurité et les résoudre. Nous développons le Système d'information sur la sécurité de NAV CANADA (NC-SIS) en vue d'atteindre cet objectif. Ce projet pluriannuel vise à améliorer nos processus de gestion de la sécurité et à remplacer des applications qui requièrent parfois la saisie de données et des tâches manuelles en double pour mesurer et analyser les renseignements sur la sécurité.

La phase 1 du NC-SIS est terminée dans toutes les unités opérationnelles et a vu l'intégration des événements inhabituels, des rapports d'événement d'aviation, des événements en région océanique, des suivis du SMS et des enquêtes préliminaires sur les IE. Les phases suivantes viseront les événements liés aux opérations aériennes, ARGUS, les rapports sur les conditions d'exploitation, les audits, les processus de DDER et la mise en œuvre d'outils d'analyse avancés.

Nous voulons améliorer l'efficacité des processus du SMS en créant un système qui consigne, gère, analyse et permet l'échange de données sur la sécurité, favorise la collaboration, renforce notre capacité d'analyse des tendances et contribue à la prise de décisions éclairées sur les risques pour la sécurité.

### **PLAN DE SÉCURITÉ DE LA SOCIÉTÉ**

Grâce au *Plan de sécurité de la Société*, nous pouvons continuer à ouvrir la voie en matière de sécurité. Il définit les moyens par lesquels nous continuerons de renforcer notre gestion de la sécurité et de gérer les risques opérationnels.

Voici nos objectifs pour le prochain exercice :

- soutenir l'intégration des données sur la sécurité dans notre SMS;
- valider l'harmonisation du plan de continuité des opérations et du plan de reprise des activités avec les méthodes du Programme de gestion des urgences;
- moderniser le *Plan de sécurité de la Société*.



# NOUS SOMMES

Marc Alivio, technologue en électronique, Tour de St. John's, à côté d'un radiophare omnidirectionnel VHF de NAV CANADA.

**590 millions de litres**

Quantité approximative de carburant que nous avons permis à nos clients d'économiser en 2016-2017, accompagnée d'une réduction équivalente de leurs émissions de GES de plus de 1,5 million de tonnes métriques.





Nous travaillons avec nos partenaires de l'industrie à réduire la contribution de l'aviation à l'émission de gaz à effet de serre au Canada.

# VOUÉS À RÉDUIRE L'IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT



# INTENDANCE ENVIRONNEMENTALE

NAV CANADA s'est engagée à prendre des mesures qui réduisent l'incidence de ses opérations et de celles de ses clients sur l'environnement.

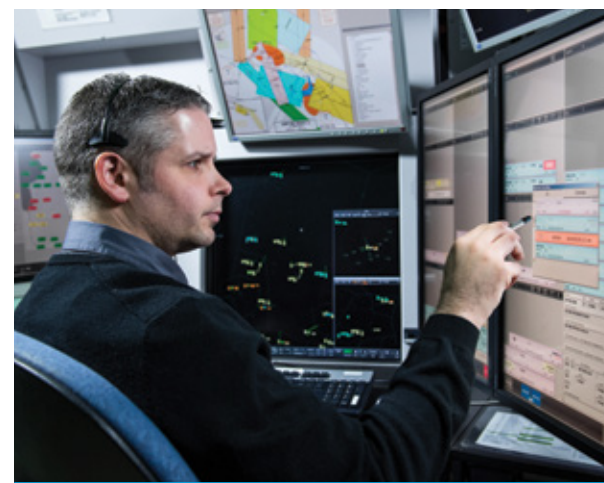
Nous utilisons nous-même très peu de carburant aviation, mais la prestation de nos services de la circulation aérienne (ATS) peut grandement influencer sur la consommation de carburant de nos clients. Nous travaillons étroitement avec nos partenaires de l'industrie à instaurer des technologies et des procédures qui réduiront la contribution de l'aviation à l'émission de GES au Canada.

En 2012, la Société a co-signé, avec le gouvernement du Canada et l'industrie aéronautique canadienne, le *Plan d'action du Canada pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation* (Plan d'action), qui définit l'approche de l'industrie pour réduire les émissions de GES provenant de l'aviation et fixe un objectif d'amélioration moyenne du rendement du carburant d'au moins 2 % par an jusqu'en 2020 par rapport aux niveaux de référence de 2005.

Le Plan d'action définit trois mesures clés de réduction des émissions de GES :

- le renouvellement et la modernisation de la flotte;
- des opérations aériennes plus efficaces;
- l'amélioration des capacités de la gestion du trafic aérien.

Le dernier rapport annuel publié dans le cadre du Plan d'action souligne diverses réalisations liées à l'utilisation accrue de technologies ATM améliorées, dont la navigation fondée sur les performances (PBN) et les technologies de surveillance évoluées.



En décembre 2015, le ministre des Transports a adopté le Plan d'État pour la PBN et l'a présenté à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). L'objectif de ce plan consiste à aider la communauté de l'aviation canadienne à passer à la PBN.

Jean-François Raymond, contrôleur de la circulation aérienne, Centre de contrôle régional de Montréal.

Nous travaillons à diverses initiatives qui aident nos clients à réduire leurs émissions de GES. Ces initiatives visent à accroître l'efficacité des mouvements d'aéronefs en vol et au sol au moyen de modifications des procédures et d'innovations technologiques. Elles ont permis à nos clients d'économiser près de 590 millions de litres de carburant en 2016–2017 et de réduire leurs émissions de GES de plus de 1,5 million de tonnes métriques.

D'une conception modernisée de l'espace aérien à l'instauration de nouvelles technologies, nous trouvons de meilleurs moyens de gérer la circulation aérienne de façon plus efficace et sûre, et de réduire les émissions de GES. Le présent rapport décrit des initiatives que nous avons prises pour optimiser les ATS, tout en améliorant l'efficacité pour nos clients.



**La qualité de navigation requise a permis aux exploitants d'aéronefs d'économiser plus de 980 000 litres de carburant et de réduire leurs émissions de GES de 2 522 tonnes métriques en 2016–2017.**





## Amélioration de l'efficacité des vols

### INITIATIVES DANS L'ATLANTIQUE NORD

NAV CANADA fournit les ATS dans l'espace aérien intérieur canadien et l'espace aérien international délégué au Canada par l'OACI, ce qui comprend le secteur ouest de l'espace aérien de l'Atlantique Nord (NAT), qui relève de la FIR de Gander. Ce secteur fait partie de l'espace aérien océanique le plus achalandé du monde, 445700 vols ayant traversé l'espace aérien NAT en 2016–2017.

Ces dernières années, la Société a collaboré avec les NATS, le fournisseur de SNA du Royaume-Uni, à des initiatives visant à réduire la consommation de carburant et les émissions de GES dans cet espace aérien.

Sadik Ahmad, spécialiste de l'assemblage du système d'information géographique AIM, Installation combinée du SNA, à Ottawa.

Le minimum réduit d'espacement longitudinal et l'Initiative sur les niveaux de vol dans l'espace aérien océanique de Gander ont aidé les transporteurs à réaliser d'importantes économies de carburant et à réduire leurs émissions de GES, accroissant la capacité de l'espace aérien sur les routes les plus efficaces et permettant aux pilotes de monter plus haut pour franchir l'océan.

En décembre 2015, on a mis à l'essai le minimum réduit d'espacement latéral en ajoutant une route centrale unidirectionnelle entre deux routes NAT. Les aéronefs dotés de l'avionique requise peuvent emprunter cette route espacée d'un demi-degré de latitude<sup>6</sup>,

un ajout important pour les vols en direction est qui peuvent profiter d'un vent arrière.

En 2016-2017, grâce à cette route, plus de 10 000 vols ont suivi des trajets plus efficaces et réduit leur consommation de carburant et leurs émissions de GES. On prévoit créer de nouvelles routes du même genre en 2017-2018.



Le Conseil d'administration a ajouté un objectif en matière d'environnement aux objectifs primordiaux de la Société :

**« Lorsque cela est possible, mettre en place des projets et des initiatives mesurables qui aident à réduire l'empreinte écologique de l'industrie de l'aviation. »**

Notre politique environnementale, qui soutient la réalisation des objectifs environnementaux au sein de la Société, est appuyée par le Système de gestion de l'environnement (EMS) conforme à la norme ISO 14001:2015, la norme internationale en matière de performance environnementale.

Nous nous sommes engagés à offrir des SNA durables, à mener toutes nos activités conformément aux lois et aux règlements environnementaux applicables et à surpasser les normes exigées par la loi au chapitre de la protection de l'environnement et de la performance, lorsqu'il est raisonnablement possible de le faire.

<sup>6</sup> L'espacement latéral est de 25 NM par rapport à la norme de 60 NM.

## Modernisation de notre espace aérien

### NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES

La PBN est en voie de devenir une norme mondiale de l'industrie. Elle redéfinit la capacité de navigation requise des aéronefs, la fondant sur les performances plutôt que sur les capteurs.

Grâce au GPS et à des systèmes de navigation et de communication électroniques sophistiqués, la PBN accroît l'efficacité des vols et réduit les répercussions environnementales. On peut ainsi concevoir et utiliser des trajectoires de vol plus courtes et des opérations en descente constante, ce qui contribue à réduire la consommation de carburant et les émissions de GES.

L'ajout de procédures d'arrivée PBN réduit le nombre d'interventions par les contrôleurs et accroît la prévisibilité pour les transporteurs. Et ces procédures facilitent l'accès aux aéroports et réduisent le nombre d'approches non stabilisées, qui accroissent les risques d'accident.

### NAVIGATION DE SURFACE ET QUALITÉ DE NAVIGATION REQUISE

La navigation de surface (RNAV) est une technologie PBN qui permet aux aéronefs dotés de l'avionique requise de suivre n'importe quelle trajectoire de vol dans la zone de couverture des aides à la navigation. NAV CANADA a publié plus de 1500 procédures RNAV nationales.

La qualité de navigation requise (RNP) est une forme avancée de navigation qui ajoute des dispositifs embarqués de surveillance de la performance et d'alerte à la RNAV. En 2016–2017, nous avons publié des procédures d'arrivée RNP pour les aéroports d'Ottawa, de Halifax et d'Edmonton, et d'autres procédures seront publiées au cours de l'année.

Grâce à la RNP, les exploitants d'aéronefs ont pu économiser plus de 980 000 litres de carburant et réduire leurs émissions de GES de 2522 tonnes métriques en 2016–2017. Nous





Des approches RNP ont été établies à l'aéroport international de Calgary en mai 2016. En 2016-2017, elles ont réduit la distance totale parcourue de 88377 NM, soit quatre fois le tour de la Terre.

travaillons à instaurer des procédures RNP à 40 aéroports canadiens choisis en consultation avec les clients.

## Gestion des répercussions sur les collectivités

Réduire l'impact de l'industrie de l'aviation sur l'environnement ne se limite pas aux initiatives de réduction du carburant. Il faut savoir en quoi le bruit des aéronefs influe sur les collectivités près des aéroports et travailler à atténuer les problèmes.

Le bruit à proximité des aéroports peut être un problème pour les collectivités résidentielles, et l'industrie de l'aviation s'attaque à

ce problème. NAV CANADA est un membre actif de divers comités chargés de la gestion du bruit aux aéroports et nous offrons une expertise technique dans notre secteur de responsabilité.

Nous avons co-signé, avec le Conseil des aéroports du Canada, le *Protocole de communications et de consultation sur les modifications à l'espace aérien*, qui vise à orienter les consultations sur les changements apportés aux procédures de vol et offre un cadre qui permet d'aborder et d'étudier les préoccupations liées au bruit au cours du processus de conception des trajectoires de vol et les questions liées à la sécurité, à l'efficacité et à l'environnement. Il décrit les rôles des organismes concernés et les types de modifications à l'espace aérien qui feront l'objet de consultations et la façon dont celles-ci seront menées. Il s'applique aux changements proposés pour les aéroports ayant plus de 60000 mouvements IFR par année.



En 2016–2017, la Société a mené des consultations publiques à Ottawa, à Edmonton et à Halifax sur de nouvelles procédures PBN, menant à la création de nouvelles trajectoires de vol offrant des gains d'efficacité à nos clients sans pour autant avoir d'incidence négative sur les collectivités, ce qu'ont confirmé les examens postérieurs à la mise en œuvre.

Aussi en 2016–2017, les responsables de l'examen indépendant de l'espace aérien en vue de réduire le bruit des aéronefs à Toronto ont achevé les travaux visant à cerner les problèmes des collectivités et à voir si tous les efforts

raisonnables étaient déployés lors de la conception de l'espace aérien en vue de réduire le bruit. Il y a eu 18 recommandations touchant :

- la réduction du bruit à la source;
- le renforcement de la collaboration;
- l'adoption de techniques de réduction du bruit pour les opérations aériennes et l'ATM;
- les nouvelles technologies ATM et de navigation;
- la transparence relative à la performance et aux objectifs d'amélioration de la performance.

En novembre 2017, NAV CANADA a donné suite aux recommandations de cet examen et a publié des plans de mise en œuvre et des échéanciers clairs, ce qui sera un volet important de nos activités en 2017–2018.

La collaboration avec l'industrie pour réduire le bruit lié à l'aviation est une priorité, et le travail devra se poursuivre. Même si nous ne serons pas en mesure d'éliminer les activités qui constituent un problème pour les collectivités, nous sommes résolus à collaborer pour améliorer la situation, si possible.

Ces travaux font partie du mandat général et proactif de notre Programme de relations avec les parties prenantes, qui assurera la gestion formelle de nos relations avec les exploitants, les aéroports et les collectivités. Il vise à donner une image positive de la Société à ces différents groupes tout en protégeant sa réputation, en gérant les risques et en assurant sa stabilité.

Ce programme a pour but de nous permettre de mieux comprendre les besoins, les enjeux et les préoccupations des parties prenantes et de voir comment rendre notre contribution la plus utile possible. Il reflète fidèlement nos priorités et il mise sur l'excellence opérationnelle de nos employés, l'innovation continue et la participation accrue des collectivités.

Le programme sera mis en œuvre dans l'ensemble de la Société en 2017–2018 afin d'orienter son approche auprès des principaux intervenants et d'établir une culture forte qui met l'accent sur l'importance de la valeur pour les parties prenantes.



## Surveillance de la circulation aérienne mondiale d'Aireon

Les systèmes de surveillance terrestre, comme les radars, sont limités à la portée optique, et il peut être coûteux de les installer dans des lieux éloignés et de les y entretenir. Dans les régions océaniques et polaires sans surveillance, les procédures ATM et de gestion de l'espace aérien doivent être très structurées, ce qui limite la capacité d'offrir des routes et des profils de vol optimaux.

Aireon changera cela en offrant une technologie ADS-B satellitaire.

Ce réseau de récepteurs ADS-B, installés sur la constellation de satellites d'Iridium NEXT, transmettra les signaux de tous

les aéronefs équipés de l'ADS-B, assurant ainsi une surveillance mondiale de la circulation aérienne en temps réel, sans que les fournisseurs de SNA n'aient à renforcer leur infrastructure.

Le fait d'étendre l'ADS-B aux régions océaniques et éloignées optimisera l'usage de l'espace aérien, mènera à d'importantes économies de carburant, réduira les émissions de GES et le nombre de retards, et accroîtra considérablement la sécurité dans de vastes régions du monde.

Des progrès importants ont été réalisés en 2016-2017, lorsque SpaceX a lancé 40 satellites d'Iridium en orbite. Les autres satellites devraient être mis en orbite au milieu de 2018 et le service Aireon devrait être lancé à l'automne 2018.



Après les essais de réception, nous utiliserons les données d'Aireon pour renforcer la surveillance de l'espace aérien des régions océaniques et éloignées. Les économies de carburant annuelles sur les routes NAT devraient dépasser les 125 millions de litres et les émissions de GES devraient être réduites de plus de 300 000 tonnes métriques par année.

Nous travaillons avec Aireon à divers protocoles d'essai et préparons nos systèmes afin qu'ils puissent utiliser les données ADS-B satellitaires pour fournir des services de la circulation aérienne. Nous avons commencé à intégrer des données en temps réel d'Aireon à nos protocoles d'essai après le lancement des 10 premiers satellites au début de 2017.

Fusée de SpaceX transportant une charge utile de dix satellites d'Iridium dotés de récepteurs ADS-B d'Aireon. Photo offerte par SpaceX, 2017.



La charge utile ADS-B d'Aireon sur les satellites en orbite basse terrestre d'Iridium.

### PREMIER ESSAI EN VOL D'AIREON

En mars 2017, une équipe à bord d'un CRJ-200 d'inspection en vol de la Société a procédé dans le Nord canadien au tout premier essai en vol du système d'Aireon. L'équipe voulait confirmer que la charge utile ADS-B fonctionnait comme prévu et vérifier si le système pouvait générer les données requises pour le contrôle de la circulation aérienne. Le vol d'essai, qui a couvert trois régions d'information de vol, a été un succès. Les résultats de l'essai ont dépassé les attentes au chapitre de la portée des capteurs et du taux d'actualisation de la charge utile ADS-B.

### AVANTAGES À L'ÉCHELLE MONDIALE

Bien que notre objectif soit d'améliorer le service dans notre espace aérien, l'ADS-B satellitaire aura des répercussions positives à l'échelle mondiale. Selon une étude réalisée en 2016 par la Purdue University School of Aeronautics and Astronautics<sup>7</sup>, l'établissement d'une surveillance ADS-B satellitaire mondiale aiderait les lignes aériennes à réduire de près de 2 % en moyenne leur consommation actuelle de carburant dans les espaces aériens océaniques et éloignés.

<sup>7</sup> *Environmental Benefits of Space-based ADS-B*. Karen Marais, Ph.D., professeure adjointe, School of Aeronautics and Astronautics, Purdue University, octobre 2016.

## Le développement durable commence par soi

Notre but principal est d'aider nos clients à réduire leur consommation de carburant grâce à des gains d'efficacité, mais nous travaillons aussi à réduire l'empreinte écologique de nos activités. Notre politique environnementale vise à soutenir la réalisation des objectifs environnementaux dans l'ensemble de l'organisation et est appuyée par notre EMS, conforme à la norme ISO 14001.

### NORME ISO

L'ISO 14001:2015 est la norme mondiale de rendement environnemental. Notre certification vise l'orientation et le soutien environnementaux stratégiques de l'exploitation et de l'entretien du système de navigation aérienne civile.

NAV CANADA est l'un des premiers fournisseurs de SNA à obtenir cette certification.

Il doit y avoir des audits indépendants au moins une fois par année. Selon notre certification, nous nous sommes engagés à protéger l'environnement, à améliorer notre performance environnementale et à mettre en œuvre nos politiques de manière efficace.

Le groupe Opérations techniques, qui acquiert, conçoit, construit et entretient nos biens immobiliers, aménagements et systèmes d'alimentation électrique, est responsable de la certification ISO 14001:2015 de l'EMS, et a aussi la certification ISO 9001. La mise à niveau à la norme ISO 14001:2015 a été réalisée un an plus tôt que prévu.

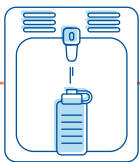
## OPÉRATIONS D'INSPECTION EN VOL

Nous avons trois aéronefs d'inspection en vol : deux CRJ-200 et un Dash 8-100 de Bombardier. Les équipages assurent l'exactitude et la sécurité des aides à la navigation et des procédures de départ et d'approche aux instruments, ainsi que l'étalonnage des systèmes de surveillance et la résolution des problèmes de communication.

Le Canada étant un vaste pays, nos trois aéronefs sont tous en service de 8 à 12 heures à la fois. Les vérifications en vol peuvent prendre du temps. Les améliorations de nos procédures d'inspection ont réduit la durée moyenne d'une inspection. En moyenne, nous avons été en mesure de réduire la consommation de carburant lors des vérifications en vol de 11,2 % par année au cours des cinq dernières années.

L'aéronef d'inspection en vol de NAV CANADA, un CRJ-200, en pleine inspection en vol.





Saviez-vous qu'une bouteille de plastique sur cinq seulement est recyclée et que la production d'une bouteille requiert jusqu'à trois bouteilles d'eau?

Pour réduire la consommation de bouteilles d'eau jetables, des stations de remplissage ont été installées à plusieurs emplacements, chacune permettant d'économiser environ 12000 bouteilles par année.

## ÉCOLOGISATION DE NOS AMÉNAGEMENTS

Lancé en 2006, le programme Trio Vert encourage nos employés à promouvoir la conservation des ressources au travail, à la maison et dans la collectivité. Il nous aide à trouver comment améliorer l'efficacité et à réduire l'incidence de nos activités sur l'environnement. Il promeut l'efficacité énergétique, le co-voiturage, la bicyclette, l'interdiction de la marche au ralenti et l'adoption de nouvelles technologies éconergétiques.

L'une des initiatives de ce programme est l'installation de bornes de recharge pour les véhicules électriques dans les stationnements de nos principaux aménagements. Au Centre de contrôle régional (ACC) de Montréal, on a installé 12 bornes de recharge. Deux voitures peuvent accéder à chaque borne, et il est donc possible de charger 24 véhicules par jour.

## CENTRE NAV

Le personnel du CENTRE NAV de Cornwall, en Ontario, œuvre à réduire l'empreinte écologique de l'emplacement. Avec ses 550 chambres et ses 50 000 pieds carrés de salles de réunion, le CENTRE NAV détient la cote Gold de l'International Association of Conference Centres. Il a aussi reçu la cote Four-Leaf d'Audubon Green Leaf™, une norme internationale en matière de protection de l'environnement et d'efficacité énergétique dans l'industrie du tourisme d'accueil, et la cote 4 Green Keys de Green Key Global.

Ces cotes sont fondées sur des audits volontaires qui couvrent tous les aspects de l'EMS du CENTRE NAV. Parmi les objectifs

Le CENTRE NAV comprend un système complet de gestion de l'environnement.

environnementaux fixés, citons l'installation d'un éclairage à DÉL éconergétique, l'amélioration des systèmes CVC et des pratiques de conservation de l'eau, l'installation d'un système de contrôle intelligent, la mise en œuvre de plans de réduction des déchets et la tenue d'un audit annuel des déchets.



## SOUTIEN DES INITIATIVES LOCALES

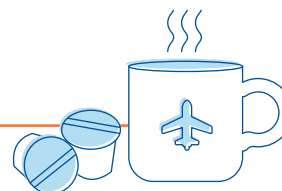
En 2016-2017, nous avons lancé le Programme de financement pour des initiatives locales durables afin d'offrir un soutien financier à des initiatives environnementales dirigées par les employés. La Société a versé plus de 19000 \$ pour financer 14 projets de développement durable locaux.

Voici les quatre catégories de projets :

1. Lieux verts – Embellissez les lieux et améliorez-en la durabilité grâce à un mur de verdure, à un nettoyage, à un jardin, etc.
2. Protection de l'environnement – Protégez des espèces et posez des gestes concrets pour l'environnement grâce à des ruches, à des dortoirs pour chauves-souris, au lombricompostage, etc.

3. Conservation – Améliorez la qualité de vie en plantant des arbres, en nettoyant le quartier, en lançant des programmes de recyclage ou d'adoption de parcs et de pistes, en diffusant de l'information, etc.
4. Projets écologiques – Soyez novateur et créez des stations de réparation de vélo, des événements de la ferme à la table, un échange écologique pour la réutilisation, un logiciel de co-voiturage, etc.

Parmi les projets financés, citons un système de culture hydroponique, des jardins communautaires, une serre, la plantation d'arbres, une ruche, des dortoirs pour chauves-souris, un terrain de jeux naturel, du lombricompostage et des panneaux pour inciter les plaisanciers à ralentir près des baleines. Les idées novatrices de nos employés et leur dévouement à l'échelle locale ont été très profitables, et nous avons l'intention de poursuivre cette initiative en 2017-2018.



Brian Leitch, spécialiste de l'information de vol à Grande Prairie, a pensé durabilité lorsqu'il a proposé un projet de recyclage des capsules de café K-Cup conforme aux mesures de sécurité de l'aéroport.

**« Je tiens à remercier l'équipe du Programme de financement pour des initiatives locales durables qui a accepté ma proposition. Vous vous souvenez peut-être que les serres, les composteurs et tout ce qui pourrait créer des objets intrus n'étaient pas adéquats pour notre station, qui se trouve à l'intérieur de la clôture de sécurité de l'aéroport, au centre d'un triangle de pistes et d'une voie de circulation. Malgré cela, nous avons trouvé un moyen de jouer un rôle, tout en tenant compte de nos clients et du public voyageur. »**

A man with a beard and mustache, wearing a light blue striped button-down shirt, is looking towards the camera. He is in a server room or data center, with racks of servers and computer monitors visible in the background. Other people are working at desks in the background.

# NOUS SOMMES

Richard Surendrakumar, ingénieur des systèmes, au Centre des systèmes techniques, à Ottawa, l'emplacement au cœur de nos activités de développement des logiciels ATM.

—  
**Plus de 2 milliards \$**

Montant investi par la Société dans la technologie et les aménagements en 20 ans.

Le secteur de l'aviation fournit des emplois de grande valeur partout au pays, et NAV CANADA est un acteur clé de ce secteur crucial.

# RÉSOLUS À INVESTIR DANS L'AVENIR

# APPORT À L'ÉCONOMIE

La Société contribue à l'économie en offrant à ses clients de l'aviation et à la population un système de navigation aérienne sûr, rentable et durable. Elle appuie la prestation de services à l'aviation pour les voyageurs canadiens et étrangers ainsi qu'une industrie canadienne de l'aviation sûre et efficace en vue de relier les gens et les collectivités.

Nous sommes fiers de fournir un service essentiel à une industrie si cruciale pour l'économie canadienne. Comme le souligne le *Rapport de l'Examen de la Loi sur les transports au Canada* (le rapport Emerson) : « le transport aérien fournit un accès et une mobilité à la main-d'œuvre afin qu'elle se rende dans les endroits urbains,

ruraux et éloignés du Canada et les aéroports et transporteurs aériens agissent comme des moteurs économiques pour les collectivités et le pays ».

Le secteur de l'aviation fournit plus de 400 000 emplois de grande valeur dans diverses industries au pays – dont l'aérospatiale, la construction et le tourisme – et NAV CANADA est un acteur clé de ce secteur crucial.

## Rendement financier

Société à but non lucratif, NAV CANADA ne reçoit aucun financement gouvernemental. Elle fournit un service de sécurité essentiel, et toutes ses activités et dépenses en

immobilisations sont financées à partir des redevances perçues de nos clients : transporteurs commerciaux et propriétaires et exploitants d'aéronefs volant dans l'espace aérien sous contrôle canadien.

Nos clients veulent un service sécuritaire et rapide, mais des redevances raisonnables. Une gestion rentable est donc requise, et nos dépenses doivent servir à atteindre nos objectifs clés. La Société fonctionne 24 heures sur 24, 365 jours par année, et offre une infrastructure de sécurité nationale et internationale essentielle. La majorité de nos coûts étant fixes et directement liés à la prestation de services, il y a relativement peu d'occasions





de réduire les coûts sans réduire les services offerts, une solution inacceptable dans la plupart des cas.

Pour gérer les coûts et améliorer le service, nous avons trois stratégies : élaborer et déployer de nouvelles technologies; s'assurer que les employés sont en nombre adéquat au bon endroit et au bon moment; et créer de nouvelles sources de revenus (vente de technologies, concession de licences ou location de nos salles de conférence). Cela nous permet de garder les redevances faibles tout en respectant nos obligations d'affaires.

**Nous gérons les coûts et améliorons le service en déployant de nouvelles technologies, en créant de nouvelles sources de revenus et en nous assurant que nos employés sont en nombre adéquat au bon endroit et au bon moment.**



James Zietak,  
gestionnaire,  
Simulation  
ATCISE.

Nos redevances sont établies selon les paramètres concernant les redevances de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*. De plus, la Loi exige la tenue de consultations et la diffusion de préavis et d'annonces sur les redevances nouvelles ou révisées.

Nos redevances sont fixées à un niveau qui génère des revenus suffisants pour satisfaire à nos obligations. Nous avons réduit le taux de base des redevances deux années d'affilée grâce à une croissance du trafic plus forte que prévu et à un contrôle efficace des coûts. Nos redevances sont inférieures à celles instaurées en 1999. Cette année, nous remettons à nos clients un remboursement représentant 4,6 % des montants facturés durant l'exercice précédent.

### PRODUITS

En 2016-2017, la Société présentait un rendement financier solide à l'égard de l'exploitation et du développement continu du système de navigation aérienne. Ses produits pour 2016-2017 ont totalisé 1294 millions \$ contre 1333 millions \$ en 2015-2016, en raison surtout des redevances révisées réduites (de 7,6 % en moyenne) établies le 1<sup>er</sup> septembre 2016. Cette diminution des produits a été compensée en partie par une croissance de 5,1 % du trafic.

### CROISSANCE DU TRAFIC

Nous avons prévu une croissance soutenue du trafic pour 2016-2017, mais les résultats ont surpassé nos attentes, particulièrement au chapitre des survols.

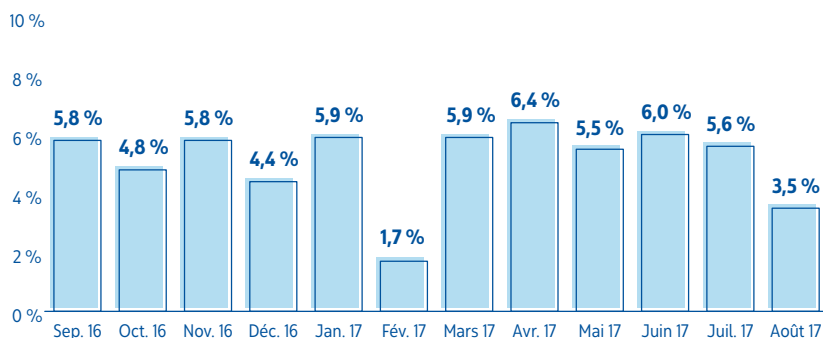
### RECETTES - CIRCULATION AÉRIENNE

(millions \$)



### VARIATION ANNUELLE DES UNITÉS DE REDEVANCE PONDÉRÉES<sup>9</sup>

12 mois (jusqu'en août 2017)

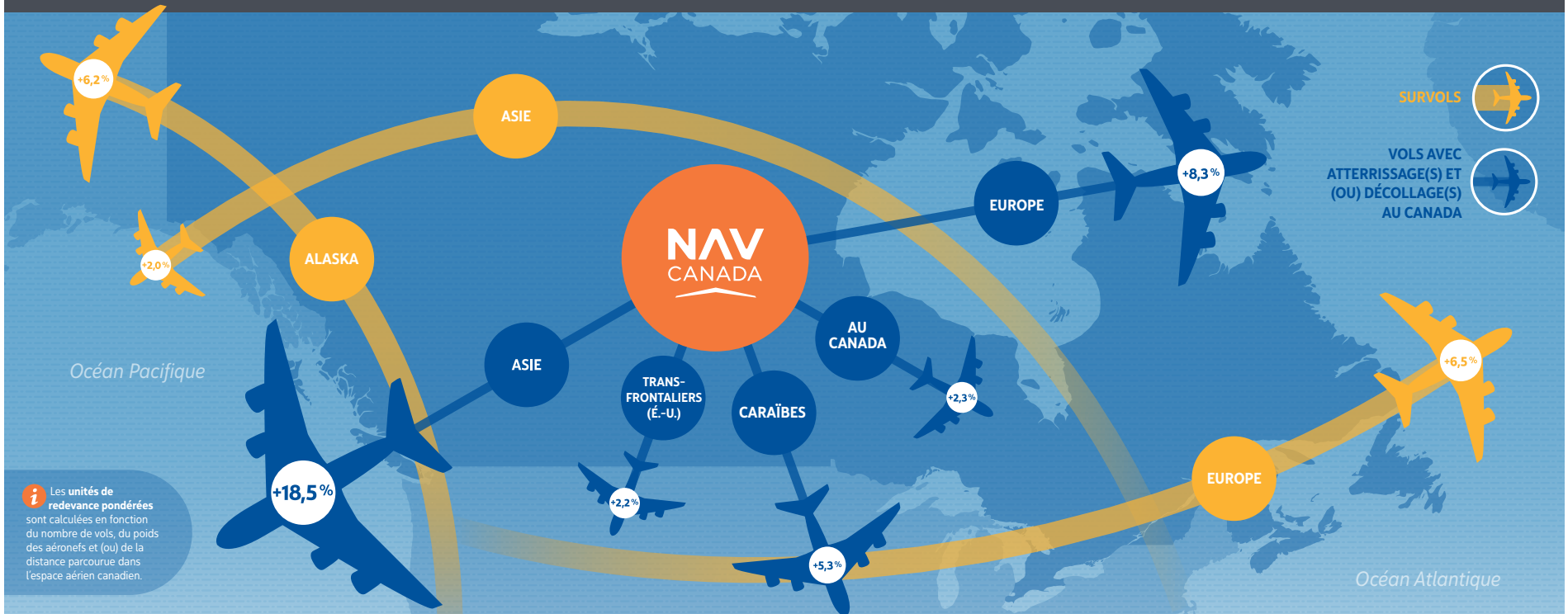


<sup>8</sup> Remboursement de 60 M\$ exclus.

<sup>9</sup> Les unités de redevance pondérées renvoient à une mesure du trafic tenant compte du nombre de vols, de la taille des aéronefs et de la distance parcourue dans l'espace aérien canadien.

# CROISSANCE DU TRAFIC

NAV CANADA mesure le trafic en unités de redevance pondérées (URP). Le trafic dans l'espace aérien contrôlé par la Société a augmenté de **5,1 %** sur douze mois pour l'exercice 2016-2017. Le graphique ci-dessous illustre cette hausse en URP, qui représente **90 %** du trafic.

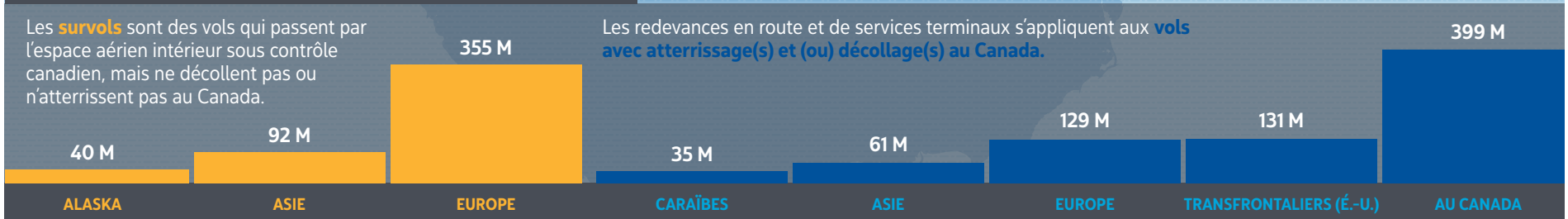


**i** Les unités de redevance pondérées sont calculées en fonction du nombre de vols, du poids des aéronefs et (ou) de la distance parcourue dans l'espace aérien canadien.

## UNITÉS DE REDEVANCE PONDÉRÉES PAR ROUTE, *exercice 2016-2017*

Les **survol**s sont des vols qui passent par l'espace aérien intérieur sous contrôle canadien, mais ne décollent pas ou n'atterrissent pas au Canada.

Les redevances en route et de services terminaux s'appliquent aux **vols avec atterrissage(s) et (ou) décollage(s) au Canada**.

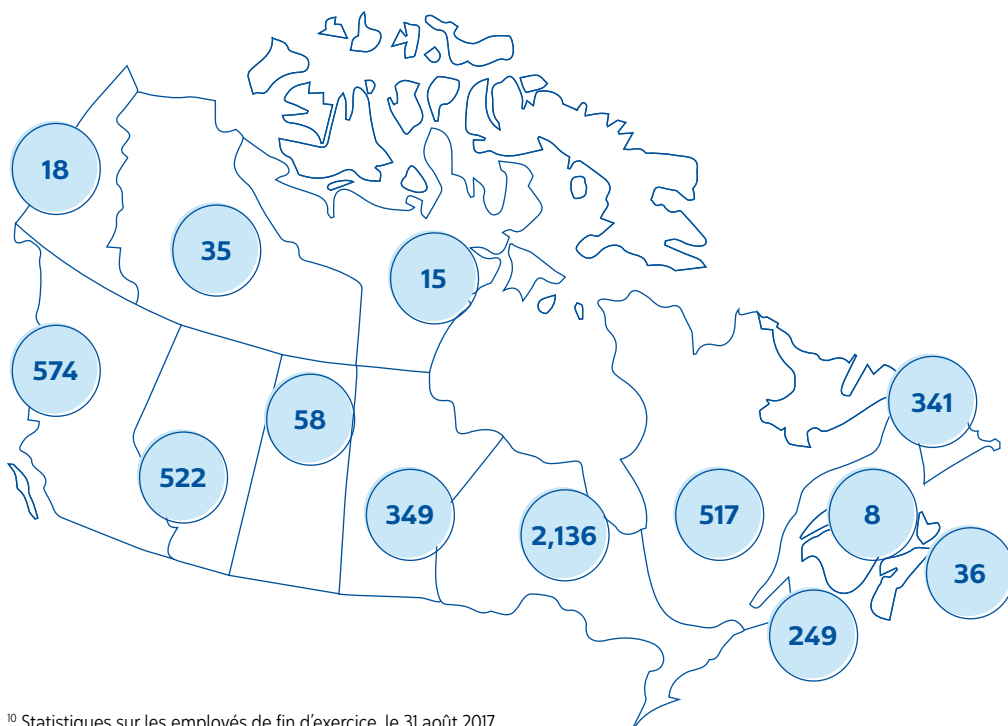


### EMPREINTE ÉCONOMIQUE

Pour s'acquitter de son mandat, la Société doit doter de personnel des emplacements partout au pays. Elle compte 114 emplacements dotés de personnel dans chaque province et territoire.

Notre effectif compte des employés de gestion, de soutien technique et administratif et de prestation des ATS (contrôleurs de la circulation aérienne, spécialistes de l'information de vol, spécialistes techniques d'exploitation, technologues en électronique, ingénieurs et pilotes).

### NOMBRE D'EMPLOYÉS PAR PROVINCE<sup>10</sup>



<sup>10</sup> Statistiques sur les employés de fin d'exercice, le 31 août 2017.

### INVESTISSEMENT ÉCLAIRÉ

Nos activités contribuent à l'économie des collectivités avoisinantes, et les dépenses que nous engageons pour entretenir et améliorer nos aménagements et tenir à jour et mettre à niveau nos technologies ont des retombées économiques locales.

En 20 ans, plus de 2 milliards \$ ont été investis dans nos aménagements et technologies. Après plusieurs années de contrôle des coûts dû à la baisse du trafic et des produits, nous pensons investir dans les ressources humaines, les technologies, les systèmes et les aménagements.

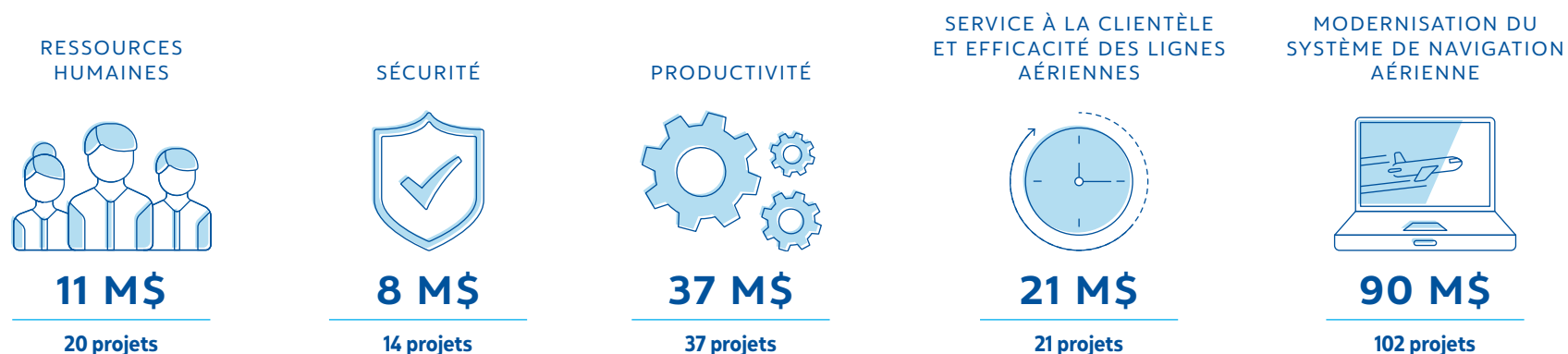
En 2016-2017, nous avons lancé un programme de dépenses d'immobilisations de trois ans, quelque 500 millions \$ étant investis dans nos activités, tels systèmes ATM, d'affaires et de formation; nouveaux

aménagements; infrastructure de communication, de navigation et de surveillance et système satellitaire de surveillance de la coentreprise Aireon.

Nous menons en général environ 200 projets d'immobilisations l'an au pays; les dépenses annuelles s'élèveront à 170 millions \$ avec le programme de dépenses d'immobilisations. Cela représente environ 40 millions \$ par année de plus que les dépenses normalement prévues.

Une grande partie de nos dépenses d'immobilisations d'ici à 2019 visera nos aménagements clés (centres de contrôle régional, tours de contrôle et stations d'information de vol). Citons comme exemple la nouvelle Tour de contrôle de l'aéroport régional de Waterloo, entrée en service en 2017.

DÉPENSES D'IMMOBILISATIONS EN 2016-2017 SELON LES PRINCIPAUX SECTEURS STRATÉGIQUES



Les nouveaux systèmes d'alimentation à double redondance seront bien plus fiables grâce à une forte tolérance aux défaillances électriques et à un cycle de vie accru. La mise à niveau de ces importants systèmes évitera les temps d'arrêt imprévus et nous permettra de fournir des SNA sans interruption lorsqu'il y a une coupure d'alimentation. L'essai de ce nouveau système à l'ACC de Toronto a été concluant. Il est prévu que les projets aux

ACC de Moncton, d'Edmonton et de Gander seront achevés en 2018-2019.

Des sommes importantes seront aussi consacrées à la modernisation d'éléments essentiels de l'infrastructure de communication, de navigation et de surveillance, dont un nouveau radar de surveillance terminale pour 12 emplacements. Ce projet de remplacement des radars prendra 10 ans et coûtera 159 millions \$. Ce

sera le plus important projet d'immobilisations de notre histoire. Le premier radar devrait être mis en service à Hamilton, en Ontario, d'ici août 2019, et le dernier le sera à Halifax, en Nouvelle-Écosse, en 2028.

Nos dépenses d'immobilisations pour 2016-2017 étaient réparties ainsi : 64 millions \$ pour les aménagements, 89 millions \$ pour les systèmes opérationnels et 18 millions \$ pour les systèmes d'affaires. Leur ventilation selon nos priorités stratégiques figure dans le tableau ci-dessus.


A woman with long dark hair, wearing a blue t-shirt with the NAV CANADA logo, is smiling and looking towards the camera. She is holding a pen. The background shows a warehouse with high ceilings and metal shelving units filled with cardboard boxes.

# NOUS SOMMES

Sania Swaffield à l'œuvre au bureau de commande du Dépôt national, au Centre de logistique de NAV CANADA.

**2** ans

Nombre d'années consécutives où NAV CANADA a été nommée l'un des 100 meilleurs employeurs au pays (2017 et 2018).



Nos employés sont l'assise de notre succès et c'est pourquoi nous nous efforçons de créer un environnement de travail où les employés peuvent s'épanouir.

# UN EXCELLENT ENDROIT OÙ TRAVAILLER

Steve Connolly et Michael Bird,  
spécialistes de l'information de vol,  
à la FSS de Kingston.

# RESSOURCES HUMAINES

Notre contribution sociale à titre d'employeur – sur la santé et le mieux-être de nos employés et des collectivités où nous habitons et travaillons – est importante.

## Employeur de choix

NAV CANADA veut être reconnue comme un employeur de choix par ses employés, qui sont l'assise de sa réussite. C'est pourquoi l'élément « avoir un milieu de travail qui fait en sorte de classer NAV CANADA parmi les employeurs de choix au Canada » fait maintenant partie intégrante de son énoncé de mission.

Nos employés ont droit à une excellente rémunération, à des avantages sociaux concurrentiels et à des possibilités de perfectionnement et d'avancement. Selon les dernières données de Statistiques Canada, la plupart se situent dans le 10 % des salariés les mieux payés au pays et ont depuis 10 ans des augmentations supérieures au taux d'inflation. Nous sommes aussi l'un des rares employeurs privés au pays à offrir un régime de retraite à prestations déterminées.

Nous visons un environnement de travail où les employés peuvent s'épanouir. Les employés ont droit à des programmes de santé et de

mieux-être parmi les meilleurs de l'industrie. Ils ont des possibilités de formation et de perfectionnement, et leurs efforts peuvent être soulignés dans le cadre de divers programmes de reconnaissance des employés.

Tout cela incite nos employés à faire carrière ici. Nos niveaux d'attrition sont bas par rapport à ceux d'autres entreprises de l'industrie et du pays. Il n'est pas inhabituel que des employés aient 35 années de service et plus, mais nous en accueillons quand même de nouveaux. En effet, 181 personnes ont rejoint nos rangs en 2016-2017, générant enthousiasme et énergie au sein de la Société.



### DÉFINITION DE LA PROPOSITION DE VALEUR POUR LES EMPLOYÉS

En 2016–2017, nous avons consulté les employés en vue de créer une proposition de valeur pour les employés, qui énonce les valeurs et avantages qui font de la Société un milieu de travail unique incitant les employés à y faire une longue carrière. Les employés ont dit aimer travailler ici pour les raisons suivantes :

- faire un travail stimulant ayant une incidence concrète;
- faire partie d'une équipe hautement performante;
- faire un travail valorisant et enrichissant.

Ces piliers seront intégrés à nos initiatives de recrutement en 2017–2018 pour mettre en valeur les possibilités de carrière exceptionnelles qu'offre NAV CANADA.

### RELATIONS DE TRAVAIL FONDÉES SUR LA CONFIANCE

Nos employés ont leur mot à dire sur la gestion de la Société. Ayant participé à sa création, ils sont représentés au sein du Conseil d'administration. Comme 87 % de l'effectif de NAV CANADA est représenté par huit syndicats, les négociations collectives ont beaucoup d'importance pour nous.



Les employés de NAV CANADA aiment faire un travail stimulant et enrichissant et faire partie d'une équipe hautement performante.



Brian Cox et David Courtice, spécialistes de l'information de vol, Centre d'information de vol de Kamloops.

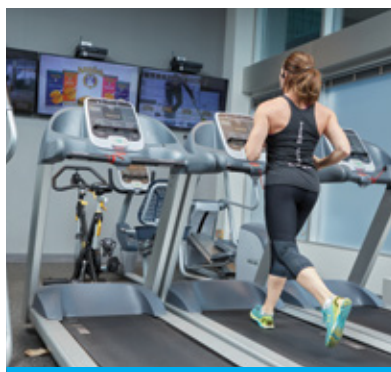
Nous avons une approche constructive des relations de travail, qui sont axées sur la confiance et le respect mutuel. Il y a 10 fois moins de griefs qu'il y a 10 ans, signe que nous réglons les problèmes de manière saine et productive. Cette relation de travail productive et collaborative a permis de conclure des ententes avantageuses pour toutes les parties, nos employés ayant eu droit depuis 10 ans à des augmentations salariales supérieures au taux d'inflation.

Cette année, des conventions collectives ont été renouvelées avec quatre syndicats. Trois d'entre eux – l'Association canadienne du contrôle du trafic aérien, l'Association des spécialistes de la circulation aérienne du Canada et l'Institut professionnel de la fonction publique du Canada – représentent quelque 71 % de nos employés syndiqués. Ces conventions collectives arriveront à échéance au cours de l'exercice prenant fin le 31 août 2019.

La convention collective avec le quatrième syndicat, l'Association canadienne des agents financiers, qui représente environ 1 % de nos employés syndiqués, a aussi été renouvelée et arrivera à échéance pendant l'exercice prenant fin le 31 août 2020.

### MIEUX-ÊTRE DES EMPLOYÉS

L'importance que nous accordons au mieux-être – en particulier le compte Soins de santé de 750 \$ auquel les employés ont droit chaque année pour accroître la couverture déjà offerte ou



couvrir d'autres frais liés à la santé – fait partie des facteurs qui ont impressionné les juges du concours des 100 meilleurs employeurs au Canada.

Parmi nos programmes de mieux-être et de santé les meilleurs du marché, citons :

- un programme d'aide aux employés et aux familles offrant des services de consultation professionnels, des conseils et des ressources en matière de santé et de mieux-être;
- des ressources sur la gestion de la fatigue afin de renforcer la sécurité et d'atténuer les risques liés à la fatigue par la sensibilisation et l'adoption de stratégies de vigilance et de pratiques exemplaires de planification des quarts de travail;
- le site BIEN VIVRE renfermant outils, articles et liens vers des renseignements sur les modes de vie sains, et de l'information sur nos programmes et initiatives de mieux-être;



L'un de nos objectifs primordiaux est d'avoir un milieu de travail qui fait en sorte de classer NAV CANADA parmi les employeurs de choix au Canada.

Nous avons été nommés l'un des 100 meilleurs employeurs au pays en 2017 et 2018, et mérité le deuxième rang de la liste des meilleurs employeurs du Canada publiée par Forbes en 2017.

- le réseau Best Doctors qui donne accès à des spécialistes médicaux qui aideront les employés à comprendre leurs problèmes de santé et leurs options de traitement;
- le programme CAREpath qui offre aux employés atteints du cancer des conseils et renseignements clairs et du soutien.

## SOUTIEN PAR LES PAIRS – LA MEILLEURE FORME D'AIDE

Nos quatre programmes de soutien par les pairs connaissent du succès. Il y a Pour éclairer votre chemin, un programme de soutien par les pairs en santé mentale, reconnu par l'Association canadienne pour la santé mentale. Depuis son lancement en 2012, des pairs offrent bénévolement un appui aux collègues aux prises avec des problèmes de santé mentale.

Le programme de gestion du stress lié à un incident critique est lui aussi efficace. Plus de 180 pairs peuvent aider les employés après un incident opérationnel ou événement stressant. Ces pairs sont des employés ayant reçu une formation spéciale, qui se sont portés volontaires pour appuyer leurs collègues. Les discussions dans le cadre du programme sont confidentielles.



Harry Nguyen, technologue en électronique, et Shane Dale-Hicks, surveillant d'équipe, dans la salle de contrôle des systèmes du Centre de contrôle régional de Toronto.

Le Programme de sensibilisation et de réadaptation à l'égard des dépendances, qui aide les employés à obtenir un traitement en toute confidentialité, offre aussi un soutien par les pairs.

Le programme PROSPÉRER, un nouveau programme de soutien par les pairs, aide formateurs et étudiants ATS à composer avec le stress d'une formation. Les pairs aidants sont des employés opérationnels qui ont déjà relevé le défi d'une formation et peuvent faire preuve d'empathie et offrir un soutien pratique.

## SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

Le Programme de santé et de sécurité au travail (SST) prévoit un comité de SST là où il y a plus de 20 employés. Les autres emplacements avec personnel ont un représentant en SST, pour un total de 160. Les emplacements éloignés (sans personnel) sont inspectés une fois l'an, lors des visites planifiées du personnel, pour voir s'ils sont conformes aux exigences en matière de SST.

Il y a deux comités d'orientation en matière de SST, un pour les membres de la Fraternité internationale des ouvriers en électricité et un pour les autres employés. Ce premier comité a été formé pour régler des problèmes propres à ces employés, qui sont plus exposés aux dangers en milieu de travail associés à l'infrastructure physique et aux travaux spécialisés.

Les représentants de l'employeur et des employés au sein des comités examinent les rapports d'incident et les tendances, recommandent la création ou la révision de politiques ou de procédures et examinent les changements aux pratiques et aux technologies. Les représentants et les comités locaux s'assurent que des inspections de sécurité en milieu de travail sont faites régulièrement et collaborent en vue de régler les problèmes et les plaintes à l'échelle locale.

Il y a une procédure d'urgence SST à tous nos emplacements, et on peut communiquer en tout temps avec un centre de surveillance et des spécialistes. Notre politique de gestion des dangers comprend un processus de DDER des postes, qui permet à chaque groupe de travail de cerner les dangers liés à chaque poste.

### FORMATION EN SST

Nous offrons un cours d'initiation aux droits et aux responsabilités des employés et de l'employeur en matière de SST, ainsi qu'une formation additionnelle aux représentants et aux membres des comités de SST locaux et aux membres des comités d'orientation.

D'autres outils, comme les programmes de compétences, de conduite préventive, de protection contre les chutes et de sécurité électrique, servent à former le personnel afin qu'il comprenne bien toute procédure ou tout système pertinent et puisse travailler de façon sécuritaire.

La Société a une bonne relation avec tous les comités de SST et d'orientation. Nos Services de l'environnement et de SST offrent expertise et services de consultation internes en matière de SST pour aider à assurer la sécurité du personnel. Ils peuvent aussi offrir un soutien à l'égard de dangers, donner des conseils et expliquer des règlements.

### RECRUTEMENT ET FORMATION

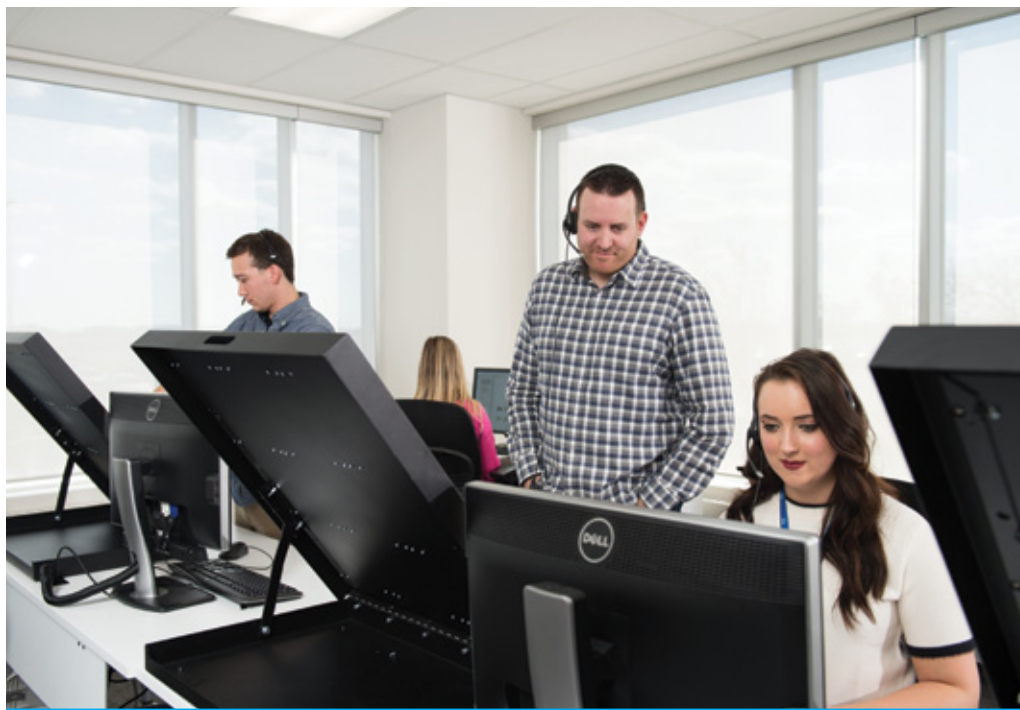
Nous favorisons un excellent environnement de travail en veillant à ce que les niveaux de dotation soient appropriés, en appuyant une culture de travail diversifiée et respectueuse et en offrant des possibilités de cheminement de carrière et un accès aux postes de direction.

Le recrutement et la formation de personnel opérationnel compétent sont des priorités. Nous visons le niveau de dotation de 100 % dans toutes les unités opérationnelles. Nous peaufinons nos pratiques de recrutement et de sélection pour attirer et choisir les meilleurs talents. Nous apportons d'importantes améliorations au programme de formation afin d'assurer un parcours d'apprentissage cohérent.



Nous continuerons d'améliorer nos stratégies de recrutement, formation et perfectionnement. Le programme de dépenses d'immobilisations prévoit des investissements dans la formation ATS. Les initiatives visent à améliorer les outils de prévision et les essais de simulation pour rationaliser le processus de demande, améliorer documents de formation et simulations et offrir des possibilités de perfectionnement professionnel et de soutien aux instructeurs.

Tant que notre objectif de dotation ne sera pas atteint, les heures supplémentaires serviront à maintenir les niveaux de service. Une planification exhaustive aide à s'assurer qu'un nombre approprié de travailleurs titulaires de licences et certifiés sont disponibles là et quand il le faut.



Darian Looyen, stagiaire, et Tyler Wilkinson, spécialiste des programmes IFR, Centre de contrôle régional de Toronto.

### RECRUTEMENT DES MEILLEURS TALENTS

Pour attirer les meilleurs talents et aider nos étudiants, nous avons éliminé les frais d'examen et de scolarité en 2016 et avons établi une allocation annuelle de

30 000 \$. Et nous avons créé un programme de recommandation par les employés pour les inciter à devenir « dépisteurs de talents » et à participer à la recherche de candidats possédant les aptitudes recherchées.

En 2016-2017, 5 800 personnes ont présenté une demande. Parmi celles-ci, 190 étudiants ont été retenus pour nos programmes de formation ATS, dont 53 % dans le cadre de notre programme de recommandation. Nous avons aussi observé une hausse du taux de réussite des étudiants en formation ATS en 2016-2017 (68 contrôleurs et 29 spécialistes de l'information de vol).

### PROGRAMME D'EMPLOIS D'ÉTÉ POUR ÉTUDIANTS

Le Programme d'emplois d'été pour étudiants offre aux étudiants à temps plein au collège ou à l'université un emploi d'été et une expérience immersive leur donnant un aperçu de l'industrie de l'aviation et de NAV CANADA. La popularité du programme ne se dément pas, comme en témoigne la hausse du nombre de demandeurs (de 1 192 en 2016 à 2 032 en 2017). Au total, 48 étudiants ont participé au programme en 2017. Bon nombre



Sébastien Hubert et Andrew Herscheid, coordonnateurs des systèmes de données, Centre de contrôle régional de Montréal.

des étudiants qui ont occupé un emploi d'été sont revenus travailler pour la Société après leurs études.

### **RENFORCER LE LEADERSHIP**

Le leadership est crucial à l'atteinte de nos priorités stratégiques, et nous œuvrons à maintenir et à élargir notre équipe de leaders. Cela signifie qu'il faut déterminer ce qui constitue un bon leader, sélectionner des candidats et leur offrir des défis et des possibilités.

Nous améliorons nos outils de gestion du rendement pour faciliter le perfectionnement en leadership et la planification de la relève. En 2016–2017, nous avons élaboré une stratégie de gestion de la relève, continué de travailler au programme SOMMET, notre programme

interne de formation en leadership, et lancé d'autres programmes de formation. Les employés ont suivi des cours sur la prévention du harcèlement, la *Loi canadienne sur les droits de la personne* et la cybersécurité.

### **DIVERSITÉ ET INCLUSION**

Il nous importe de créer un environnement de travail inclusif et respectueux. Nous croyons que la valorisation des approches et des compétences uniques d'une équipe diversifiée permet à tous les employés d'atteindre leur plein potentiel. Cela contribue à l'innovation et aux gains d'efficacité continus ainsi qu'au succès global de l'organisation.

NAV CANADA est un employeur sous réglementation fédérale assujéti à la *Loi sur l'équité en matière d'emploi*. En 2011, la Commission canadienne des droits de la personne a désigné la Société comme un leader dans le dossier de l'équité en matière d'emploi au sein du secteur du transport aérien.

Nous visons l'excellence à l'égard du cadre d'équité en matière d'emploi, mais nous avons décidé de dépasser ce cadre législatif en établissant une culture d'inclusion avancée. Pour y arriver, nous avons établi notre tout premier Plan stratégique en matière de diversité et d'inclusion.

Un milieu de travail inclusif, c'est plus que des statistiques internes sur la diversité et le respect des exigences de l'équité en matière d'emploi. Nous nous concentrons maintenant sur les

valeurs d'entreprise et l'efficacité organisationnelle qu'une promotion active de la diversité et de l'inclusion peut favoriser.

Nous savons aussi qu'une culture évoluée de la diversité et de l'inclusion mènera à des changements positifs à la Société. Elle permettra notamment :

- d'améliorer le rendement et d'assurer le succès de l'organisation;
- d'attirer et de retenir les meilleurs talents;
- de hausser l'expérience des employés et d'accroître leur engagement;
- d'inciter la direction et les employés à instaurer un milieu de travail professionnel et enrichissant.

Nous sommes convaincus que l'établissement d'un environnement de travail inclusif, où les employés aux origines et expériences diversifiées sont invités à faire part de leurs idées et de leurs opinions, nous aidera à attirer et à retenir les meilleurs talents et à atteindre nos objectifs d'affaires.

Nous continuerons de nous efforcer d'embaucher plus de femmes et de membres d'autres groupes sous-représentés dans la Société, y compris aux postes techniques et opérationnels et au sein de la haute direction. Au total, les femmes représentent 24 % des employés de la Société, le tiers des membres du Conseil d'administration et 35 % des membres de la haute direction (directeur ou niveau plus élevé).



**« Cette stratégie émane des réflexions et idées avancées par les employés au sujet de la diversité et de l'inclusion. Les perspectives mises de l'avant par les employés et les leaders des RH partout au sein de la Société, lesquelles sont incluses dans notre plan d'avenir, m'inspirent. Les employés de NAV CANADA ont des idées très intéressantes et stimulantes sur la forme que peut prendre l'inclusion au travail, et ce genre de dialogue est indispensable à l'avancement de nos efforts au sein de l'organisation. »**

– Deanna Fialho, spécialiste, Diversité et inclusion, et protection des renseignements personnels

## Dans la collectivité

Vu sa présence nationale, la Société se doit d'avoir une incidence positive sur les collectivités où elle mène des activités. Elle aspire à devenir un voisin exemplaire et un bon citoyen corporatif, et encourage et soutient les employés participant à des activités communautaires.

### ACTIVITÉS CARITATIVES

Pour souligner leur engagement impressionnant envers leurs collectivités, nous appuyons les employés qui se dévouent pour une juste cause, et offrons un soutien financier pour des œuvres de bienfaisance et des activités communautaires à but non lucratif. Les fonds sont versés proportionnellement à la répartition de l'effectif dans les sept FIR, le CENTRE NAV à Cornwall, en Ontario, et la région de la capitale nationale.

En 2017-2018, nous examinerons nos programmes de soutien aux œuvres de bienfaisance afin de les optimiser.

Le Programme régional de dons de contrepartie (investissement de 350 000 \$) finance des campagnes de financement de groupe choisies par les employés dans chaque FIR. Et le Programme de contributions (budget de 130 000 \$) verse de petits dons pour financer des activités communautaires. Plus de 300 organisations ont reçu de tels dons à la demande des employés.

Tous les ans, nos employés consacrent des milliers d'heures et versent des centaines de milliers de dollars à des campagnes à l'appui de leurs collectivités. En voici des exemples :

### NOURRIR L'ESPOIR

Les employés d'Ottawa ont grandement contribué à la Fondation de l'Hôpital d'Ottawa. La campagne « Nourrir l'espoir » de 2017, notre 10<sup>e</sup> collecte de fonds pour l'hôpital et ses recherches sur le cancer, a permis d'amasser 371 000 \$ pour un total de 3,15 millions \$ en 10 ans.

Parmi les activités organisées, citons les tournois de hockey et de golf de NAV CANADA, qui ont permis d'amasser respectivement 8 700 \$ et 118 000 \$. Tous les employés de la Société sont fiers que notre partenariat avec la Fondation permette de soutenir les travaux de développement de virus oncolytiques du Dr John Bell, scientifique principal du

Les employés de NAV CANADA apportent un peu de chaleur en soutenant le Fonds Habineige.





Programme de thérapeutique anti-cancéreuse, et de son équipe de chercheurs.

Nos employés soutiennent diverses causes pancanadiennes comme Centraide et la campagne Movember, ainsi que diverses initiatives locales, dont la campagne « Be My Hero » de la Fondation de l'Hôpital pour enfants de Winnipeg, le Défi-Vélo au Québec et la Course Terry Fox à Yellowknife et dans d'autres régions.

#### **VOLS D'ESPOIR**

Nos employés sont conscients de l'importance des déplacements en avion pour les personnes dans le besoin, et c'est pourquoi ils sont de fervents champions de Vols d'espoir. Depuis plus de 30 ans, cet organisme procure des vols gratuits à des personnes à faible revenu qui doivent prendre l'avion pour recevoir des soins médicaux nécessaires. NAV CANADA a amassé plus

de 600 000 \$ au cours des dernières années dans le cadre de tournois de golf et d'autres activités, et ce, afin de financer l'achat de plus de 2000 vols.

#### **OLYMPIQUES SPÉCIAUX**

En 2016–2017, nous avons joué un rôle central lors des Jeux d'été des Olympiques spéciaux qui ont eu lieu à Moncton et les environs, au Nouveau-Brunswick. La Société a été le commanditaire en titre de l'événement comprenant des épreuves d'athlétisme, de natation, de golf, de quilles, de balle-molle, de boccia, de soccer et d'haltérophilie. En plus de la contribution financière de la Société, il faut souligner le temps consacré par nos employés à cet événement. Près du quart des quelque 140 bénévoles présents aux Jeux d'été étaient des employés de NAV CANADA.



Près du quart des bénévoles présents aux Jeux d'été des Olympiques spéciaux étaient des employés de NAV CANADA.

#### **AGIR POUR LE CHANGEMENT**

Nombre d'employés de NAV CANADA ont amassé des fonds dans le cadre de la campagne Agir pour le changement. Joe Roberts, l'initiateur de cette campagne lancée le 1<sup>er</sup> mai 2016 à Terre-Neuve, a entrepris sa traversée du Canada en poussant un chariot d'épicerie afin d'amasser des fonds pour mettre fin à l'itinérance chez les jeunes. Son périple a pris fin le 29 septembre 2017, soit 17 mois plus tard, à Vancouver, en Colombie-Britannique.

Joe a rencontré les employés de NAV CANADA à Gander le 14 mai. Le 26 septembre, il s'est rendu à Ottawa afin de recevoir un don de 13025 \$ de NAV CANADA pour sa campagne, ce qui correspond au montant amassé par les employés du pays. Une course ou marche de 5 km organisée par un représentant d'Agir pour le changement a eu lieu dans chaque FIR.

# GOVERNANCE

Le modèle de gouvernance de la Société est unique à maints égards et accorde une place importante aux parties prenantes. NAV CANADA est une société sans capital-actions fondée en 1995 afin d'acquérir le système de navigation aérienne civile du gouvernement du Canada.

Après l'adoption de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile* en juin 1996, le gouvernement a cédé le système à NAV CANADA le 1<sup>er</sup> novembre 1996, au coût de 1,5 milliard \$. Cette acquisition a été financée par l'émission d'obligations.

NAV CANADA est responsable du contrôle de la circulation aérienne et des services connexes dans plus de 18 millions de kilomètres carrés d'espace aérien sous contrôle canadien.

Nos employés dévoués fournissent des services à 40 000 clients de l'aviation commerciale ou générale à partir de nos aménagements au pays. Ces services comprennent le contrôle de la circulation

aérienne, l'information de vol, les exposés météorologiques, l'information aéronautique, les services consultatifs d'aéroport et les aides électroniques à la navigation.

Nos aménagements comprennent des centres de contrôle régional, des tours de contrôle d'aéroport, des stations d'information de vol, des centres d'information de vol, des stations radio d'aérodrome communautaire ainsi que l'infrastructure de surveillance, de navigation et de communication requise pour le système.

## Représentation des membres

NAV CANADA est le fruit d'un consensus unique entre les quatre membres fondateurs de la Société, en l'occurrence le gouvernement du Canada, les transporteurs aériens commerciaux, l'aviation générale et commerciale et ses employés, représentés par leurs syndicats.

NAV CANADA compte cinq membres, soit le gouvernement du Canada, un représentant des transporteurs aériens commerciaux, un représentant de l'aviation générale, un représentant des employés syndiqués et le membre administrateur. Ces membres élisent au total 14 des 15 administrateurs. Le président et chef de la direction est aussi un administrateur.

## Conseil d'administration

Le Conseil comprend les membres suivants, qui doivent tous être citoyens canadiens :

- quatre administrateurs nommés par le Conseil national des lignes aériennes du Canada qui représente les transporteurs commerciaux;
- un administrateur nommé par la Canadian Business Aviation Association qui représente l'aviation générale et d'affaires;
- trois administrateurs nommés par le gouvernement du Canada;

- deux administrateurs nommés par les syndicats des employés;
- quatre administrateurs indépendants nommés par les membres du Conseil d'administration;
- le président et chef de la direction.

Les administrateurs du Conseil d'administration sont élus par des intervenants particuliers, mais ne représentent pas les intérêts de ceux-ci. Ils ont l'obligation fiduciaire d'agir honnêtement et de bonne foi dans l'intérêt de la Société. En outre, aucun représentant élu ou employé d'une instance gouvernementale du Canada, aucun dirigeant, administrateur ou employé d'un client ou

d'un fournisseur important de SNA ou aucun représentant syndical actif, ne peut être élu au Conseil d'administration.

## Comité consultatif

Les règlements administratifs de la Société prévoient également la mise sur pied d'un comité consultatif composé de 20 membres nommés par les intervenants du milieu de l'aviation. Le Comité consultatif mène des études et prépare des rapports, ce qui comprend l'élaboration de recommandations, sur toute question de son choix liée au système de navigation aérienne. Aux fins de transparence, le rapport du Comité consultatif est inclus dans le rapport annuel de NAV CANADA.



Wei Wang,  
technologue  
en installation,  
Ingénierie,  
Centre de travail  
d'Edmonton,  
en Alberta.



Sonia Piccinin,  
spécialiste,  
Exploitation  
de l'unité, Tour  
d'Edmonton.

# VISION, MISSION ET OBJECTIFS

La vision de NAV CANADA est d'être le SNA  
le plus respecté du monde :

- aux yeux du public voyageur, pour notre dossier de sécurité;
- aux yeux de nos clients, pour le niveau de nos redevances, notre service à la clientèle, notre efficacité et notre technologie moderne;
- aux yeux de nos employés, pour un travail dans une ambiance motivante et satisfaisante, offrant une rémunération concurrentielle et des possibilités de carrière stimulantes.

Cette vision est à l'origine de notre mission qui consiste à être un chef de file mondial dans la prestation sécuritaire, efficace et rentable de services de navigation aérienne durables et ce faisant, fournir un milieu de travail professionnel et enrichissant pour nos employés.

## Nos objectifs primordiaux

Le Conseil d'administration a établi les objectifs primordiaux de la Société. Ceux-ci sont régulièrement réévalués et, même si bon nombre d'entre eux ont déjà été atteints, ils orientent toujours nos efforts continus.

- 1** Faire partie des fournisseurs de SNA les plus sécuritaires au monde et travailler à réduire continuellement les risques en matière de sécurité opérationnelle.

---

- 2** Maintenir les redevances de SNA parmi les moins élevées au sein des principaux fournisseurs de SNA du monde entier et faire en sorte qu'à long terme, la croissance des charges d'exploitation demeure en deçà de celle du trafic.

---

- 3** Fournir à nos clients une valeur ajoutée en contribuant à l'amélioration de leur efficacité opérationnelle par l'utilisation de technologies novatrices et la prestation efficace des services au Canada et à l'étranger.

---

- 4** Avoir un milieu de travail qui fait en sorte de classer NAV CANADA parmi les employeurs de choix au Canada.

---

- 5** Lorsque cela est possible, mettre en place des projets et des initiatives mesurables qui aident à réduire l'empreinte écologique de l'industrie de l'aviation.



## Renseignements sur la Société

Pour obtenir des renseignements supplémentaires sur la Société, prière d'écrire à :

NAV CANADA  
Communications  
77, rue Metcalfe  
Ottawa (Ontario)  
Canada K1P 5L6

On peut aussi obtenir des renseignements généraux par téléphone au numéro 1-800-876-4693 ou sur Internet à [navcanada.ca](http://navcanada.ca).

Au service d'un monde en mouvement  
**navcanada.ca**