

Copyright Board
Canada



Commission du droit d'auteur
Canada

Date 2023-11-03
Référence *Tarif 13.A de la SOCAN (2023-2025), 2023 CDA 7*
Commissaire René Côté
Projet de tarif examiné Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun - Avions (2023-2025)

**Homologation du projet de tarif
sous le titre
*Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun - Avions (2023-2025)***

MOTIFS DE LA DÉCISION

I. SURVOL

[1] La Société canadienne des auteurs, compositeurs et éditeurs de musique (SOCAN) est une société de gestion qui administre les droits d'exécution en public d'œuvres musicales pour le compte d'auteurs, de compositeurs et d'éditeurs de musique canadiens et étrangers. La SOCAN a déposé auprès de la Commission du droit d'auteur un projet de tarif pour l'exécution en public et la communication au public par télécommunication, d'œuvres musicales ou dramatico-musicales enregistrées, y compris la musique des programmes audiovisuels, faisant partie de son répertoire, dans un avion, pour les années 2023-2025.

[2] Pour les motifs ci-dessous, la Commission conclut que le projet de Tarif 13.A de la SOCAN (2023-2025) (le « projet de tarif ») est juste et équitable sous réserve de diverses modifications, notamment au chapitre du montant de la redevance ajusté à l'inflation, en ce qui a trait à la définition de ce qu'est un avion « en service » et aux rapports d'utilisation de la musique. La Commission apporte ces modifications au projet de tarif et l'homologue.

II. CONTEXTE

A. LE TARIF HOMOLOGUÉ LE PLUS RÉCENT

[3] La Commission a homologué le Tarif 13.A le plus récent le 8 août 2020¹ (le « *Tarif 13.A (2018-2022)* »).

[4] Le *Tarif 13.A (2018-2022)* prévoit que la redevance annuelle exigible pour chaque avion détenu ou exploité par l'utilisateur est établie comme indiqué ci-dessous. Lorsqu'une redevance est payée au titre du point 2, aucune redevance n'est exigible au titre du point 1.

1. Musique au sol : 2,32 \$ par siège pour chaque avion en service durant l'année, au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'avion est en service durant l'année.
2. Musique faisant partie de la programmation en vol : 5,49 \$ par place pour chaque avion en service durant l'année, au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'avion est en service durant l'année.

[5] Le *Tarif 13.A (2018-2022)* précise qu'un avion n'est pas « en service » s'il n'est plus détenu, loué ou exploité sous contrat par l'utilisateur ou si pendant toute période de 15 jours consécutifs ou plus, il n'a pas été utilisé pour transporter des passagers.

B. LE PROJET DE TARIF

[6] La SOCAN a déposé le projet de tarif le 15 octobre 2021 qui fut publié sur le site de la Commission du droit d'auteur². Le 10 novembre 2021, la Commission a émis une ordonnance³ demandant à la SOCAN de présenter un avis des motifs pour le projet de tarif. La SOCAN a répondu avec son Avis des motifs du projet de tarif du 15 décembre 2021 qui fut publié sur le site de la Commission.⁴ La Commission n'a reçu aucune opposition à ce projet de tarif. La Commission faisait savoir le 21 juin 2023 qu'elle était prête à rendre sa décision sur la base des motifs fournis par la SOCAN.

Description du projet de tarif

[7] La structure relative au versement des redevances est identique à celle du *Tarif 13.A (2018-2022)*, c'est-à-dire que les redevances versées pour l'année en cours sont fondées sur une

¹ *Tarifs 13.A, 13.B et 13.C de la SOCAN – Transports en commun (2018-2022)*, 2020 CDA 011-T (8 août 2020), *Gaz C Supplément*, Vol 154 no 32. [*Tarifs 13.A, 13.B et 13.C de la SOCAN*]

² *Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun – Avions (2023-2025)* (projet de tarif) (10 janvier 2022). [*Projet de tarif 13.A de la SOCAN*]

³ Ordonnance de la Commission CB-CDA 2021-053, 10 novembre 2021.

⁴ SOCAN, Avis des motifs du projet de tarif pour le Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun - Avions (2023-2025), 15 décembre 2021.

estimation de la capacité totale des sièges des avions détenus ou exploités l'année précédente par la compagnie aérienne, et qu'un ajustement est effectué l'année suivante.

[8] En ce qui a trait aux redevances, elles ont été augmentées comme suit : pour la musique des avions qui sont au sol, la redevance passerait de 2,32 \$ par siège à 2,75 \$ et pour les avions en vol, elle passerait de 5,49 \$ à 6,51 \$ par siège au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'avion est en service durant l'année, ce qui représente une hausse de 18,53 pour cent pour la musique au sol et de 18,58 pour cent pour la musique en vol.

[9] Outre le changement proposé pour la redevance, le projet de tarif modifie la définition de ce que constitue un avion « en service ». Ainsi, un avion ne serait pas « en service » « s'il n'est plus détenu, loué ou exploité sous contrat par le titulaire de licence ou si pendant toute période de 15 jours consécutifs ou plus, il n'a pas été utilisé à [sic] transporter les passagers du titulaire *pour cause de maintenance conformément à la réglementation* »⁵. [les italiques sont de nous]

[10] Le projet de tarif couvre désormais la communication au public par télécommunication en plus de l'exécution en public mais cet ajout ne comporte aucune hausse des redevances devant être versées par les utilisateurs du tarif.

[11] Enfin, le projet de tarif introduit de nouvelles exigences de rapport liées à l'utilisation de la musique dans les avions. Il faut souligner que le projet de tarif prévoit que les renseignements très détaillés relatifs aux fichiers audiovisuels et aux fichiers audio doivent être transmis s'ils sont disponibles.

[12] Les exigences de rapport diffèrent selon qu'il s'agit de fichier audiovisuel ou de fichier audio. On prévoit que les utilisateurs produiront un rapport trimestriel sur les fichiers audiovisuels ayant été communiqués à bord de ses avions en précisant les œuvres musicales incluses dans les fichiers audiovisuels. Ils produiront également un rapport permettant d'identifier tous les fichiers audio proposés à bord des avions ainsi que le nombre d'écoutes pour chaque fichier audio.

III. QUESTIONS

[13] Nous avons identifié six questions à examiner en l'instance :

1. Le dernier tarif homologué par la Commission peut-il servir de point de référence pour homologuer le projet de tarif?
2. La modification de la définition de ce que constitue un avion « en service » est-elle justifiée?
3. L'ajout d'obligations de rapport relatives à l'utilisation de la musique est-il justifié?
4. L'ajout de la communication au public par télécommunication est-il justifié?
5. Quel devrait être l'ajustement pour l'inflation?
6. Des modifications au libellé du projet de tarif sont-elles nécessaires?

⁵ *Projet de tarif 13.A de la SOCAN, supra note 2.*

IV. ANALYSE

A. QUESTION 1 : LE DERNIER TARIF HOMOLOGUÉ PEUT-IL SERVIR DE POINT DE RÉFÉRENCE?

[14] Lorsqu'un projet de tarif ne diffère pas substantiellement du tarif précédent, la Commission peut se fonder sur le dernier tarif homologué comme une indication que le projet de tarif est juste et équitable, particulièrement si aucun changement n'a eu lieu dans le marché visé. Nous ne sommes pas au courant de changements dans le marché en partie parce qu'aucune opposition n'a été déposée.

[15] Le projet de tarif ne diffère pas de manière substantielle du *Tarif 13.A (2018-2022)*. Les modalités de ce dernier sont semblables à celles du projet de tarif. Il en va de même de la structure tarifaire et de la structure relative au versement des redevances. Quant aux redevances, elles n'ont été augmentées qu'afin de refléter l'inflation mais les calculs des ajustements pour inflations seront corrigés.

[16] En tant que tel, nous concluons que le projet de tarif peut servir comme point de référence.

B. QUESTION 2 : LA MODIFICATION DE LA DÉFINITION DE CE QUE CONSTITUE UN AVION « EN SERVICE » EST-ELLE JUSTIFIÉE?

[17] La modification de la définition de ce que constitue un avion « en service » n'est pas retenue pour les raisons suivantes.

[18] Il est nécessaire de faire un court résumé de l'évolution de cette définition au cours des dernières années. Le 20 mai 2017, la Commission homologuait le *Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun - Avions (2011-2017)* (le « *Tarif 13.A (2011-2017)* »).⁶ Dans cette instance, les parties, soit la SOCAN et le Conseil national des lignes aériennes du Canada, étaient parvenues à une entente et avaient demandé à la Commission d'homologuer un tarif fondé sur un texte présenté conjointement. Pour les années 2015 à 2017, les parties avaient convenu que la redevance pouvait être réduite si un avion était hors service pendant une certaine période à des fins d'entretien.⁷ Avant le 1^{er} janvier 2015, il n'y avait pas de période d'exclusion et donc de définition de ce qu'était un avion « en service ». La disposition du *Tarif 13.A (2011-2017)* qui s'appliquait à compter de 2015 se lisait comme suit :

Dans le cadre de ce tarif, un avion n'est pas « en service » s'il n'est plus détenu, loué ou exploité sous contrat par le titulaire de la licence ou si pendant toute période de 15 jours

⁶ *Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun - Avions (2011-2017)* (tarif homologué) (20 mai 2017), Gaz C Supplément Vol 151 no 20.

⁷ *Tarif 13.A de la SOCAN – Transports en commun - Avions (2011-2017)*, CB-CDA 2017-050 (19 mai 2017) para. 9.

consécutifs ou plus, il n'a pas été utilisé pour transporter les passagers du titulaire de la licence pour cause de maintenance conformément à la réglementation.

[19] Le 8 août 2020, en pleine pandémie de COVID-19, la Commission a homologué le *Tarif 13.A (2018-2022)*.⁸ Stingray était la seule opposante et a ultérieurement avisé la Commission qu'elle ne participerait à l'instance.

[20] Dans ses motifs, la Commission écrivait ce qui suit :

La Commission est consciente que la pandémie de COVID-19 a eu des conséquences inattendues pour l'industrie du transport et que l'activité économique a été gravement perturbée en 2020. Afin d'assurer que les redevances tarifaires demeurent justes et équitables, nous modifions le Tarif 13.A pour retirer la référence à un avion qui n'est pas en service « pour cause de maintenance conformément à la réglementation » – donc, si un avion n'est pas en service pour une période de 15 jours consécutifs ou plus, des redevances ne seront pas exigibles pour cette période. L'utilisation d'un minimum de 15 jours consécutifs d'inactivité comme point de référence permet en outre de tenir compte des titulaires de droit dont les droits sont également touchés par la pandémie. La Commission pourra décider de réévaluer la situation lors du dépôt du prochain tarif proposé pour les mêmes activités, si nécessaire.⁹

[21] Conformément aux motifs de la décision, la disposition se lisait désormais comme suit :

Dans le cadre de ce tarif, un avion n'est pas « en service » s'il n'est plus détenu, loué ou exploité sous contrat par le titulaire de la licence ou si pendant toute période de 15 jours consécutifs ou plus, il n'a pas été utilisé à transporter les passagers du titulaire.

[22] Les mots « pour cause de maintenance conformément à la réglementation » que l'on retrouvait au *Tarif 13.A (2011-2017)* avaient donc été supprimés. Ainsi, un utilisateur du tarif pouvait obtenir une réduction des redevances exigibles en cas de non-utilisation de l'appareil pendant plus de 15 jours consécutifs, non plus uniquement pour des raisons liées à la maintenance de l'appareil, mais pour quelque raison que ce soit.

[23] Dans son projet de tarif, la SOCAN est revenue à la formulation qui prévalait dans le *Tarif 13.A (2011-2017)* relativement aux années 2015-2017. Elle a donc rajouté les mots « pour cause de maintenance conformément à la réglementation », qui avaient été retirés du *Tarif 13.A (2018-2022)*.

[24] Dans son Avis des motifs du projet de tarif, la SOCAN explique que le changement effectué par la Commission en 2020 pour les années 2018 à 2022 a été apporté à la faveur de l'impact de la pandémie sur l'industrie du transport aérien, mais que pour la période 2023 à 2025, il est équitable de revenir à la formulation précédente selon laquelle un avion peut être considéré

⁸ Voir *Tarifs 13.A, 13.B et 13.C de la SOCAN, supra* note 1.

⁹ *Tarifs 13.A, 13.B et 13.C de la SOCAN (2018-2022)* 2020 CDA 011 (8 août 2020) para. 13.

comme n'étant pas en service uniquement pour cause de maintenance conformément à la réglementation.

[25] Nous ne retenons pas la proposition de la SOCAN qui consiste à modifier la définition d'avion « en service » et ainsi nous conservons le même libellé que l'on retrouve au *Tarif 13.A (2018-2022)*. En effet, la formulation du *Tarif 13.A (2018-2022)* permet une réduction des redevances, peu importe la raison pour laquelle un avion n'a pu être en service pendant 15 jours consécutifs et plus. Bien qu'apporté à la faveur de la pandémie, ce changement confère une flexibilité aux compagnies aériennes eu égard à tout imprévu d'importance qui pourrait survenir. Car si la décision de la Commission de 2020 réfère directement à la pandémie de la COVID-19, d'autres circonstances pourraient immobiliser certains appareils pendant de longues périodes.

[26] Conserver cette flexibilité nous semble pertinent, car un imprévu qui serait suffisamment important pour clouer au sol un ou même plusieurs avions pendant plus de 15 jours entraînerait nécessairement une diminution de l'utilisation de la musique. Dans ce contexte, il faut permettre que les redevances s'ajustent aux périodes où les avions sont réellement en service car elles permettent aux sociétés de gestion de tirer des revenus de l'écoute d'œuvres musicales par les passagers. Les transporteurs aériens n'ont aucun intérêt à immobiliser leurs avions pour des périodes prolongées (15 jours consécutifs et plus) et aucun abus ne peut découler du maintien de cette définition.

C. QUESTION 3 : L'AJOUT D'OBLIGATIONS DE RAPPORT RELATIVEMENT À L'UTILISATION DE LA MUSIQUE EST-IL JUSTIFIÉ ?

[27] L'ajout d'obligations de rapport relativement à l'utilisation de la musique dans le projet de tarif de la SOCAN est refusé.

Contexte

[28] Les tarifs précédents ne comportaient pas d'obligation de rendre compte de l'utilisation de la musique faite à bord des avions. Aux termes du projet de tarif, à l'égard des fichiers audiovisuels transmis, l'utilisateur devrait transmettre à la SOCAN, si disponibles, des renseignements tels que le titre de l'émission, le nombre d'écoutes de chaque fichier et de tous les fichiers, le numéro international normalisé d'œuvre audiovisuelle (ISAN) assigné au fichier, le nom de chaque auteur de l'œuvre musicale et celui de chaque artiste-interprète ou groupe associé à l'enregistrement sonore, et la durée de l'œuvre musicale.

[29] À l'égard des fichiers audio transmis, l'utilisateur devrait transmettre, si disponibles, des renseignements tels que le nombre d'écoutes de chaque fichier et de tous les fichiers, le titre de l'œuvre musicale ou des œuvres musicales qu'il contient, le nom de chaque artiste ou groupe auquel la piste sonore contenue dans le fichier est attribuée et plusieurs autres renseignements.

[30] Dans son Avis des motifs du projet de tarif, la SOCAN a indiqué que le projet de tarif exigeait des utilisateurs qu'ils fournissent des renseignements sur l'utilisation de la musique, si disponibles, mais elle n'a toutefois pas expliqué pourquoi elle avait apporté ce changement. Pour cette raison, la Commission a demandé à la SOCAN d'expliquer les raisons de ce changement et de décrire en vertu de quels paramètres les redevances perçues en vertu du Tarif 13.A avaient été distribués jusqu'à maintenant.¹⁰

[31] Dans sa réponse¹¹, la SOCAN explique que l'information qui serait recueillie grâce à ces rapports permettrait de distribuer les redevances de manière plus précise, car la distribution des redevances serait arrimée à l'utilisation réelle de la musique. Elle ajoute que certaines compagnies d'aviation lui transmettent de manière volontaire une liste du contenu disponible sur leur plateforme de divertissement en vol. La SOCAN utilise alors cette information pour distribuer des redevances. Toutefois cette information demeurerait d'une utilité limitée étant donné que le contenu disponible sur une plateforme ne donne aucune indication du contenu véritablement utilisé. La SOCAN affirme en outre que le fait que l'information décrite au Projet de tarif n'est exigée que si elle est disponible mitige le fardeau des compagnies aériennes. À noter que bien que la question lui ait été posée, la SOCAN n'a pas expliqué en fonction de quels paramètres elle distribuait les redevances perçues au titre du Tarif 13.A.

Considérations

[32] Les obligations de rapport contenues au projet de tarif peuvent être onéreuses et chronophages. Certes, certains tarifs de la Commission comportent des obligations de rapport liées à l'utilisation de la musique semblables à celles prévues au projet de tarif, mais lorsque c'est le cas, il s'agit d'utilisateurs dont l'activité principale a trait à la diffusion d'œuvres musicales ou d'enregistrements sonores.¹² Il n'existe à notre connaissance aucun tarif comportant des obligations de rapport semblables à celles prévues au projet de tarif à l'égard d'utilisateurs dont l'activité principale n'a pas trait à la diffusion de la musique.

[33] Il convient par ailleurs de noter que les redevances ne sont aucunement fonction de l'information qui fait l'objet de ces obligations de rapport. Il s'agit ainsi d'un enjeu périphérique (la distribution des redevances) et pas directement relié au fonctionnement de la structure tarifaire. Les redevances exigibles sont les mêmes, que la SOCAN dispose ou non de cette information. Par contraste, les obligations de rapport suivantes sont nécessaires au fonctionnement de la structure tarifaire : le nombre d'avions exploités par l'utilisateur durant l'année précédente; pour chaque avion, la capacité totale des sièges et les dates des périodes de 15 jours consécutifs ou plus pendant lesquelles l'avion n'a pas transporté de passagers.

¹⁰ Ordonnance de la Commission CB-CDA 2022-064, 7 novembre 2022.

¹¹ Lettre de la SOCAN en réponse à l'ordonnance CB-CDA 2022-064, 25 novembre 2022.

¹² Voir par ex *Tarif de la radio commerciale pour la reproduction (2020-2023)* 2020 CDA 018-T (12 décembre 2020), *Gaz C Supplément*, Vol 154 no 50.; *Tarif relatif aux services en ligne (2010-2013)* (tarif homologué) (26 août 2017) *Gaz C Supplément*, Vol 151 no 34.

[34] En somme, les obligations de rapports sur l'utilisation de la musique ne sont ni adaptées ni nécessaires au fonctionnement du tarif en question. Cela peut être différent pour d'autres tarifs.

[35] En conséquence, les obligations de rapport sur l'utilisation de la musique ne font pas partie du tarif homologué.

D. QUESTION 4 : L'AJOUT DE LA COMMUNICATION AU PUBLIC PAR TÉLÉCOMMUNICATION EST-IL JUSTIFIÉ?

[36] En raison des changements dont la musique est utilisée à bord des avions, nous croyons qu'il est justifié d'ajouter, de façon explicite, au mode de diffusion de la musique la communication au public par télécommunication.

[37] Puisque la SOCAN n'a pas expliqué ce changement dans son Avis des motifs du projet de tarif, la Commission lui a demandé de le faire dans son ordonnance du 7 novembre 2022.¹³ La SOCAN a expliqué que cet ajout reflète des changements dans la manière dont la musique est utilisée à bord des avions, notamment la façon dont le contenu sur demande est acheminé sur les appareils personnels des clients via les systèmes de divertissement utilisés à bord. La SOCAN affirme qu'aucune augmentation des redevances n'est liée à cet ajout. En effet, les redevances ont été augmentées uniquement afin de refléter l'inflation.

[38] À notre connaissance, la manière dont le contenu musical est livré a évolué au cours des dernières années et cette utilisation peut impliquer la communication au public par télécommunication. Cette modification nous paraît donc juste et équitable et nous l'autorisons.

E. QUESTION 5 : QUEL DEVRAIT ÊTRE L'AJUSTEMENT POUR L'INFLATION?

Résumé

[39] Le projet de tarif recherche des augmentations des redevances pour tenir compte de l'inflation de 18,53 et 18,58 pour cent.

[40] Afin de ne pas dépasser les montants demandés dans le tarif proposé, tout en conservant sa méthode habituelle de calcul de l'inflation, nous fixons l'ajustement pour l'inflation à 15,85 pour cent. Ce montant correspond à l'inflation réelle pour la période commençant le 1^{er} janvier 2015 et se terminant le 31 décembre 2021.

L'approche de la Commission en matière d'inflation

[41] La Commission considère depuis fort longtemps que des ajustements des redevances fixes doivent être faits en fonction de l'inflation. En effet, nous sommes d'avis que les ajustements inflationnistes sont justifiés du fait qu'ils préservent le pouvoir d'achat des titulaires de droits et

¹³ Ordonnance de la Commission CB-CDA 2022-064, 7 novembre 2022.

que l'absence de tels ajustements entraînerait l'érosion de la valeur des redevances que perçoivent les sociétés de gestion par le biais des tarifs.

[42] L'approche récente de la Commission pour déterminer l'ajustement pour l'inflation consiste à calculer la variation en pourcentage de l'IPC entre janvier de la première année qui nécessite un ajustement et décembre de la dernière année complète de données disponibles. En général, le début de la période de calcul commence le jour après la fin de la période utilisée par la Commission pour son dernier calcul d'inflation.

[43] Nous sommes d'avis que cette approche continue d'être la façon la plus simple et la plus directe de calculer le taux d'inflation. Par ailleurs, il s'agit d'une approche connue des parties. Elle est également conforme au principe qui consiste à utiliser des valeurs connues plutôt que des valeurs à venir.

[44] Utilisant la façon de calcul habituelle, la période de calcul commencerait le 1^{er} janvier 2015 et se terminerait le 31 décembre 2022. Nous estimons que la période devrait commencer en janvier 2015 car la structure du Tarif 13.A a changé le 1^{er} janvier 2015, et aucun ajustement inflationniste n'a été appliqué depuis. Le 31 décembre 2022 est la fin de la dernière année complète pour laquelle des données sont disponibles.

[45] Cette approche mènerait à un ajustement de 23,17 pour cent, ce qui est plus que l'ajustement demandé par la SOCAN.

Équité procédurale

[46] Dans le cas présent, cette approche doit être tempérée par le fait que la Commission s'abstient généralement d'homologuer des tarifs plus élevés que ceux proposés, au motif que cela pourrait constituer une violation de l'équité procédurale pour les personnes concernées par un tarif proposé¹⁴.

[47] Pour faciliter l'administration et le calcul, l'augmentation que nous fixons pour tenir compte de l'inflation utilise les données de l'année complète la plus récente qui ne dépassent pas les montants du tarif proposé.

Conclusion relative à l'ajustement inflationniste

[48] Par conséquent, la période de calcul utilisée par la commission commence le 1^{er} janvier 2015 et se termine le 31 décembre 2021. Ceci se traduit par un ajustement inflationniste de 15,85 pour cent. La Commission fixe donc le taux annuel de 2,69 \$ par siège pour la musique lorsque l'avion est au sol et de 6,36 \$ par siège pour la musique faisant partie de la programmation de l'avion en vol.

¹⁴ Voir *Bell Canada c Société de perception de droit d'auteur du Canada*, 2021 CAF 148.

F. QUESTION 6 : DES MODIFICATIONS AU LIBELLÉ DU PROJET DE TARIF SONT-ELLES NÉCESSAIRES?

[49] Nous avons déjà vu que nous refusons l'ajout de rapport de la musique utilisée à bord des avions sur une base volontaire ainsi que la modification proposée de ce que constitue un avion « en service ». Deux autres modifications, mineures, doivent également être apportées au projet de tarif, l'une éliminant les références à la notion de licence et l'autre relative aux dispositions générales. Ces deux changements n'ont aucune portée pratique sur le fonctionnement du tarif.

[50] D'abord, en vertu de la *Loi*, la Commission a pour mandat de fixer les taux de redevances et les modalités afférentes. Le mandat de la Commission en matière d'homologation des tarifs ne comprend pas l'octroi de licences. L'octroi des licences pour les droits gérés collectivement relève des sociétés de gestion, comme l'a souligné la Cour suprême du Canada dans l'affaire *Access Copyright c York University*.¹⁵ Par conséquent, nous retirons du projet de tarif les références aux mots « licence » et « titulaire (de licence) », y compris le paragraphe que l'on retrouvait dans les dispositions générales énonçant que la SOCAN puisse en tout temps mettre fin à toute licence sur préavis de 30 jours. Ce changement ne change en rien la portée du tarif.

[51] Puisque les projets de tarif doivent être déposés dans un document distinct et autonome contenant toutes les modalités applicables, la section intitulée « Dispositions générales », qui coiffait les projets de tarif déposés en bloc, n'a plus sa raison d'être.¹⁶ Les paragraphes de cette rubrique qui sont toujours pertinents se retrouvent à la fin du tarif tandis que ceux qui font référence au concept de licence sont supprimés pour les raisons mentionnées au paragraphe précédent.

V. CONCLUSION

[52] Pour les motifs susmentionnés, nous homologuons le projet de tarif avec des modifications. Les taux de la redevance sont ajustés pour tenir compte de l'inflation et passent de 2,32 \$ à 2,69 \$ par siège pour la musique diffusée au sol et de 5,49 \$ à 6,36 \$ pour la programmation de musique en vol. Au chapitre des modalités du tarif, nous refusons d'intégrer les modifications portant sur les obligations de rapport des utilisateurs du tarif. Nous refusons également de modifier la définition de ce qui est considéré comme un avion « en service ». Enfin, nous intégrons ce qui constituait auparavant les « Dispositions générales » communes à plusieurs projets de tarif alors que nous éliminons les références aux licences et à « titulaire (de licence) ».

¹⁵ *Université York c Canadian Copyright Licensing Agency*, 2021 CSC 32.

¹⁶ Voir *Avis de pratique concernant le dépôt de projets de tarifs AP 2019-004 rév. 3* (1 mars 2023).