



## DÉTAILS ET PRINCIPES TOUCHANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

1<sup>er</sup> OCTOBRE 2000

### GÉNÉRALITÉS

Le présent document (« Détails et principes ») fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le Préavis de redevances révisées diffusé le 1<sup>er</sup> octobre 2000 (le « Préavis »). En vertu de l'article 36 de la *Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile*, L.C. 1996, chapitre 20 (la « *Loi sur les SNA* »), NAV CANADA est tenue de présenter un document contenant des renseignements supplémentaires à l'égard de la proposition de redevances révisées formulée dans le Préavis, y compris une justification en ce qui a trait aux paramètres énoncés à l'article 35 de la Loi.

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

Le présent document fournit : (1) un profil de NAV CANADA, (2) de l'information à l'appui des révisions proposées, (3) une justification des révisions proposées quant aux paramètres concernant les redevances, (4) des renseignements sur les coûts des services, (5) des renseignements sur le calcul des unités de redevance et (6) des renseignements sur le Préavis et la présentation des observations à NAV CANADA.

**L'article 36 de la *Loi sur les SNA* stipule que les personnes intéressées à présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis peuvent le faire en les faisant parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 30 novembre 2000.**

## 1. PROFIL DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société privée sans capital-actions qui est chargée de fournir les installations et les services de navigation aérienne civile aux aéronefs dans l'espace aérien canadien ou dans tout autre espace aérien pour lequel le Canada doit assurer les services de navigation aérienne.

Le système de gestion de NAV CANADA est le résultat d'une structure d'entreprise unique qui vise à faire de la Société une entreprise commerciale autonome responsable devant ses parties intéressées. La Société est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres composé de dix administrateurs nommés par les parties intéressées représentant les usagers des services aériens, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, quatre administrateurs indépendants ainsi que le président et chef de la direction. Elle a également un comité consultatif dont les membres sont élus par les membres associés, habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en faire rapport et à présenter des recommandations au conseil d'administration.

Les principes fondamentaux régissant le mandat que la *Loi sur les SNA* a conférés à NAV CANADA comprennent notamment le droit exclusif de fournir certains services de navigation aérienne, la capacité d'établir et de percevoir des redevances pour les services de navigation aérienne que NAV CANADA ou une personne autorisée par le ministère de la Défense nationale fournit aux aéronefs ou met à leur disposition, et l'obligation, pour NAV CANADA, de fournir ces services. Les taux de redevance sont établis à des niveaux suffisants pour recouper tous les coûts (y compris le service de la dette et le remboursement du capital), conformément aux principes comptables généralement reconnus, garder en réserve un fonds de prévoyance pour des événements imprévus et conserver une cote de crédit acceptable.

## 2. INFORMATION À L'APPUI DES RÉVISIONS PROPOSÉES

L'*Annnonce de redevances réduites*, datée du 16 août 1999, prévoyait une réduction des taux de base ainsi qu'un rajustement temporaire d'un an représentant une réduction additionnelle des redevances. Les redevances réduites sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> septembre 1999, sauf pour les redevances annuelles et trimestrielles, qui ne sont entrées en vigueur que le 1<sup>er</sup> mars 2000.

Le rajustement temporaire a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2000 tel qu'énoncé dans l'*Annnonce des redevances révisées*, datée du 18 août 2000. Grâce à cette prolongation, les clients économiseront environ 16 millions de dollars.

**Nous proposons une prolongation additionnelle de la période d'application du rajustement temporaire en cours jusqu'au 31 décembre 2001, sauf en ce qui concerne les redevances annuelles et trimestrielles, pour lesquelles le rajustement serait prolongé jusqu'au 28 février 2002.**

Grâce à cette prolongation additionnelle, les clients économiseraient environ 52 millions de dollars.

En vertu de cette proposition, les coûts totaux évalués à 916 millions de dollars pour l'exercice en cours (du 1<sup>er</sup> septembre 2000 au 31 août 2001) seraient couverts par les recettes évaluées à 891 millions de dollars provenant des redevances qui seront payées au cours de l'exercice et par un retrait d'environ 25 millions de dollars du compte de stabilisation des tarifs.

Cette proposition est possible, car :

- les recettes de la Société pour l'exercice du 1<sup>er</sup> septembre 1999 au 31 août 2000 ont excédé ses besoins financiers d'environ 30 millions de dollars en raison de la réduction des coûts et de l'augmentation plus importante que prévue du trafic aérien;
- les coûts prévus pour l'exercice en cours sont plus bas que ceux qui correspondent aux taux de base actuels.

Selon la proposition, toutes les recettes excédentaires pour l'année précédente seraient retournées aux clients au plus tard le 31 décembre 2001.

La prolongation du rajustement temporaire jusqu'au 31 décembre 2001 pourrait aussi nécessiter un retrait supplémentaire d'environ 10 millions de dollars du compte de stabilisation des tarifs, ramenant ainsi le solde de ce compte sous le montant cible de 50 millions de dollars. Toutefois, conformément au but de ce compte, cet écart est situé parmi les variations annuelles acceptables du montant cible permettant la stabilisation des tarifs.

Étant donné l'incertitude des prévisions au sujet du trafic aérien entraînée par la restructuration de l'industrie canadienne du transport aérien, il semble préférable de reporter une révision plus approfondie des redevances pour une année supplémentaire. Cette approche est aussi souhaitable à cause de la difficulté de prévoir le taux pour les aéronefs passant de la transmission phonique HF à la liaison de données pour les rapports de position sur l'Atlantique Nord, qui affecte la redevance Communications internationales différenciée.

Selon les prévisions, la prochaine proposition de redevances, c.-à-d. celle du 1<sup>er</sup> janvier 2002, établirait des niveaux de redevances révisés. Les taux de base seraient révisés de façon à permettre à la Société de se maintenir à son seuil de rentabilité, et tout rajustement temporaire des redevances, le cas échéant, serait modifié. Il est à noter que l'information sur la répartition de l'excédent dont il est question précédemment et qui est retourné aux clients est conservée par services (terminaux, en route, Atlantique Nord et Communications internationales), et que l'on n'anticipe pas de déséquilibre majeur. En cas de problème, on tiendra compte

de tout écart dans l'élaboration de la prochaine proposition de redevances à l'automne 2001.

Un nouveau préavis de redevances révisées serait diffusé à l'automne 2001 pour consultation. Par la suite, toute modification approuvée par le Conseil d'administration de NAV CANADA serait diffusé dans une Annonce, conformément à la *Loi sur les SNA*.

### **3. PARAMÈTRES CONCERNANT LES REDEVANCES DE NAV CANADA**

Les paramètres régissant l'établissement de nouvelles redevances ou la révision des redevances existantes par NAV CANADA sont énoncés à l'article 35 de la *Loi sur les SNA*. Chacun des paramètres est présenté ci-dessous en italiques, suivi d'une explication montrant comment le Préavis est conforme au principe en question.

- 35 (1) (a) *La méthode de calcul des redevances établie et publiée par la Société est claire et indique les conditions applicables à ces redevances;*

Le Préavis, exigé en vertu de l'article 36 de la *Loi sur les SNA*, a été publié sur Internet et envoyé aux associations de l'aviation. À la lumière de ces renseignements, toute personne assujettie aux redevances de NAV CANADA peut calculer le montant à payer pour un vol donné.

- 35 (1) (b) *Le tarif ne doit pas être établi de façon à encourager l'usager à adopter des pratiques qui portent atteinte à la sécurité pour s'éviter une redevance;*

Pour tout vol donné, les redevances révisées proposées de NAV CANADA sont établies de façon à ne pas porter atteinte à la sécurité. Par exemple, tout vol d'aéronef à réaction d'un poids donné, entre deux points (par exemple entre Ottawa et Québec), sera assujetti aux mêmes redevances des services terminaux et en route, qu'il s'agisse d'un vol IFR ou VFR.

- 35 (1) (c) *Le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, aux vols intérieurs ou internationaux des transporteurs aériens;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées entre les vols intérieurs et internationaux.

- 35 (1) (d) *Le tarif s'applique de la même façon, à l'égard du même service, à tous les transporteurs aériens canadiens, d'une part, et, d'autre part, à tous les transporteurs aériens étrangers;*

Il n'y a pas de différence dans les redevances révisées proposées pour un vol, qu'il soit assuré par un transporteur canadien ou étranger.

- 35 (1) (e) *Le tarif doit tenir compte de la différence - et de ce qu'il en coûte pour les fournir - entre les services fournis lors du décollage et de l'atterrissage d'un aéronef et ceux fournis alors qu'il est en vol;*

Les redevances révisées proposées sont fondées sur une répartition des coûts entre les services en route, terminaux et océaniques. Les règles de répartition des coûts de ces services ont été déterminées en tenant compte des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'OACI.

Le cabinet d'experts-comptables de KPMG a fourni un avis à NAV CANADA selon lequel la méthode de répartition des coûts adoptée par la société tient compte raisonnablement du mode de prestation des services, qu'elle est similaire aux méthodes utilisées par d'autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services.

Un exemplaire de l'avis en question peut être obtenu sur demande auprès de NAV CANADA.

- 35 (1) (f) *Le tarif ne doit pas être déraisonnable ou injustifié à l'égard des aéronefs privés et de l'aviation de plaisance;*

Les redevances révisées proposées reflètent le besoin pour tous les usagers, y compris les usagers des aéronefs de plaisance et privés, de contribuer au recouvrement des coûts d'exploitation du système canadien de navigation aérienne civile. NAV CANADA estime que les redevances exigées ne sont ni déraisonnables ni injustifiées.

- 35 (1) (g) *Les redevances pour les services aux régions nordiques ou éloignées et pour les services ordonnés par le ministre en vertu du paragraphe 24(1) ne peuvent être plus élevées que celles applicables à des services équivalents, utilisés de façon comparable, fournis ailleurs au Canada;*

Puisque les redevances de NAV CANADA sont uniformes partout au pays, les régions nordiques ou éloignées sont assujetties aux mêmes redevances que celles applicables aux services fournis ailleurs au Canada.

- 35 (1) (h) *Le tarif doit être conforme aux obligations internationales du Canada;*

Les obligations internationales les plus pertinentes sont la Convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (la « Convention de Chicago ») et les accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États.

L'article 15 de la Convention de Chicago traite des redevances des installations de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances exigibles aux usagers étrangers pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures à celles exigibles aux usagers nationaux assurant des services aériens similaires à l'échelle internationale. Les redevances révisées proposées sont conformes à l'article 15 pour les raisons suivantes : (i) les redevances à l'égard des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers qu'elles ne le sont pour les transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d., les redevances s'appliquent aux transporteurs quel que soit leur pavillon) et (ii) les redevances ont trait à la disponibilité ou à la prestation des services de navigation aérienne et ne sont pas exigibles pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

Les redevances révisées proposées sont également conformes aux accords bilatéraux de services aériens entre le Canada et d'autres États.

- 35 (1) (i) *Le taux des redevances ne peut être tel que les recettes anticipées – d'après des calculs raisonnables – découlant de l'imposition de ces redevances, dépassent les obligations financières courantes et futures de la société associées à la fourniture de services de navigation aérienne civile.*

Les redevances révisées proposées de NAV CANADA sont établies dans le but de permettre de recouvrer les coûts qu'elle a engagés, y compris les dépenses déterminées selon les principes comptables généralement reconnus et les coûts liés au respect de certaines obligations financières, comme il est décrit en détail au paragraphe 35(5) de la *Loi sur les SNA*.

- 35 (2) *La méthode de calcul du tarif peut tenir compte du fait que les services n'ont pas la même valeur pour tous les usagers.*

La méthode de calcul de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère suivant les usagers.

- 35 (3) *Lorsque la méthode de calcul tient compte de la valeur des services reçus par les usagers et que le poids de l'aéronef est utilisé comme indice de cette valeur, le paramètre visé à l'alinéa (1)(a) est réputé ne pas avoir été respecté si le montant de la redevance est directement proportionnel au poids ou plus grand.*

Les redevances des services de communications internationales et la redevance de services et installations en route de l'Atlantique Nord sont imposées par vol et ne tiennent pas compte de la masse.

Les redevances des services terminaux et en route tiennent compte de la masse, mais d'une façon moins que proportionnelle. La redevance en route est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue dans l'espace aérien canadien. La redevance des services terminaux est établie à partir d'un taux unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,9. La redevance pour le radar de surveillance des mouvements de surface d'aéroport est calculée à partir de la même formule que celle de la redevance des services terminaux (mais à un taux unitaire différent).

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

- 35 (4) *Le poids de l'aéronef est, pour l'application du paragraphe (3), son poids maximal autorisé au décollage et indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat.*

Les calculs de la masse sont fondés sur le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* de septembre 2000.

## **4. COÛTS DES SERVICES**

Les coûts réels pour les douze mois allant du 1<sup>er</sup> septembre 1998 au 31 août 1999 ont été imputés aux services. La répartition en pourcentage des coûts par service ainsi établie a été appliquée aux coûts prévus d'environ 916 millions \$ pour l'exercice 2000-2001 afin d'estimer le coût par service pour la même période.

### **4.1 Méthode de répartition des coûts**

La méthode de répartition des coûts établie en 1997, avec des révisions mineures nécessaires pour refléter les changements dans la structure organisationnelle, est résumée ci-après. KPMG a fourni un avis à NAV CANADA selon lequel la méthode de répartition des coûts adoptée par la Société traduit raisonnablement le mode de prestation des services, qu'elle est similaire aux méthodes utilisées par les autres fournisseurs de services de navigation aérienne et qu'elle convient pour le calcul des coûts de ces services. La firme a également fourni un avis indiquant que l'établissement des coûts est conforme à la méthode de répartition indiquée ici.

#### **4.1.1 Méthode**

Un modèle d'établissement des coûts fondé sur l'activité a été utilisé pour déterminer l'ensemble des coûts des trois principaux services de NAV CANADA :

- services en route
- services terminaux
- services océaniques (NAT et Comm. internat.)

Le modèle tient compte des quatre centres de prestation de services suivants :

- tours de contrôle
- FSS
- ACC/TCU
- services de maintenance, de communication et d'ingénierie

Dans la plupart des cas, une méthode de répartition en deux étapes a été utilisée pour calculer le coût de chacun des trois principaux services :

- les coûts ont été imputés aux centres de prestation de services
- les coûts des centres de prestation de services ont été répartis entre les trois services

Les coûts de certaines activités ont été imputés directement aux services, p. ex. bulletins et prévisions météorologiques (« services MET ») fournis par Environnement Canada.

#### **4.1.2 Méthode de répartition des coûts**

Les dépenses réelles de NAV CANADA pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1998 au 31 août 1999 ont servi de base pour la répartition des coûts.

Voici en résumé la méthode établie en 1997 et qui a été utilisée dans le cadre de la présente proposition :

- Les activités clés de NAV CANADA ont été définies et les coûts d'exploitation (les ressources) ont été imputés à ces activités.
- Ces coûts d'exploitation ont été imputés aux centres de prestation de services en identifiant les facteurs qui justifient le mieux la façon dont ces ressources ont été utilisées. Les facteurs ont été définis entre autres au moyen d'analyses, d'entrevues et de questionnaires. Un tel facteur pourrait être, par exemple, le temps que le personnel des FSS consacre à l'exécution des activités principales. Ce temps serait alors utilisé pour imputer les coûts d'exploitation des FSS aux activités qui y sont menées.
- Les activités des centres de prestation de services, dont les coûts ont été établis, ont été attribuées aux trois services de navigation aérienne en fonction des facteurs liés aux activités et aux opérations qui ont été établis au moyen d'analyses, d'entrevues, de questionnaires, etc.
- Un certain nombre de services de soutien rendus aux centres de prestation de service sont effectués aux bureaux régionaux ou au siège social d'Ottawa. Ces services qui ne font pas partie des centres de prestation de services comprennent une partie des services de la circulation aérienne, des services techniques et des exigences du système de navigation aérienne, de même que les services courants du siège social, tels les services financiers, juridiques, la gestion de l'information, etc. Ces coûts non imputables ont été répartis proportionnellement aux coûts imputés directement.
- Les coûts de possession des actifs (amortissement et intérêt) ont été imputés aux services en fonction du coût de remplacement des actifs.

Le tableau suivant donne un sommaire de la répartition des principales activités pour les services terminaux et en route.

**RÉPARTITION DES PRINCIPALES ACTIVITÉS  
SERVICES TERMINAUX ET EN ROUTE**

<b>Répartition des services</b>	<b>Services terminaux</b>	<b>Services en route</b>
<p><b>ACC/TCU</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La région océanique de l'ACC de Gander a été déterminée selon la proportion de postes de contrôleur réservés au contrôle océanique (44 %).</li> <li>• La partie restante des services de Gander, les autres ACC et TCU, sont répartis entre les services terminaux et en route, selon la proportion des postes réservés au contrôle terminal.</li> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques).</li> </ul>	25 %	75 %
<p><b>Tours de contrôle</b></p>	100 %	
<p><b>FSS</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Répartition entre les services terminaux, en route et océaniques fondée sur les heures standard pour les principales activités FSS et le volume de ces activités.</li> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques).</li> </ul>	40 %	60 %
<p><b>Aides à la navigation</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route (à l'exclusion des services océaniques).</li> </ul>	65 %	35 %
<p><b>Services météorologiques</b> fournis par Environnement Canada</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Répartition fondée sur le coût des fonctions principales et les principes conformes aux lignes directrices de l'OACI concernant le fractionnement des services terminaux et en route.</li> <li>• Fractionnement général services terminaux et en route.</li> </ul>	24 %	76 %

Pour la période du 1<sup>er</sup> septembre 1998 au 31 août 1999, les services terminaux, en route et océaniques (NAT et Comm. internat.) représentent respectivement 42,28 %, 53,47 % et 4,25 % (soit 2,80 % pour les services NAT et 1,45 % pour les services de Comm. internat.) des coûts total des services.

#### **4.2 Estimation des coûts par service pour l'exercice 2000-2001**

Les coûts totaux des services prévus pour l'exercice 2000-2001 sont environ 916 millions \$. En tenant compte de la répartition des coûts en pourcentage susmentionnée, voici les coûts estimatifs de chaque service pour l'exercice 2000-2001 :

<b>ESTIMATION DES COÛTS PAR SERVICE POUR L'EXERCICE 2000-2001 (du 1<sup>er</sup> septembre 2000 au 31 août 2001) (millions de \$)</b>					
	Terminaux	En route	Océaniques		Total
			NAT	Comm. internat.	
Répartition en pourcentage	42,28 %	53,47 %	2,80 %	1,45 %	100,00 %
Coûts	387,3 \$	489,8 \$	25,6 \$	13,3 \$	916 \$

### **5. CALCUL DES UNITÉS DE REDEVANCE**

#### **5.1 Redevances applicables aux aéronefs de trois (3) tonnes ou moins**

##### **5.1.1 Redevances annuelles applicables aux aéronefs immatriculés au Canada**

Le nombre d'aéronefs de trois (3) tonnes ou moins assujettis aux redevances annuelles est d'environ 15 000.

### **5.1.2 Redevances trimestrielles applicables aux aéronefs immatriculés à l'étranger**

On évalue à environ 7 000 le nombre de redevances trimestrielles s'appliquant aux d'aéronefs de trois (3) tonnes ou moins immatriculés à l'étranger qui volent au Canada.

### **5.2 Redevances quotidiennes des services terminaux et en route applicables aux aéronefs de plus de trois (3) tonnes**

Des redevances quotidiennes sont perçues pour les aéronefs à hélice de plus de 3 tonnes et pour les très petits aéronefs à réaction de 7,5 tonnes ou moins. Le nombre moyen de jours de vol par année varie et peut aller jusqu'à 300 pour les aéronefs à turbopropulseurs de 15 à 20 tonnes. Les exploitants d'aéronefs ont aussi le choix d'être facturé pour des redevances quotidiennes ou des redevances en fonction du mouvement.

Selon les résultats des sept premiers mois de l'année 2000, on évalue le nombre de redevances quotidiennes à environ 155 000 pour une année complète. Aucune augmentation du nombre de redevances quotidiennes n'est prévue pour l'exercice 2000-2001.

### **5.3 Redevances en fonction du mouvement de l'aéronef pour les services en route et terminaux applicables aux aéronefs de plus de trois (3) tonnes**

Les unités de redevances ont été calculées pour une période de base de données de vols réelles. Elles ont ensuite fait l'objet de prévisions afin d'évaluer les unités de redevance pour l'exercice 2000-2001. Ces unités de redevance visent principalement les aéronefs à réaction puisque la majorité des aéronefs à hélice payeraient la redevance quotidienne.

Les renseignements recueillis sur chaque mouvement d'aéronef assujetti à des redevances servent à évaluer les unités de redevance pour chaque vol. La somme des unités de redevance pour l'ensemble des vols détermine le nombre d'unités de redevance pour cette période.

Les prévisions pour les unités de redevance sont les suivantes :

<b>Redevances</b>	<b>Prévisions pour les unités de redevance – Exercice 2000-2001</b>	
	Unités de redevance	Augmentation annuelle
Terminaux	26 706 004	3,0 %
En route	15 301 321 051	3,6 %
NAT	325 618	4,0 %
Comm. internat.	344 004	4,0 %

### **5.3.1 Redevance des services terminaux**

Les unités de redevance pour les services terminaux correspondent à la masse maximale au décollage portée à la puissance 0,9 (MMD<sup>0,9</sup>) pour chaque départ d'un aérodrome doté d'installations de navigation aérienne desservies par du personnel.

Comparativement à l'exercice précédent, le taux de croissance prévu pour les unités de redevance pour l'exercice 2000 -2001 est de 3,0 %, soit un total de 26,7 millions d'unités de redevance.

### **5.3.2 Redevance en route**

Les unités de redevance pour les services en route sont calculées pour chaque vol dans l'espace aérien sous contrôle canadien (à l'exclusion de la FIR/CTA océanique de Gander) d'après la racine carrée de la masse de l'aéronef en tonnes métriques multipliée par la distance en kilomètres.

Comparativement à l'exercice précédent, le taux de croissance prévu pour les unités de redevance pour l'exercice 2000-2001 est de 3,6 %, soit un total de 15 301,3 millions d'unités de redevance.

## **5.4 Redevances océaniques**

Les redevances océaniques sont imposées suivant un tarif fixe par vol. Les unités de redevance correspondent donc au nombre de vols.

Seuls les vols au-dessus de l'Atlantique Nord sont visés. Selon un taux de croissance de 4,0 % prévu pour ce secteur, comparativement à l'exercice précédent, les nombres de vols pour la redevance NAT et pour la redevance Comm. internat. seraient respectivement de 325 618 et 344 004 pour l'exercice 2000-2001.

## **6. RENSEIGNEMENTS SUR LE PRÉAVIS ET LA PRÉSENTATION D'OBSERVATIONS À NAV CANADA**

Le Préavis et le présent document sont disponibles sous forme électronique et peuvent être téléchargés à partir du site Internet de NAV CANADA ([www.navcanada.ca](http://www.navcanada.ca)).

Le *Guide des redevances à l'intention des clients*, également disponible sur l'Internet, contient des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir des exemplaires additionnels du document Détails et principes, veuillez communiquer avec NAV CANADA :

par écrit : NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale D  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1P 5L6  
À l'attention de la directrice, Relations avec la clientèle

par courriel : [service@navcanada.ca](mailto:service@navcanada.ca)  
par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 3426  
par téléphone : 1 - 800 - 876 - 46934 (En Amérique du Nord, ne pas composer le dernier chiffre.)

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

NAV CANADA  
C.P. 3411, succursale D  
Ottawa (Ontario) Canada  
K1P 5L6  
À l'attention du directeur, Tarifs et recettes

Par télécopieur : 1 - 613 - 563 - 7994.

**Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard le 30 novembre 2000, à la fermeture des bureaux.**