



DÉTAILS ET PRINCIPES CONCERNANT LA PROPOSITION DE REDEVANCES RÉVISÉES

AVRIL 2016

GÉNÉRALITÉS

Le présent document (Détails et principes) fournit des renseignements supplémentaires qui viennent étoffer le *Préavis de redevances révisées* daté du mois d'avril 2016 (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 sur les SNA.

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

Le présent document fournit : (1) un aperçu général de NAV CANADA, (2) des perspectives sur le trafic, (3) les montants à recouvrer et à rembourser, (4) une analyse des tarifs de redevances, (5) des détails supplémentaires concernant les changements proposés aux modalités et conditions, (6) une justification de la proposition en ce qui a trait aux paramètres d'établissement des redevances, et (7) de l'information concernant le Préavis et la présentation des observations de NAV CANADA.

Les personnes désirant présenter des observations par écrit à NAV CANADA au sujet du Préavis doivent les faire parvenir à l'adresse indiquée dans le Préavis. NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fin de la journée de travail le 6 juillet 2016.

1. APERÇU GÉNÉRAL DE NAV CANADA

NAV CANADA est une société du secteur privé sans capital-actions qui est chargée de fournir les aménagements et les services de navigation aérienne civile dont ont besoin les aéronefs circulant dans l'espace aérien canadien et dans tout autre espace aérien pour lequel le Canada doit assurer les services de navigation aérienne.

Le système de gouvernance de NAV CANADA est le résultat de sa structure unique de constitution en une entreprise commerciale autonome. La Société est dirigée par un conseil d'administration de 15 membres (le « Conseil d'administration ») composé de 10 administrateurs élus par les parties intéressées représentant les usagers de secteur de l'aviation, les agents négociateurs et le gouvernement fédéral, de quatre administrateurs indépendants ainsi que du président et chef de la direction. NAV CANADA compte également un comité consultatif dont les membres sont élus par les associés et qui est habilité à analyser toute question touchant le système de navigation aérienne, à en rendre compte et à présenter des recommandations au Conseil d'administration.

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

Lorsqu'elle établit de nouvelles redevances pour des services de navigation aérienne ou qu'elle révisé les redevances existantes, la Société doit suivre les paramètres énoncés dans la Loi sur les SNA. Ces paramètres prescrivent, entre autres choses, que le tarif des redevances ne peut être établi à un niveau qui, selon des prévisions raisonnables et prudentes, permettrait de générer des recettes supérieures aux obligations financières futures et courantes de la Société pour la prestation des services de navigation aérienne civile. Aux termes des paramètres d'établissement des redevances, le Conseil d'administration approuve le montant des modifications devant être apportées aux redevances ainsi que la date à laquelle elles doivent avoir lieu. Les membres du Conseil d'administration approuvent également le budget annuel de la Société, dans lequel les montants à recouvrer par l'intermédiaire des redevances sont déterminés pour l'année suivante. La Société prévoit ses activités de façon à atteindre le point mort à la fin de chaque exercice après avoir constaté des rajustements au compte de stabilisation des tarifs, ce qui est abordé ci-après.

Les états financiers et le Rapport de gestion, publiés sur une base trimestrielle et annuelle, ainsi que la notice annuelle fournissent une information détaillée sur les recettes et les dépenses de NAV CANADA. Ces documents sont disponibles en format électronique à www.navcanada.ca.

2. PERSPECTIVES SUR LE TRAFIC

Les principales sources d'information utilisées lors de l'élaboration des perspectives sur le trafic aérien sont les horaires des compagnies aériennes, lesquels sont présentés dans l'*Official Airline Guide*, une analyse chronologique de l'historique des unités de redevances pondérées (URP), des prévisions des indicateurs macroéconomiques ainsi que des prévisions concernant le trafic de passagers et les mouvements d'aéronefs, notamment celles de l'Association du transport aérien international (IATA), de la Federal Aviation Administration (FAA) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL). Les prévisions pour l'exercice 2015-2016 comprennent le trafic observé jusqu'en février et des prévisions pour le reste de l'exercice. L'exercice financier de NAV CANADA s'échelonne du 1^{er} septembre au 31 août.

Le tableau suivant présente les hypothèses relatives à la croissance du trafic aérien géré par la Société. Dans l'ensemble, les prévisions de croissance du trafic en glissement annuel pour les exercices 2015-2016 et 2016-2017 sont, respectivement, de 2,5 % et 2,1 %. Les taux de croissance des deux années tiennent compte des répercussions occasionnées par l'ajout d'une journée en février 2016, puisqu'il s'agit d'une année bissextile. Si l'on ne tient pas compte de l'année bissextile, on obtient des taux de croissance de 2,2 % et 2,4 % pour les exercices 2015-2016 et 2016-2017, respectivement, ce qui témoigne d'un léger renforcement de la croissance en 2016-2017.

	Prévision	Budget préliminaire
Redevance	Exercice 2015-2016	Exercice 2016-2017
Services terminaux	0,5 %	1,7 %
Services en route	1,0 %	1,7 %
Survol	4,4 %	1,7 %
Atlantique Nord	4,2 %	1,7 %
Comm. internat.	4,8 %	1,7 %
Quotidienne	7,2 %	7,8 %
Unités pondérées	2,5 %	2,1 %

3. MONTANTS À RECOUVRER ET À RETOURNER

L'exercice d'établissement des redevances est conçu pour réaliser deux objectifs :

1. établir les tarifs de base aux niveaux appropriés pour l'exercice 2016-2017 afin de respecter les exigences financières prévues de la Société pour l'exercice 2016-2017;
2. établir des rajustements de tarif temporaires, qui seraient en vigueur durant l'exercice 2016-2017, afin de retourner aux clients environ 50 millions de dollars; il s'agit d'une estimation du montant excédentaire du solde notionnel du compte de stabilisation des tarifs par rapport à son solde cible à la fin de l'exercice 2015-2016.

Montants à recouvrer auprès clients pour l'exercice 2016-2017

Au total, les coûts à recouvrer pour l'exercice 2016-2017 devraient atteindre 1 336 millions de dollars. Les montants à recouvrer des redevances de SNA sont inférieurs à ce total, puisque d'autres produits sont pris en compte, conformément aux exigences de la Loi sur les SNA. La Société s'attend à obtenir d'autres produits, de l'ordre de 47 millions de dollars au cours de l'exercice 2016-2017, qui proviendront entre autres de la vente de technologies, du CENTRE NAV et d'autres sources.

Le tableau suivant présente le détail des montants à recouvrer, en fonction du budget préliminaire, au cours de l'exercice 2016-2017.

	En million de \$	
Charges :		
Charges d'exploitation :		
Salaires et charges sociales	878 \$	
Autres charges d'exploitation	272 \$	
Amortissement	141 \$	
	1 291 \$	
Autres charges	91 \$	
Reports réglementaires excluant le compte de compte de stabilisation des tarifs	(46 \$)	
Total des charges à recouvrer à l'exercice 2016-2017	1 336 \$ (A)	
Autres produits	47 \$ (B)	
Montants à recouvrer des redevances des SNA :	1 289 \$ (A-B)	

Montants à retourner aux clients pour l'exercice 2015-2016

Les redevances sont établies en fonction des exigences financières de la Société et tiennent compte des volumes de circulation aérienne estimés et des charges prévues. Puisque les charges et les produits réels varieront par rapport à ces estimations, une méthode pour cumuler les écarts est requise afin d'en tenir compte lors de l'établissement des redevances futures. Il faut également absorber l'effet immédiat de facteurs imprévisibles – principalement les fluctuations des volumes de circulation aérienne découlant d'événements imprévus. Pour ce faire, la Société utilise un mécanisme appelé « stabilisation des tarifs ».

La Société établit la valeur de ses redevances en vue de maintenir un solde cible dans le compte de stabilisation des tarifs. Le solde cible est établi pour représenter 7,5 % du total des charges annuelles prévues, déduction faite des autres pertes (gains), sans tenir compte des éléments non récurrents. Dans le processus de détermination des redevances futures, la Société considère le solde du compte de stabilisation des tarifs, qui est ajusté de manière « notionnelle » pour la portion non liée au crédit des ajustements de juste valeur qui ont été apportés aux investissements restructurés et à ceux touchant le papier commercial adossé à des créances (PCAC). Lorsque le solde du compte de stabilisation des tarifs dépasse son solde cible et que l'on prévoit que ce dépassement croîtra encore de manière importante, la Société ajuste ses tarifs de manière à retourner les montants excédentaires à ses clients.

Pour l'exercice 2015-2016, le solde cible du compte de stabilisation des tarifs est établi à 100 millions de dollars, ce qui représente 7,5 % des coûts prévus par le budget, tel qu'expliqué ci-dessus. D'ici la fin de l'exercice 2015-2016, la Société s'attend à enregistrer un excédent d'environ 50 millions de dollars dans le compte de stabilisation des tarifs, comme il est indiqué dans le tableau ci-dessous.

	En millions de \$
Solde de clôture prévu au 31 août 2016	140 \$
Rajustements notionnels : Pertes autres que sur créance des investissements sur le PCAC	10 \$
Solde notionnel prévu au 31 août 2016	150 \$
Moins : Cible notionnelle du solde du compte de stabilisation des tarifs	100 \$
Montant à retourner aux clients	50 \$

4. ANALYSE DES TARIFS DE REDEVANCES

Comme il est indiqué dans les sections 2 et 3 ci-dessus, la Société propose d'ajuster ses tarifs de base afin de recouvrer 1 289 millions de dollars au cours de l'exercice 2016-2017 mais aussi d'établir des rajustements de tarif temporaires pour retourner l'excédent prévu de 50 millions de dollars du compte de stabilisation des tarifs au cours de l'exercice 2016-2017.

Calcul des tarifs de base en vue de l'atteinte du point mort pour l'exercice 2016-2017

Afin de déterminer les révisions qui doivent être apportées aux tarifs de chaque service en vue d'atteindre le point mort, les produits et les charges prévus par service sont utilisés.

Le montant à recouvrer par chaque service est établi en fonction de l'allocation des coûts aux services, c.-à-d. pour les services terminaux, en route, NAT et les communications internationales. La méthode adoptée pour cette allocation a été mise au point en 1997 et un rapport de compilation des coûts est depuis produit à la clôture de chaque exercice.

Récemment, la Société a également mis au point un autre calcul, fondé sur les charges prévues au cours de l'exercice 2015-2016, afin d'établir une estimation des charges par service pour l'exercice 2016-2017. Les recettes prévues aux tarifs de base existants sont également utilisées dans le calcul. À l'aide de cette information, la variation du pourcentage des tarifs est calculée pour chaque service. Ces calculs sont présentés dans le tableau suivant.

Calculs des rajustements pour l'exercice 2016-2017	Services terminaux	Services en route	Atlantique Nord	Comm. internationales	Total
Recettes tirées des SNA aux tarifs existants pour l'exercice 2016-2017	561 303 245 \$	729 874 590 \$	38 329 217 \$	11 197 247 \$	1 340 704 299 \$
Coûts à recouvrer à partir des redevances des SNA pour l'exercice 2016-2017	566 773 300 \$	676 725 000 \$	35 834 200 \$	9 667 500 \$	1 289 000 000 \$
Allocation des coûts - >	43,97%	52,50%	2,78%	0,75%	100,00%
Excédent (manque à gagner)	(5 470 055 \$)	53 149 590 \$	2 495 017 \$	1 529 747 \$	51 704 299 \$
Modification requise au tarif de base	1,0%	-7,3%	-6,5%	-13,7%	-3,9%
		Redevances à taux fixe		-0,5%	

Il est à noter que les tarifs des redevances à taux fixe (quotidienne, annuelle, annuelle minimale et quotidienne à sept aéroports désignés) sont révisés afin de représenter 82 % de la modification au tarif de la redevance des services terminaux et 18 % de modification apportée au tarif de la redevance des services en route.

Excédent du compte de stabilisation des tarifs à retourner aux clients pour l'exercice 2015-2016

Le montant à retourner aux clients par l'intermédiaire de rajustements de tarif temporaires pour l'exercice 2016-2017 s'élève à environ 50 millions de dollars. Ce montant représente une réduction de 3,9 % par rapport aux tarifs de base révisés proposés (une moyenne de 3,7 % par rapport aux tarifs de base existants). Le tableau suivant en présente le détail.

Calculs des rajustements pour l'exercice 2016-2017	Services terminaux	Services en route	Atlantique Nord	Comm. internationales	Total
Recettes tirées des SNA aux tarifs révisés proposés	566 773 300 \$	676 725 000 \$	35 834 200 \$	9 667 500 \$	1 289 000 000 \$
Montant à retourner aux clients	(21 925 201 \$)	(26 178 600 \$)	(1 386 219 \$)	(373 980 \$)	(49 864 000 \$)
Rajustements en % (par rapport aux NOUVEAUX tarifs de base)	-3,9%	-3,9%	-3,9%	-3,9%	-3,9%
		Redevances à taux fixe		-3,9%	

Sommaire des tarifs révisés proposés

Le tableau suivant décrit et compare les tarifs existants ainsi que les tarifs de base révisés et les ajustements proposés.

		Actuel	Point mort pour l'exercice 2016-2017		Rajustement temporaire pour l'exercice 2016-2017 (afin de retourner l'excédent au 31 août 2016)			Tarifs de base et rajustements proposés pour l'exercice 2016-2017	
			Tarifs de base	Tarifs de base proposés	Changement par rapport aux tarifs de base existants	Rajustement proposé* sept. 2016 à août 2017	Changement par rapport aux tarifs de base existants	Changement par rapport aux nouveaux tarifs de base	Valeur nette des tarifs proposés
REDEVANCES EN FONCTION DES VOLS									
		23.90 \$	24.14 \$	1.0 %	-0.93 \$	-3.9 %	-3.9 %	23.21 \$	-2.9 %
		0.03445 \$	0.03194 \$	-7.3 %	-0.00124 \$	-3.6 %	-3.9 %	0.03070 \$	-10.9 %
		93.24 \$	87.18 \$	-6.5 %	-3.37 \$	-3.6 %	-3.9 %	83.81 \$	-10.1 %
	Liaison de données	22.04 \$	19.02 \$	-13.7 %	-0.74 \$	-3.3 %	-3.9 %	18.28 \$	-17.0 %
	Voix	58.56 \$	50.54 \$	-13.7 %	-1.96 \$	-3.3 %	-3.9 %	48.58 \$	-17.0 %
REDEVANCES EN FONCTION DES AÉRONEFS :									
<u>Redevances quotidiennes</u>									
	Catégorie de masse (en tonnes)								
À hélices	Plus de 3,0 à 5,0	42 \$	41.79 \$	-0.5 %	-1.63 \$	-3.9 %	-3.9 %	40.16 \$	-4.4 %
	Plus de 5,0 à 6,2	84 \$	83.58 \$	-0.5 %	-3.26 \$	-3.9 %	-3.9 %	80.32 \$	-4.4 %
	Plus de 6,2 à 8,6	333 \$	331.34 \$	-0.5 %	-12.92 \$	-3.9 %	-3.9 %	318.42 \$	-4.4 %
	Plus de 8,6 à 12,3	773 \$	769.14 \$	-0.5 %	-30.00 \$	-3.9 %	-3.9 %	739.14 \$	-4.4 %
	Plus de 12,3 à 15,0	1,152 \$	1,146.24 \$	-0.5 %	-44.70 \$	-3.9 %	-3.9 %	1,101.54 \$	-4.4 %
	Plus de 15,0 à 18,0	1,384 \$	1,377.08 \$	-0.5 %	-53.71 \$	-3.9 %	-3.9 %	1,323.37 \$	-4.4 %
	Plus de 18,0 à 21,4	1,866 \$	1,856.67 \$	-0.5 %	-72.41 \$	-3.9 %	-3.9 %	1,784.26 \$	-4.4 %
	Plus de 21,4	2,421 \$	2,408.90 \$	-0.5 %	-93.95 \$	-3.9 %	-3.9 %	2,314.95 \$	-4.4 %
	Maximum pour les hélicoptères	\$ 84	83.58 \$	-0.5 %	-3.26 \$	-3.9 %	-3.9 %	80.32 \$	-4.4 %
À réaction	Jusqu'à 3,0	159 \$	158.21 \$	-0.5 %	-6.17 \$	-3.9 %	-3.9 %	152.04 \$	-4.4 %
	Plus de 3,0 à 6,2	205 \$	203.98 \$	-0.5 %	-7.96 \$	-3.9 %	-3.9 %	196.02 \$	-4.4 %
	Plus de 6,2 à 7,5	333 \$	331.34 \$	-0.5 %	-12.92 \$	-3.9 %	-3.9 %	318.42 \$	-4.4 %
<u>Redevances annuelles minimales</u>									
	Aéronefs à hélices de plus de 3,0 et aéronefs à réaction	227 \$	225.84 \$	-0.5 %	-8.80 \$	-3.9 %	-3.9 %	217.04 \$	-4.4 %
<u>Redevances pour l'aviation générale</u>									
	Redevances annuelle								
	Moins de 2,0	68 \$	67.64 \$	-0.5 %	-2.64 \$	-3.9 %	-3.9 %	65.00 \$	-4.4 %
	2,0 à 3,0	227 \$	225.84 \$	-0.5 %	-8.80 \$	-3.9 %	-3.9 %	217.04 \$	-4.4 %
	Redevance trimestrielle								
	Moins de 2,0	17.00 \$	16.91 \$	-0.5 %	-0.66 \$	-3.9 %	-3.9 %	16.25 \$	-4.4 %
	2,0 à 3,0	56.75 \$	56.46 \$	-0.5 %	-2.20 \$	-3.9 %	-3.9 %	54.26 \$	-4.4 %
	Quotidienne – Pour 7 grands aéroports spécifiques	10.00 \$	9.95 \$	-0.5 %	-0.39 \$	-3.9 %	-3.9 %	9.56 \$	-4.4 %
Réduction globale (moyenne pondérée)					-3.9 %		-3.7 %	-3.9 %	-7.6 %

5. DÉTAILS SUPPLÉMENTAIRES CONCERNANT LA MODIFICATION PROPOSÉE AUX MODALITÉS ET CONDITIONS

Le Préavis propose des changements aux formules de garantie de crédit de la Société. Les formules de garantie de crédit existantes et proposées sont présentées dans le Préavis. Afin de rendre le tout le plus clair possible, les formules de garantie de crédit révisées proposées sont présentées ci-dessous et la modification proposée a été mise en évidence. Les changements sont en gras, le nouveau texte est souligné et le texte supprimé est raturé.

Dans le cas où le compte d'un **exploitant d'aéronef client** est important et (ou) en souffrance, ou dans le cas où NAV CANADA, agissant raisonnablement et de bonne foi, est de l'avis que les redevances ne seront pas payées lorsqu'elles seront échues, la Société peut exiger **de l'exploitant du client** une garantie de crédit selon une forme et des conditions satisfaisantes à NAV CANADA.

Pour tout client, le montant des redevances impayées, y compris les montants facturés et les montants accumulés pour les redevances non facturées, ne doit

jamais dépasser 4 millions de dollars. Si NAV CANADA estime que cette limite de 4 millions de dollars risque d'être dépassée, elle informera le client que la fréquence de facturation ou de paiement sera augmentée ou qu'un dépôt remboursable pourrait être demandé de sorte que le maximum ne soit pas dépassé. Si le client fait un dépôt remboursable, celui-ci doit rester au compte pendant au moins six (6) mois, et NAV CANADA remboursera au déposant l'intérêt accumulé pour chaque période de six (6) mois selon le taux CDOR (*Canadian Dollar Offered Rate*) fixé pour cette période ou selon un taux similaire du marché au moment du dépôt ou du renouvellement. Si les circonstances l'exigent, NAV CANADA peut aussi demander des paiements à l'avance ou des dépôts sur le compte des redevances.

Le client devra régler à l'avance le coût de la prestation ou de la disponibilité de services de navigation aérienne ou fournir une garantie de **crédit** satisfaisante calculée en fonction d'une estimation des frais à engager dans **l'une ou l'autre des les** circonstances suivantes :

- un client, à au moins trois reprises, n'effectue pas un paiement ou toute partie d'un paiement conformément aux modalités de NAV CANADA en matière de paiement;
- Dun & Bradstreet a attribué au client une cote de défaillance financière de 4 ou 5, ou une cote de défaillance équivalente, selon les rajustements effectués de temps à autre;
- la cote de crédit d'un client est ou devient inférieure à B, selon le barème Standard & Poor's, ou B2, selon le barème Moody's;
- un client a pris des dispositions pour se protéger de ses créanciers (p. ex., en vertu de la *Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies* (LACC), au Canada, ou du Chapitre 11, aux États-Unis), ou est soumis à toute autre forme de restructuration financière en vertu d'une loi applicable sur l'insolvabilité, ou a déclaré publiquement qu'il peut demander la protection contre ses créanciers ou la faillite
- le client n'a pas fourni l'information financière demandée par la Société, telle que les cotes et les rapports de crédit, les rapports d'analyse et les états financiers courants vérifiés ou non, que NAV CANADA estime suffisante pour lui permettre d'évaluer le crédit du client et de conclure qu'il est solvable.

Sous réserve des prérogatives générales de NAV CANADA concernant les dispositions sur les garanties **de crédit**, lorsqu'un client n'a pas été facturé précédemment par NAV CANADA pour les services de SNA, ou qu'il n'a pas été facturé au cours des six (6) mois qui précèdent, et lorsque les redevances totales mensuelles sont évaluées à plus de 1 000 \$, un paiement préalable **fournissant une garantie de crédit**, qui sera conservé dans un compte pour un minimum de deux ans, d'un montant égal **au niveau de risque financier évalué déterminé à l'aide** du montant **maximal** des redevances mensuelles estimées lui sera exigé. Le paiement **de la garantie de crédit** sera rajusté en fonction du rajustement des redevances mensuelles **maximales** estimatives.

6. 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 paramètre en question.

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

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

- 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 de NAV CANADA sont établies de façon à ne pas porter atteinte à la sécurité. Par exemple, tout vol d'un aéronef à réaction d'une masse donnée, entre deux points (par exemple, entre Ottawa et Québec), est 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 des transporteurs aériens.

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

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

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

Les redevances sont fondées sur une affectation des coûts entre les services en route, terminaux et océaniques. Les règles d'affectation

des coûts de ces services ont été déterminées en fonction des charges de travail, des statistiques reposant sur les rapports d'activités, du jugement de la direction et des lignes directrices de l'OACI.

La méthodologie d'affectation des coûts de NAV CANADA est énoncée dans le document intitulé « Méthode devant servir à l'attribution des coûts de services de navigation aérienne ». Ces coûts sont affectés annuellement et figurent dans un rapport intitulé « Compilation des coûts de services de navigation aérienne ». Une copie du rapport en question peut être obtenue 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 reflètent la nécessité pour tous les usagers, y compris les usagers des aéronefs de plaisance et privés, de contribuer au recouvrement des coûts d'exploitation du système canadien de navigation aérienne civile. NAV CANADA estime que les redevances ne sont ni déraisonnables ni injustifiées.

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

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

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

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

L'article 15 de la Convention de Chicago traite des redevances pour les aménagements de navigation aérienne et établit un principe selon lequel les redevances qui peuvent être demandées aux usagers étrangers pour l'utilisation des aéroports et des services de navigation aérienne ne doivent pas être supérieures à celles qui sont demandées aux usagers nationaux assurant des services aériens similaires à l'échelle internationale. Les redevances sont conformes à l'article 15 pour les raisons suivantes : (i) les redevances à l'égard

des services aériens internationaux ne sont pas supérieures pour les transporteurs aériens étrangers à celles qui sont demandées aux transporteurs canadiens qui fournissent des services aériens internationaux similaires (c.-à-d. que les redevances s'appliquent de la même manière aux transporteurs, quel que soit leur pavillon) et (ii) les redevances ont trait à la disponibilité ou à la prestation des services de navigation aérienne et ne sont pas exigibles pour le droit d'entrer dans l'espace aérien canadien.

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

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

Les redevances de NAV CANADA sont établies dans le but de recouvrer les dépenses de la Société, nettes des produits déterminés selon les normes internationales d'information financière (IFRS) et des coûts liés au respect de certaines obligations financières décrits 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 des redevances de NAV CANADA tient compte du fait que la valeur des services diffère selon les usagers, par exemple redevances qui varient en fonction de la masse de l'aéronef.

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

Les redevances des services de communications internationales et 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 tarif unitaire multiplié par la racine carrée de la masse de l'aéronef multiplié par la distance parcourue. La redevance des services terminaux est établie à partir

d'un tarif unitaire multiplié par la masse de l'aéronef portée à la puissance 0,8.

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

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

Les calculs de la masse sont fondés sur le poids maximal autorisé au décollage indiqué dans le certificat de navigabilité ou dans tout document mentionné dans ce certificat. Pour de plus amples renseignements, veuillez consulter le *Guide des redevances à l'intention des clients* daté du 15 novembre 2013.

7. 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).

Le *Guide des redevances à l'intention des clients* et les annonces de NAV CANADA sur les redevances, également disponibles sur le site Internet, contiennent des renseignements sur les redevances en vigueur.

Pour obtenir des copies additionnelles du document Détails et principes, veuillez communiquer avec NAV CANADA :

Par écrit : NAV CANADA
C.P. 3411, succursale « D »
Ottawa (Ontario)
CANADA K1P 5L6
A/s du directeur, Services à la clientèle et commerciaux

Par courriel : service@navcanada.ca
Par télécopieur : 1-613-563-3426
Par téléphone : 1-800-876-4693

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

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

Par télécopieur : 1-613-563-7994

Nota : NAV CANADA doit recevoir les observations au plus tard à la fin de la journée de travail le 6 juillet 2016.

.....

Avertissement concernant l'information prospective

Le présent document contient certains énoncés au sujet des anticipations futures de NAV CANADA. Ces énoncés sont généralement identifiés par des mots tels que « anticiper », « planifier », « croire », « prévoir », « s'attendre », « estimer », « approximatif », et d'autres mots similaires, ainsi que par des verbes au conditionnel et au futur tels que « fera », « devrait », « ferait », « pourrait » et leur contrepartie à la forme négative. Étant donné que ces énoncés de nature prospective comprennent des risques et des incertitudes futures, les résultats réels peuvent s'éloigner sensiblement des projections qui y sont formulées ou sous-entendues. Parmi ces risques et incertitudes, notons les attaques terroristes, la guerre, les épidémies et les pandémies, les désastres naturels, les événements météorologiques, les préoccupations environnementales, les négociations collectives, l'arbitrage, le recrutement du personnel, la formation et le maintien de l'effectif, la situation générale de l'industrie de l'aviation, les niveaux de trafic aérien, l'utilisation des télécommunications et du transport terrestre comme alternative au transport aérien, le marché financier, les conditions économiques, la capacité de percevoir les redevances et de réduire les coûts d'exploitation, le succès de l'investissement de la Société dans la surveillance satellitaire des aéronefs par l'entremise d'Aireon LLC (Aireon), les pertes de créances à l'égard d'investissements, les fluctuations des taux d'intérêt, les amendements aux lois, les modifications aux taxes, les changements ou les procédures réglementaires négatives ainsi que les poursuites judiciaires. Certains de ces risques et incertitudes sont expliqués dans la section « Facteurs de risque » de la Notice d'information annuelle 2015 de la Société. Les énoncés de nature prospective contenus dans le présent document représentent les projections de NAV CANADA au 8 avril 2016 et peuvent changer après cette date. NAV CANADA décline toute intention ou toute obligation de mettre à jour ou de réviser tout énoncé de nature prospective compris dans ce document en conséquence de nouvelle information, d'événements futurs ou d'autres facteurs, sauf pour se conformer, le cas échéant, aux lois sur les valeurs mobilières applicables.